

Il Cavo mediterraneo L'Italia piattaforma mediterranea del telegrafo imperiale

di Cosmo Colavito

Il collegamento telegrafico di Londra con le sue Colonie, soprattutto con l'India, prima fase per la costruzione di una rete imperiale di telecomunicazioni, fu un obiettivo tenacemente perseguito dal governo britannico sin dall'inizio degli anni Cinquanta del XIX Secolo al fine di ottenere una drastica riduzione dei tempi di trasmissione delle informazioni rispetto all'impiego dei mezzi di comunicazione tradizionali, con notevoli vantaggi per la rapidità delle transazioni commerciali e finanziarie e per il controllo dei territori coloniali.

A tale scopo, come per collegare l'Inghilterra all'America attraverso l'Atlantico, fu necessario, nel ventennio compreso tra 1850 e il 1870, compiere decisive innovazioni nella tecnologia dei cavi sottomarini, tra l'altro, molto più "sicuri" rispetto ai collegamenti telegrafici terrestri soggetti a interruzioni dolose, intercettazioni, ritardi nelle stazioni ripetitrici, ecc., specie nell'attraversamento di territori remoti e difficilmente controllabili.¹

Poche Società private inglesi, specializzate nella costruzione e posa dei cavi sottomarini², erogarono un enorme sforzo tecnologico ed economico, spesso supportato dal governo britannico, per attraversare il

¹ L'intercettazione delle comunicazioni su cavo sottomarino ha inizio durante la Grande Guerra, quando il Signal Corp Americano e l'ATT, dimostrano la possibilità di rilevarle, senza allertare gli operatori alle estremità del cavo. (J. R. Winkler, *NEX-US, Strategic Communication and American Security in World War I*, Harvard University Press, 2013, p.130 e s.)

² La compagnia inglese Guttaperca Co., deteneva il monopolio per l'importazione dall'Asia del materiale isolante così chiamato e adatto all'impiego nei cavi sottomarini per l'eccezionale impermeabilità all'acqua. Si sviluppò quindi in Inghilterra l'industria di produzione dei cavi concentrata inizialmente nelle mani delle ditte R.S. Newall & Co. e Glass, Elliott & Company.

Mediterraneo, primo ostacolo sulla via marittima da Londra verso le colonie africane e asiatiche. La storia di queste imprese, meno nota di quelle relative alla posa dei primi cavi atlantici,³ è ricordata sinteticamente in quanto segue, unitamente al ruolo rivestito in quest'ambito dalla Penisola italiana.

Il "Cavo Mediterraneo"

L'interesse a raggiungere telegraficamente le proprie colonie in Africa

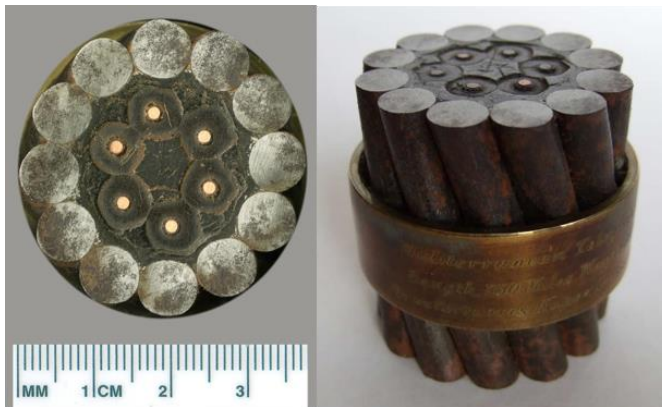


Fig. 1: Sezione e prospetto del Cavo Mediterraneo
(cortesia di Atlantic Cable.com website)

era condiviso dalla Francia che aveva occupato Algeri sin dal 1930. Tuttavia le Società inglesi, a cui era necessario rivolgersi per opere di tal fatta, non avevano, all'inizio degli anni Cinquanta, acquisita la capacità di superare una tratta sot-

tomarina della lunghezza di circa 700 km, necessaria per collegare direttamente la costa mediterranea francese con quella algerina.

D'altra parte, l'attraversamento del Canale della Manica compiuto nel 1951, unitamente allo sviluppo e all'interconnessione delle reti terrestri francese e piemontese, consentivano di telegrafare da Londra fino alla costa ligure.⁴ Si concepì quindi il disegno di raggiungere l'Africa me-

³ La letteratura sulla posa dei primi cavi transatlantici è vastissima. Una esauriente bibliografia si trova in *History of Atlantic Cable & Undersea Communications*, <https://www.atlanticcable.com>.

⁴ C. Colavito: *Telegrafi e Telegrafisti del Risorgimento, Storia delle prime comunicazioni elettriche in Italia*, Aracne, Roma 2014, p.124-161. Nel 1953, i Telegrafi sardi realizzano una linea telegrafica da Genova a Sarzana, anche perché «si diparte da essa una diramazione verso Porto Venere, all'oggetto di portare in comunicazione col telegrafo sottomarino di Sardegna»

dianete un percorso misto, terrestre e marittimo, dalla Liguria fino alla Corsica e di qui, attraverso le bocche di Bonifacio, in Sardegna fino a Cagliari. Un'altra tratta sottomarina era prevista tra Capo Spartivento e Bona in Algeria. Si mirava inoltre ad avvicinare il telegrafo all'India, mediante linee terrestri da Bona verso Tunisi, Alessandria d'Egitto e di qui per Suez e oltre.⁵

Nel 1853, il Ministro dei Lavori Pubblici del Regno di Sardegna stipula una convenzione con la “Compagnie du télégraphe électrique de la Méditerranée.” di John W. Brett,⁶ comprendente azionisti francesi e piemontesi, alla quale si concedono gli approdi della linea telegrafica sulle coste del Regno. La società di Brett sottoscrive contestualmente un'altra convenzione con il Governo Francese, suddividendo gli oneri dell'opera tra le due Amministrazioni.⁷ Lo sforzo economico che il Piemonte compie versando un interesse annuo di 150.000 Lire, giustificato dalla necessità di collegare la Sardegna, è funzionale anche alla strategia di internazionalizzazione perseguita da Cavour, perché contribuisce a migliorare le relazioni con Francia e Inghilterra, mirando all'obiettivo commerciale di realizzare in Piemonte il principale snodo delle comunicazioni europee verso l'Africa, il Medio Oriente e l'India.

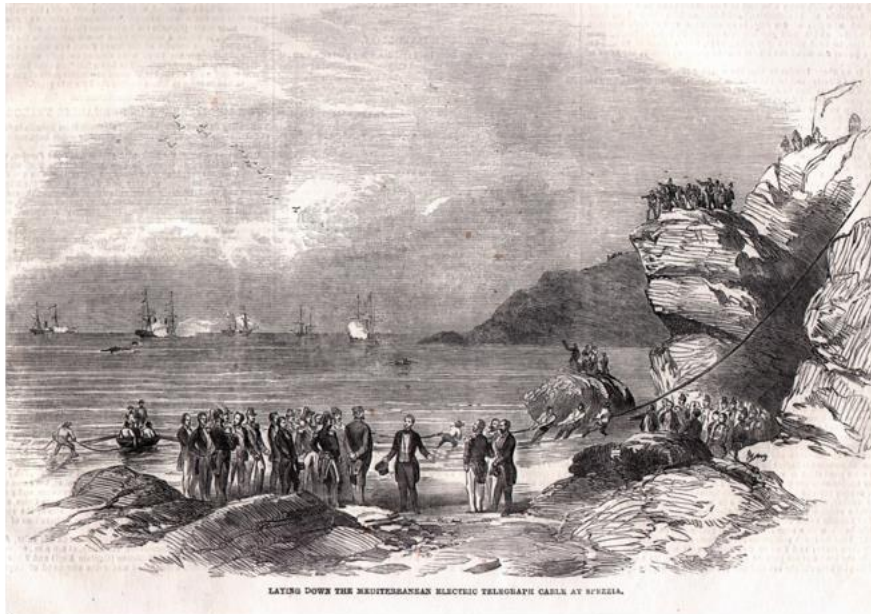
La costruzione, il trasporto e l'immersione della prima tratta del “Cavo Mediterraneo” (figura 1) sono per l'epoca un'impresa d'avanguardia, poiché, oltre a essere il primo tentativo del genere in questo mare, segna un primato a livello mondiale per la lunghezza (98 Km) e le profondità previste (più di 600 m) della sola prima tratta.⁸

⁵ Il percorso previsto era: Dover - Ostenda - Colonia - Karlsruhe - Basilea - Chambéry - Torino - Genova - La Spezia - Corsica - Bona - Tunisi e di qui per l'Egitto e verso l'India. (L. Figuiet, *Les Merveilles de la Science*, Paris 1868, Vol 2° p. 204).

⁶ I fratelli Brett avevano posato nell'Agosto del 1851 il primo cavo sottomarino tra Dover e Calais, subito interrotto presso la costa francese. Nel dicembre dello stesso anno l'impresa era portata a termine da Newall e Kuper. Nei due anni successivi nuovi cordoni sottomarini venivano posati, sempre da parte di Compagnie inglesi o miste, tra Inghilterra e Irlanda, Scozia, Belgio e Danimarca.

⁷ Ernesto D'Amico: *Cenni sull'Amministrazione dei telegrafi in Italia dalle origini fino al 1885*, Roma, 1886 p. 88 – 90. Il D'Amico rimane a capo dei Telegrafi italiani dall'unità fino al 1885.

⁸ La matassa prodotta per le prime due tratte La Spezia - Corsica e Corsica - Sardegna è lunga ben 180 km e pesa circa 900 tonnellate. Il cavo è protetto da una robusta armatura esterna che ne aumenta considerevolmente l'ingombro e il peso. I cordoni



*Figura 2: La posa del Cavo Mediterraneo nel Golfo di La Spezia
(Cortesia di Atlantic Cable.com Website)*

La nave inglese *Persian*, con a bordo il cordone per i due percorsi sottomarini fino alla Sardegna, giunge il 20 luglio 1854 nel Golfo della Spezia ove convergono alcune navi della Marina Militare piemontese, tra cui la fregata *Costituzione* che reca a bordo i Principi di Carignano, i Ministri della Guerra e dei Lavori Pubblici del Piemonte, gli Ambasciatori di Francia e di Inghilterra. La figura 2 rappresenta Brett che spiega alle Autorità le operazioni di sbarco di uno dei terminali del cordone.

La disomogeneità e la profondità dei fondali comportano problemi maggiori del previsto, ma la prima parte del lavoro di posa si conclude felicemente il 25 luglio, quando la *Persian* raggiunge Capo Corso. L'impresa, definita dalla stampa inglese «un evento di importanza mondiale»,⁹ riscuote una vasta eco in tutta Europa ed è oggetto di cronache e racconti, talvolta anche un poco romanzati. Il cavo resterà attivo per

precedentemente immersi nel Nord Europa, in totale dieci, avevano lunghezze notevolmente inferiori ed erano posati su fondali bassi e sabbiosi.

⁹ *Illustrated London News, The Mediterranean submarine Telegraph*, august 19, 1854.

dieci anni, un'ottima prestazione, tenendo conto della durata dei collegamenti sottomarini negli anni Cinquanta.¹⁰

Il lavoro di Brett prosegue sulla terraferma in Corsica e poi in Sardegna, raggiunta il 29 agosto, dopo aver superato le Bocche di Bonifacio. Il collegamento di Cagliari con il Piemonte e con l'Europa, salutato entusiasticamente in tutto il Regno, accentua l'importanza del porto di questa città che il generale e scienziato Alberto La Marmora auspica diventi, con l'apertura del Canale di Suez, «il più comodo scalo del Mediterraneo per il commercio con le Indie Orientali, attraverso il Mar Rosso». Di fatto, per alcuni anni, Cagliari costituirà l'approdo privilegiato per i vascelli provenienti dall'Oriente, consentendo loro di comunicare con le proprie basi in Europa.¹¹

La grande sfida

La posa del cavo da Capo Spartivento a Bona incontra impedimenti ben superiori rispetto alle prime due tratte, sia per la lunghezza e la profondità del percorso, maggiore in alcuni tratti di 2.000 metri, sia per le brusche discontinuità dei fondali. Non hanno successo due tentativi effettuati nel 1854 e nel 1856 dal Brett che a questo punto, affida l'incarico alla Società R. S. Newall & Company, molto esperta nella costruzione e posa di cavi sottomarini.¹²

A dimostrazione dell'interesse di Francia e Regno di Sardegna, navi da guerra di ambedue le Marine collaborano all'operazione e gli Ingegneri Bonelli e Brainville, rappresentanti le due Amministrazioni, sono

¹⁰ Solo il 22% dei 50 cavi sottomarini immersi nel decennio 1851 – 1860, vanta una durata superiore a 10 anni e ben il 64% si interrompe e non può essere più riparato dopo meno di cinque anni dal momento dell'attivazione (elaborazione da A. L. Tenant: *Manuale pratico di Telegrafia sottomarina*, 1869, tabella XVI).

¹¹ Tenente Generale Alberto della Marmora, *L'Istmo di Suez e la Stazione Telegrafico Elettrica di Cagliari*, Torino, Stamperia Reale, 1856.

¹² Il Newall, secondo una pratica impiegata ancora oggi, costruisce due cavi diversi, uno ben protetto per la posa vicino alla costa e un altro con un'armatura ridotta per il mare aperto. Le operazioni di immersione risultano agevolate per la leggerezza e maneggiabilità di quest'ultimo cavo e per l'impiego sul vapore Elba di meccanismi innovativi di posa (E.E. Blavier, *Nouveau Traité de Télégraphie Électrique*, Vol II, Paris, 1867, p. 108).

presenti sulla nave posacavi. Il collegamento inaugurato nel settembre del '57, suscita grande entusiasmo in tutta Europa, ma si degrada rapidamente e cessa di funzionare due anni più tardi.

Nonostante il fallimento dell'impresa comporti pesanti conseguenze economiche, Il Governo piemontese non rinuncia al disegno strategico tendente a realizzare nel proprio territorio una piattaforma mediterranea per le telecomunicazioni e la logistica. Infatti, emette subito dopo una concessione a beneficio della "Mediterranean Extension Company" dallo stesso Newall, per realizzare il collegamento Cagliari - Malta, con l'intento di far proseguire il traffico telegrafico verso l'Africa, mediante la progettata tratta sottomarina Malta – Alessandria d'Egitto. Il cordone Cagliari – Malta è posato entro la fine del 1857,¹³ ma sfortunatamente cesserà anch'esso di funzionare nel 1859.¹⁴

I tentativi napoletani

Anche a Napoli si coltiva, negli ultimi anni di esistenza del Regno, l'ambizione di inserire la propria rete telegrafica in un contesto internazionale.

La linea Messina - Catania - Modica, da cui era previsto partisse un cavo per Malta, viene completata nel settembre del 1857, ma per realizzare un collegamento interamente telegrafico da Terracina, al confine con lo Stato Pontificio, fino a Modica, manca la tratta sottomarina Reggio - Messina. I telegrammi per attraversare lo stretto erano ancora trascritti a mano e trasportati su barche.

¹³ Un altro cavo connette Malta con Corfù, superando insieme a quello Cagliari - Malta una distanza complessiva di 1.110 Km a profondità maggiori di 1800 m.

¹⁴ Il Malta – Corfù si interromperà definitivamente nel '61. Dalle analisi su spezzoni di cavi recuperati dopo le interruzioni, risulta che la loro breve durata era da ascrivere prevalentemente alla debole armatura esterna utile per ridurre il peso e facilitare la posa, ma poco resistente alla corrosione.

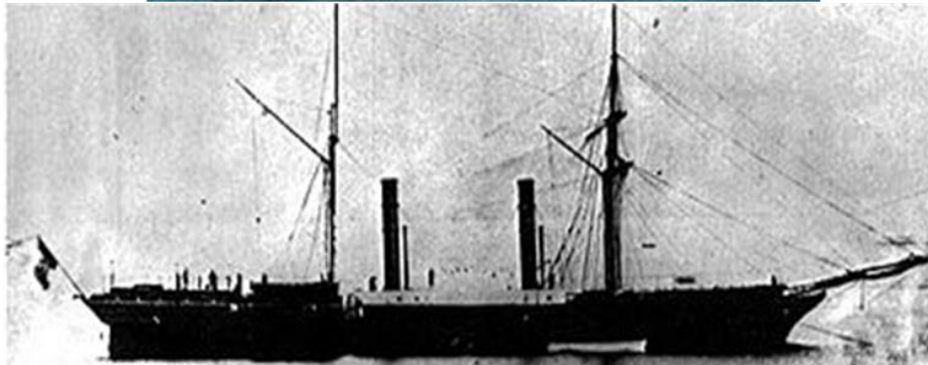


Figura 3: Il brigantino Principe Carlo (in alto) e la pirofregata Veloce della Regia Marina delle Due Sicilie, utilizzate per la posa del cavo Continente-Sicilia

Il cavo di collegamento tra Sicilia e Continente, acquistato in Inghilterra nel 1855,¹⁵ viene posato nel gennaio del 1858 da navi della Real

¹⁵ Numerosi testi e statistiche (p. es. L.Figuier e A. Usigli, *Meraviglie e conquiste delle Scienze*, Milano 1886, p. 213) riportano erroneamente la notizia di un collegamento tra il Continente e la Sicilia realizzato nel 1855.

Marina napoletana (figura 3) - un primato in questo settore - ma il percorso scelto non risulta adatto alla sopravvivenza del cordone, per la natura dei fondali e le correnti sottomarine, sicché il cavo come quelli immersi successivamente in condizioni analoghe, ha vita poco superiore a un anno.¹⁶

Intanto, nel luglio del 1857, un decreto reale aveva autorizzato il cittadino britannico Giovanni de Normann, residente da alcuni anni nel Regno, ad «appoggiare e congiungere alla linea del telegrafo elettrico esistente nel Regno due capi (sic) sottomarini per prolungarli fino a Malta ed al Capo Bon in Tunisia, facendo transitare quest'ultimo cavo a Pantelleria.»¹⁷ Il D'Amico riferisce che «l'impresa non ha effetto»¹⁸, senza spiegare i motivi dell'insuccesso, connessi verosimilmente con la necessità di richiedere la concessione al Governo britannico e con la situazione generale della telegrafia negli Stati preunitari ove le linee dirette erano molto scarse e i messaggi, per giungere all'approdo del cavo in Sicilia, dovevano venire scritti e ritrasmessi più volte anche nelle stazioni di frontiera.¹⁹ Le Società inglesi, per tentare di raggiungere l'Africa e le Indie, preferiscono quindi, almeno per il momento, ricercare vie più dirette attraverso i già citati cordoni facenti capo a Cagliari. Quando però questi ultimi si interrompono definitivamente nel 1859, riprende vigore il progetto inglese di giungere a Malta partendo dalla costa siciliana, nonostante le già ricordate difficoltà dovute alla frammentarietà della rete italiana, ma forse con la prospettiva ormai non tanto remota, di poter superare questi impedimenti entro breve tempo.

Risale infatti al 2 maggio 1859 il decreto con cui Ferdinando II concede «di appoggiare e congiungere alla linea del telegrafo elettrico esistente ne' reali domini un cavo sottomarino per prolungarsi dalla Sicilia

¹⁶ Per la descrizione dell'impresa si rinvia a: C. Colavito, *op.cit.* Solo cambiando il percorso iniziale, l'Amministrazione italiana riuscirà a risolvere il problema.

¹⁷ Collezione delle Leggi e dei Decreti Reali del Regno delle Due Sicilie, Anno 1857, Semestre II, Stamperia Reale, Napoli 1857, p 34 – 37.

¹⁸ E. D'Amico, *op. cit.* p. 81

¹⁹ Il collegamento tra Roma e Bologna così come quello che attraversava la Calabria erano formati da una sola esile linea telegrafica soggetta a frequentissime interruzioni.

a Malta»²⁰, alla Mediterranean Telegraph Extension Company che completa l'opera nello stesso anno. Subito dopo, il Governo Inglese, a dimostrazione dell'importanza strategica attribuita alla rete del Mediterraneo, si impegna a finanziare il collegamento di Malta con Alessandria d'Egitto attraverso due stazioni intermedie a Tripoli e Bengasi.²¹ Anche questa impresa viene rapidamente compiuta, ma il Regno delle Due Sicilie è ormai sulla via del tramonto e sarà l'Italia unita a soddisfare le pressanti esigenze dell'Impero Britannico, con il valore aggiunto di una continuità territoriale e telegrafica che, per alcuni anni, renderà il percorso attraverso la Penisola competitivo rispetto a vie alternative.

Una nuova opportunità per inserirsi nella rete internazionale si offre comunque *in extremis* all'Amministrazione dei telegrafi del Regno delle Due Sicilie quando, avendo collegato il territorio pugliese fino a Otranto, ha l'opportunità di posare un cavo sottomarino da questa località a Valona in Albania che faceva allora parte dei possedimenti turchi.

L'importanza strategica di questa linea rimarrà valida ancora per molti anni tanto che il D'Amico evidenzierà come, nel 1864, oltre a collegare l'Italia con la Turchia, il cavo Otranto - Valona servisse «alle corrispondenze dell'Europa Occidentale per la Turchia Europea, per la Russia meridionale, pei possedimenti Turchi e Russi nell'Asia, per la Persia e per le Indie»,

Con la «Convenzione tra il Real Governo e la Sublime Porta Ottomana»²² stipulata nell'ottobre del 1858, la Turchia s'impegna a stabilire i collegamenti terrestri non solo verso la Russia e l'Austria, ma anche verso Costantinopoli da dove, attraverso i territori turchi, si sarebbe potuto raggiungere il Golfo Persico, in competizione con «la linea di Malta ed Alessandria che finiva allora a Suez donde i telegrammi si mandavano per posta a Punta di Galles od a Bombay».²³

²⁰ *Collezione delle leggi e dei decreti del Regno delle Due Sicilie*, Anno 1859 Semestre I, Stamperia Reale, Napoli, Decreto 5698, p.18

²¹ Il coinvolgimento diretto del Governo Inglese si era precedentemente verificato soltanto per il cavo del Mar Nero durante la guerra di Crimea.

²² *Collezione delle Leggi e dei Decreti Reali del Regno delle Due Sicilie*, 1° gennaio - 6 settembre 1860, Stamperia Reale, Napoli, Legge N° 666, p.48 - 63. La Convenzione è pubblicata con Legge del 15 febbraio del 1859.

²³ E. D'Amico: op. cit. p.95.

Restava a carico delle Due Sicilie la realizzazione e la manutenzione del cavo sottomarino tra Otranto e Valona posato, nel novembre del 1859, da navi della Real Marina napoletana. Anche in questo caso, il cordone si interromperà in modo definitivo dopo poco più di un anno e il Governo Italiano, subentrato negli impegni con la Turchia, provvederà alla posa di un nuovo cavo che, a parte alcuni guasti prontamente riparati, durerà circa vent'anni.

L'Italia piattaforma mediterranea

Il Regno d'Italia eredita i collegamenti internazionali già descritti, alcuni dei quali non funzionanti per interruzione dei cavi o per scarsa affidabilità delle tratte terrestri.

Nel 1864, il cavo del Golfo Persico tra Bassora e Karacki rende possibile l'inoltro dei dispacci tra India e Inghilterra con percorso interamente telegrafico, attraverso la Persia, l'Impero Ottomano e l'Europa. Per la tratta europea, la via italiana e di Valona è in competizione con quella che attraversa l'Impero Austro Ungarico.²⁴

Anche i cavi Modica - Malta - Alessandria si prestano a raggiungere telegraficamente l'Egitto, ma l'impiego sistematico di questa via inizia soltanto nel 1865, quando le condizioni di sicurezza delle linee in alcune aree critiche del Meridione, divengono compatibili con i requisiti richiesti per l'istradamento di dispacci internazionali. La Compagnia "Construction and Maintenance", proprietaria anche del cavo Modica - Malta stipula, in quell'anno, una Convenzione con lo Stato italiano, per costruire e gestire una linea terrestre da Susa a Modica, utilizzata esclusivamente per il traffico internazionale.²⁵

²⁴ In una proposta di legge del 15 luglio 1865, si prevede che «i dispacci delle Indie che giungono a Costantinopoli invece di proseguire per la via interna della Turchia e dell'Austria prenderanno di preferenza quella attraverso l'Italia per Vallona e ciò con sensibile aumento degli introiti telegrafici».

²⁵ Direzione Generale dei Telegrafi, *Bullettino Telegrafico 1868*, p.24 -25, "Atto addizionale" alla Convenzione del 15 dicembre 1865.

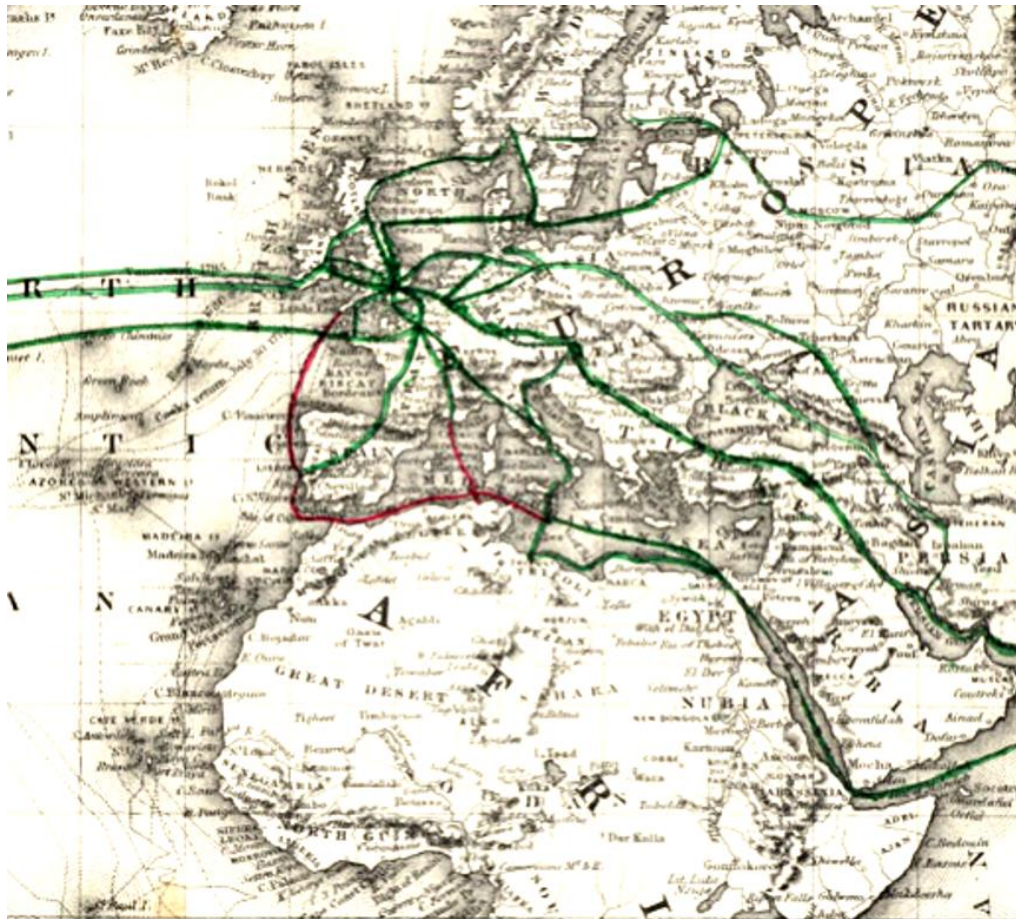


Figura 4: Estratto della mappa di J. H. Cotton & Co. del 1870

Nonostante che inizialmente i dispacci da Alessandria proseguano per posta cioè su nave fino a Bombay, aumentando i tempi di trasmissione, quest'istadamento viene preferito specie per telegrammi contenenti informazioni sensibili, rispetto alle linee che attraversano vasti e remoti territori dell'Impero Ottomano o della Persia. Anche gli attraversamenti della Russia non sono graditi ai britannici, che sospettano i servizi segreti russi di intercettare i propri dispacci riservati.

La situazione degli istradamenti e dei transiti telegrafici, favorevole all'Italia, si modifica radicalmente nel 1870 quando vengono completati sia il collegamento sottomarino diretto tra Londra e Malta, rappresentato

con colore rosso nella figura 4, sia la linea del Mar Rosso, consentendo di raggiungere l'India da Londra solo per via marittima. La svolta fondamentale per la realizzazione di tratte sottomarine lunghe alcune migliaia di chilometri, si era verificata nel 1866 quando, grazie agli studi condotti sulle proprietà elettriche e ai sistemi innovativi di produzione e di installazione dei cavi, era finalmente riuscito il primo collegamento transatlantico stabilmente funzionante.

Nonostante la conseguente riduzione del traffico telegrafico di transito attraverso l'Italia, quest'ultima rimane per l'Impero Inglese una utilissima piattaforma logistica per il trasporto delle persone e delle merci, come è dimostrato dall'inaugurazione nel 1870 della "Valigia delle Indie".²⁶ A supporto della Valigia, nel 1873 la Società Anglo - Mediterranean Telegraph realizza il cavo sottomarino Brindisi – Alessandria, in base a una Convenzione stipulata due anni prima con la Direzione Generale dei Telegrafi Italiani.

Conclusioni

Queste vicende mostrano come l'Italia, nel primo decennio dopo l'Unità, costituisca un utile supporto terrestre nell'ambito della rete integrata di comunicazioni e trasporti che innerva l'Impero britannico, estesa negli anni Settanta, sempre ad opera di Compagnie britanniche, fino a raggiungere l'Australia e gli altri possedimenti inglesi in estremo Oriente. Il disegno ancora più ambizioso di collegare telegraficamente tutti i territori dell'Impero soltanto attraverso oceani o territori sui quali sventola l'Union Jack, sarà completato all'inizio del secolo successivo, con la nascita della "All Red Line" schematizzata nella figura 5.²⁷

Inoltre, almeno fino alla prima guerra mondiale, le Compagnie inglesi domineranno, l'intero sistema telegrafico sottomarino internazionale e

²⁶ Un treno postale giunge in 44 ore da Londra Brindisi da cui un piroscafo trasporta passeggeri e merci fino a Suez e di qui a Bombay, in un tempo totale di 22 giorni, risparmiando 3 giorni rispetto al percorso via Marsiglia.

²⁷ Il colore scelto deriva dall'usanza di riportare in rosso sulle carte geografiche i Paesi dell'Impero britannico. Erede degli accordi tra i governi locali per costituire questo "sistema nervoso" dell'Impero, è oggi il Commonwealth Telecommunication Organization (CTO).

gli sforzi delle Potenze concorrenti tesi ad affrancarsi da tale dipendenza, risulteranno vani a causa del possesso inglese, palese od occulto, di gran parte della rete²⁸ e della supremazia nella costruzione e installazione di cavi e apparati. Le Società di esercizio di molti Paesi si affideranno a compagnie britanniche per la fornitura e la gestione dei propri collegamenti sottomarini e diverrà agevole per il Governo inglese stipulare accordi finalizzati a controllare, non soltanto in caso di emergenze e di guerre, anche il traffico telegrafico non transitante nei territori dell'Impero²⁹.

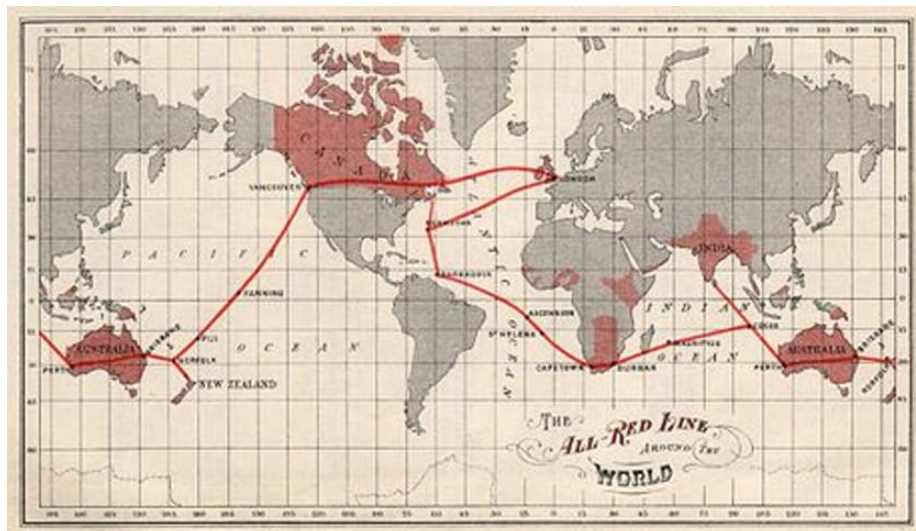


Figura 5: La «All Red Line» nel 1902 - 3

²⁸ Nel 1892 le Società inglesi possedevano il 66% dell'intera rete sottomarina e importanti quote azionarie di altre Compagnie di esercizio, con percentuali che non si modificheranno molto fino alla Grande Guerra. (D.R. Headrick, *The Invisible Weapon. Telecommunications and International Politics 1851 -1945*, Oxford University Press, 1991, p. 38 e s)

²⁹ J.R. Winkler, *NEXUS – op. cit.*, p. 34 - 60. Nel 1921, il Presidente della "Postal Telegraph Company" dichiara sotto giuramento che, anche dopo l'abolizione della censura, il Governo britannico pretendeva dalle Società telegrafiche la consegna di tutti i dispacci telegrafici, in forza dei contratti di concessione per gli approdi nei territori dell'Impero (H.O. Yardley, *The American Black Chamber*, Bobbs – Merrill, Indianapolis, 1931, p. 219.).

Insomma, «il mondo comunicherà solo con il consenso britannico»,³⁰ anche a costo di venir “ascoltato” degli onnipresenti agenti al servizio del Governo di Londra.

Il dominio delle telecomunicazioni mondiali fu conseguito dalla Gran Bretagna gradualmente, superando notevoli ostacoli tecnologici, con l'impegno di ingenti capitali privati e pubblici, spesso perduti per clamorosi insuccessi. Negli anni Cinquanta del secolo XIX, quando si tentava senza esito di collegare l'Inghilterra con gli Stati Uniti, la possibilità di congiungere mediante cavi sottomarini, Londra con le colonie inglesi in Africa e in India, era considerata assai remota e ci si doveva affidare a collegamenti ibridi, in gran parte terrestri, transitanti anche attraverso la Penisola italiana.

In tale situazione, l'unità d'Italia avrebbe favorito la realizzazione dei progetti britannici, semplificando enormemente l'attraversamento della Penisola. Di fatto, nel decennio successivo, quando la tecnica non era ancora matura per realizzare una via sottomarina tra l'Inghilterra, l'Egitto e l'India, le Società inglesi non esitarono a usare l'Italia finalmente unificata, per il transito dei collegamenti telegrafici, non appena le condizioni di affidabilità e sicurezza della rete lo permisero.

Come noto, il ruolo di mediazione, di supporto “coperto” e talvolta palese, esercitato dal Governo inglese a favore del processo unitario italiano, fu determinato principalmente da una visione geopolitica mediterranea in funzione antifrancese. Tuttavia, una possibile motivazione dell'interesse britannico è individuabile nei vantaggi ottenuti mediante l'impiego del territorio italiano unito, quale utile piattaforma mediterranea, ai fini delle comunicazioni telegrafiche, oltre che per i trasporti e la logistica.

³⁰ D.R. Headrick, *Al Servizio dell'Impero. Tecnologia e Imperialismo Europeo nell'Ottocento*, il Mulino, 1984, p. 174.