

Palmerston fu contrario a tale proposta, sostenendo che la forza navale britannica dovesse essere proporzionata a quella di tutte le altre Potenze; inoltre egli osservava che un accordo « avrebbe richiesto da parte di ciascuna Potenza un continuo controllo sugli Arsenali e sulla marina dell'altra, che non sarebbe stato conforme alla dignità di nessuna nazione ». (1). Volgendo uno sguardo al passato e con l'esperienza acquisita dalla conoscenza di avvenimenti ormai trascorsi noi potremmo concordare con l'Ammiraglio Sir Charles Napier che, non facendosi illusioni sulle necessità dell'Inghilterra, si meravigliava che il Governo Britannico non avesse stipulato un accordo con Napoleone III per limitare la gara delle costruzioni navali.

Dopo la guerra del 1870-71 l'indirizzo navale francese si limitò ad assicurare la difesa delle coste e l'attacco delle comunicazioni marittime dell'avversario a mezzo di una flotta di corazzate e di alcune squadriglie di siluranti.

Una nuova scuola, che aveva acquistata notevole influenza, riteneva che lo sviluppo del siluro e del naviglio silurante dovesse ormai fare escludere l'impiego delle grandi navi. Questa politica portò ad un aumento del numero delle siluranti ed inflù sulla organizzazione della flotta francese, mentre in Inghilterra si provvedeva alla costruzione di un antidoto costituito dal cacciatorpediniere con predominante armamento di artiglieria. Come osservava uno scrittore francese dell'epoca, un nuovo e costoso mezzo era stato adottato nella guerra marittima; ma non tutte le sue possibilità d'azione — a noi note oggi — potevano allora essere previste.

Per condurre un'offensiva contro il commercio nemico sulle rotte oceaniche, si riteneva necessario che le navi avessero velocità, potenza ed autonomia spinta al più alto grado. In altri termini le navi dovevano avere maggior potenza di quelle che venivano normalmente usate per la difesa delle comunicazioni marittime e velocità per ripiegare in caso di attacco di forze superiori, ed autonomia sufficiente a compiere le lunghe traversate richieste dalla guerra al commercio. In accordo con questa teoria l'attacco al commercio sulle vaste distese oceaniche doveva essere effettuato da un numero limitato di potenti unità; furono pertanto costruiti in Francia incrociatori corazzati di 6.000 tonn. (2), che svalutarono completamente tutte le precedenti

---

(1) BAXTER: Opera citata, pag. 323.

(2) Dupuy-de-Lôme 6297 tonn.