

NUOVA **ANTOLOGIA**
MILITARE
RIVISTA INTERDISCIPLINARE DELLA SOCIETÀ ITALIANA DI STORIA MILITARE

N. 6
2025

Fascicolo 24. Novembre 2025
Storia Militare Contemporanea (6)



Società Italiana di Storia Militare

General Editors: Virgilio Ilari, Jeremy Black, Giovanni Brizzi.

Legal Editor (dir. responsabile Gregory Alegi **Ed. executive (comitato di redazione):** Viviana Castelli, Alessandro Carli, Emiliano Bultrini, Francesco Biasi, Francesco Pellegrini.

Special appointee for Intl cooperation: Dr Luca Domizio.

Scientific Editorial Board : Foreign members: Prof. Jeremy Armstrong, Christopher Bassford, Floribert Baudet, Stathis Birtachas, Lee L. Brice, Loretana de Libero, Fernando Echeverria Rey, John France, Francisco García Fitz, Tadeusz Grabarczyk, Gregory Hanlon, Rotem Kowner, Armando Marques Guedes, Harold E. Raugh Jr, Yannis Stouraitis: **Italian members:** Giampiero Brunelli, Aldino Bondesan, Piero Cimbolli Spagnesi, Alessandra Dattero, Immacolata Eramo, Carlo Galli, Maria Intrieri, Roberta Ivaldi, Nicola Labanca, Luigi Loreto, Luca Loschiavo, Serena Morelli, Francesco Somaini, Gioacchino Strano, Giusto Traina, Federico Valacchi.

Senior Academic Advisory Board. Prof. Massimo de Leonardis, Magdalena de Pazzis Pi Corrales, John Hattendorf, Yann Le Bohec, (†) Dennis Showalter, Livio Antonielli, Marco Bettalli, Antonello Folco Biagini, Franco Cardini, Piero del Negro, Giuseppe De Vergottini, Gian Enrico Rusconi, Carla Sodini, Donato Tamblé,

Special Consultants: Lucio Caracciolo, Flavio Carbone, Basilio Di Martino, Antulio Joseph Echevarria II, Carlo Jean, Gianfranco Linzi, Edward N. Luttwak, Matteo Paesano, Ferdinando Sanfelice di Monteforte, Simonetta Conti, Elina Gugliuzzo, Vincenzo, Angela Teja, Stefano Pisu, Giuseppe Della Torre

Nuova Antologia Militare

Rivista interdisciplinare della Società Italiana di Storia Militare

Periodico telematico open-access annuale (www.nam-sism.org)

Registrazione del Tribunale Ordinario di Roma n. 06 del 30 Gennaio 2020

Scopus List of Accepted Titles October 2022 (No. 597)

Rivista scientifica ANVUR (5/9/2023) Area 11, Area 10 (21/12/2024)



Direzione, Via Bosco degli Arvali 24, 00148 Roma

Contatti: direzione@nam-sigm.org ; virgilio.ilari@gmail.com

©Authors hold the copyright of their own articles.

For the Journal: © Società Italiana di Storia Militare

(www.societaitalianastoriamilitare@org)

Grafica: Nadir Media Srl - Via Giuseppe Veronese, 22 - 00146 Roma
info@nadirmedia.it

Gruppo Editoriale Tab Srl -Viale Manzoni 24/c - 00185 Roma

www.tabedizioni.it

ISSN: 2704-9795

ISBN Fascicolo 979-12-5669-253-8

NUOVA **ANTOLOGIA**
MILITARE
RIVISTA INTERDISCIPLINARE DELLA SOCIETÀ ITALIANA DI STORIA MILITARE

N. 6
2025

Fascicolo 24. Novembre 2025
Storia Militare Contemporanea (6)



Società Italiana di Storia Militare



Estandart Reyau d'a Cheneralísma, prencipal bandera carlista d'a primera guerra bordada por María Francisca de Braganza em 1833 Royal Standard of the General in Chief, main Carlist flag of the First War embroidered by Maria Francisca de Braganza in 1833). Wikimedia Commons

Le trasvolate dall'Europa al Sud America durante gli anni Venti.

Dal raid Lisbona-Rio de Janeiro
al primo volo senza scalo Montecelio-Touros

di PIER PAOLO ALFEI¹

ABSTRACT: A relatively little explored page in the history of aviation during the interwar period from a transnational perspective consists of the attempts that throughout the 1920s saw Portuguese, Spanish, Brazilian, Italian, Uruguayan and French aviators try to connect Europe and South America by air. This essay aims to provide an interpretation of the issue by focusing on four intercontinental flights in particular: Lisbon-Rio de Janeiro by Gago Coutinho and Artur Freire de Sacadura Cabral in 1922; Palos-Buenos Aires by Ramón Franco Bahamonde, Julio Ruiz de Alda, Juan Manuel Durán and Pablo Rada Ustároz in 1926; Elmas-Natal, or the first part of the four continents flight by Francesco De Pinedo, Carlo Del Prete and Vitale Zacchetti in 1927; Montecelio-Touros by Arturo Ferrarin and Carlo Del Prete in 1928.

KEYWORDS: RAID; ROTTE INTERCONTINENTALI; DIPLOMAZIA AEREA; AMERICA MERIDIONALE; BRASILE; IDROVOLANTI

Introduzione. I voli intercontinentali degli anni Venti: uno sguardo globale

Negli anni successivi alla Grande Guerra varie nazioni organizzarono raid e trasvolate intercontinentali animati da una commistione di obiettivi. L'accorciamento delle distanze perseguito da tali imprese fu in particolare sin dai tempi del trattato di Versailles variamente caricato di forti valenze politiche, militari e commerciali². In Inghilterra tali imprese vennero concepite sin dal 1919 come prodromiche alla creazione di un sistema di rotte aeree che connettessero per le vie del cielo Londra ai centri nevralgici dell'im-

1 associate fellow (Royal Historical Society), dottore di ricerca (Università Cattolica del Sacro Cuore di Milano).

2 Sull'«uso politico-diplomatico del potere aereo» si veda: Basilio DI MARTINO, «Diplomazia aeronautica ed esportazioni. Le missioni estere della Regia Aeronautica», *Nuova Antologia Militare*, 2, 8 (2021), pp.197-239.

pero britannico³. A tal proposito si pensi anzitutto alla trasvolata atlantica Saint John-Clifden realizzata da John William Alcock e Arthur Whitten Brown⁴ o al volo intercontinentale Londra-Adelaide dei fratelli Ross e Keith Smith⁵. Una testimonianza che ben evidenzia «il valore pratico e militare» che avevano allora per gli inglesi le «grandi vie aeree intercontinentali»⁶ è rappresentata dal discorso che Wilfred Theodore Blake fece all'indomani del giro intorno al mondo da lui tentato nel 1922: «when we arrive back successfully we shall have done a great service for civil aviation in showing that commercial air services round the world are possibilities of the present and not of the future»⁷. Il valore eminentemente militare dei raid intercontinentali britannici emerge invece in relazione ai vari progetti che, nei medesimi anni, furono elaborati da varie autorità: tra questi, la proposta del Generale Geoffrey Salmond, allora inquadrato nel Middle East Command, di creare un'*Imperial Air Transport Company* che gestisse le rotte Cairo-Karachi, Caio-Città del Capo e verso l'Australia⁸. Giri intorno al mondo e trasvolate atlantiche furono anche a bandiera statunitense. Si pensi a titolo esemplificativo al *world flight* compiuto nel 1924 dalla squadra aerea guidata da Lowell Smith⁹ o al primo volo senza scalo New York-Parigi compiuto da Charles Lindbergh nel 1927¹⁰. Impresa, questa, già all'epoca considerata dall'Ambascia-

3 Robert McCORMACK, «Airlines and Empires: Great Britain and the “Scramble for Africa”», *Canadian Journal of African Studies*, 10, 1 (1976), pp.87-105; Katherine C. EPSTEIN, «Imperial Airls: Leo Amery, Air Power and Empire, 1873-1945», *The Journal of Imperial and Commonwealth History*, 38, 4 (2010), pp.571-598.

4 John William ALCOCK, Arthur Whitten BROWN, *Our transatlantic flight*, Londra, Kimber, 1969; Bruce Vigar, Colin Higgs, *Race across the Atlantic: Alcock and Brown's record-breaking non-stop flight*, Barnsley, Air World, 2019.

5 ROSS SMITH, «From London to Australia by Aeroplane. A Personal Narrative of the First aerial Voyage Half Around the World», *National Geographic Magazine*, marzo 1921, pp.229-339.

6 Gian Mario BELTRAMI, «Politiche aeree europee», *Rivista Aeronautica*, 12, (1928), p. 464.

7 «Round the world flight», *Western Gazette*, 26 maggio 1922; «World Flight company. An all-British project», *The Daily Telegraph*, 27 ottobre 1922.

8 Robert McCORMACK, «Missed Opportunities: Winston Churchill, the Air Ministry, and Africa, 1919-1921», *The International History Review*, 11, 2 (1989), p.216.

9 Thomas LOWELL, *The first world flight: being the personal narratives of Lowell Smith, Erik Nelson, Leigh Wade, Leslie Arnold, Henry Ogden, John Harding*, Boston, Houghton Mifflin Company, 1927; K. C. TESSENDORF, *Wings around the world: the American world flight of 1924*, New York, Athenum, 1991.

10 Charles LINDBERGH, *L'aquila solitaria: New York-Parigi senza scalo*, Milano, Mondadori, 1957; Thomas KESSNER, *The flight of the century: Charles Lindbergh and the rise of Amer-*

tore francese a Washington, Paul Claudel, come un episodio fondante di «air diplomacy»¹¹: Lindbergh fu salutato in Europa come «a new Christ»¹², particolarmente in Francia, dove le «eccessive manifestazioni di riguardo» nei confronti di Lindbergh misero addirittura «in sospetto gli americani»¹³.

Sul solco delle imprese inglesi del 1919, i francesi organizzarono raid intercontinentali miranti a congiungere la capitale con le *periferie* dell'impero. Si pensi anzitutto al raid Parigi-Timbuktu compiuto all'inizio del 1920 da Joseph Vuillemin: per la prima volta una rotta aerea collegava direttamente la capitale francese a due regioni dell'Impero coloniale francese in Africa, ovvero Algeria (Tamanrasset) e Mali (Timbuktu)¹⁴. Cinque anni dopo era la volta del Senegal: Ludovic Arrachart compiva il raid Parigi-Dakar in meno di due giorni, a fronte degli «almeno dieci giorni di tempo se si fossero impiegati i comuni mezzi di locomozione»¹⁵. Fu invero a seguito del successo dei due raid intercontinentali di Vuillemin e Arrachart che in Francia fu progettata «la costituzione di un fascio di rotte aeree»¹⁶ che collegassero in modo sistematico Parigi a tutti i centri nevralgici dell'impero coloniale: in particolare, la compagnia aerea francese *Latécoère* inaugurò collegamenti anche con l'Africa equatoriale francese¹⁷. Ugualmente notevoli furono i raid intercontinentali francesi diretti in Asia, tra tutti il volo Parigi-Tokyo di Georges Pelletier-Doisy del 1924. L'impresa riscosse ampio successo in termini propagandistici e diplomatici: significative sono a tal proposito le accoglienze sulle note della *Marsigliese* riservate a Pelletier Doisy ad Hanoi,

ican aviation, New York, Oxford University Press, 2012.

11 Jérôme DE LESPINOIS, «What Is Air Diplomacy?», *ASPJ Africa & Francophonie*, 4 (2012), p.67.

12 Modris EKSTEINS, *Rites of Spring: The Great War and the birth of the modern age*, Londra, Bantam Press, 2000, p.243.

13 Luigi Emilio LONGO, *L'Attività degli addetti militari italiani all'esercito fra le due guerre mondiali (1919-1939)*, Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'Esercito, Roma, 1999, p.184.

14 Eugene ANGOT, Rene LAVERGNE, *Le general Vuillemin, le combattant, le pionnier du Sahara, le Chef: une figure légendaire de l'aviation française de 1914 a 1940*, Parigi, La Palatine, 1965.

15 CASTIGLIONI, «Da Parigi a Dakar in due giorni», *L'Ala d'Italia*, 4, 2 (1925), p.34.

16 BELTRAMI, p.478.

17 P. R. C. GROVES, P. R. C., «The influence of aviation on international relations», *Journal of the Royal Institute of International Affairs*, 6, 3 (1927), pp.133-152.

Saigon, Pechino e Tokyo¹⁸. Il raid contribuì in particolare a consolidare i rapporti aeronautici tra Francia e Giappone, come testimoniato da una dichiarazione dell'Ambasciatore britannico a Tokyo, Charles Eliot: «the rapid and successful flight of Doisy from Paris to Tokyo has forwarded the cause of French aviation very considerably»¹⁹.

Poco dopo l'impresa di Doisy, un altro raid partiva dall'Europa (più precisamente da Amsterdam) alla volta del Giappone con simili intenti propagandistici e diplomatici. Si trattava questa volta di un volo a bandiera argentina guidato da Pedro Zanni e realizzato con un Fokker C-IV battezzato 'Ciudad de Buenos Aires'²⁰. Zanni, Evaristo Velo (secondo pilota) e Felipe Beltrame (meccanico) vennero accolti a Kagoshima da migliaia di astanti «carrying Japanese and Argentine flags». Le festose accoglienze di Kagoshima e di Tokyo in onore di Zanni furono un'ulteriore dimostrazione degli ottimi rapporti tra Argentina e Giappone, consolidati a partire dalla (ri)vendita di due corazzate Ansaldo²¹ al Paese del Sol Levante al tempo della guerra russo-giapponese: come ricordò un corrispondente del *Tokyo Asahi* al tempo della permanenza di Zanni in Giappone, «both vessels contributed materially in bringing about victory»²².

Il successo e la grande eco internazionale dei raid di Doisy e Zanni furono all'origine del primo raid intercontinentale giapponese Tokyo-Roma. Finanziato da uno dei maggiori quotidiani nazionali, l'*Asahi Shinbun*, il raid prevede l'impiego di due Breguet 19 acquistati dalla Francia e pilotati da Yusun Abe Hiroshi e Kawachi Kazuhiko²³. Il raid conseguì due obiettivi in particolare. Anzitutto – come dimostrato dalle tappe e accoglienze russe – contribuì a rafforzare le

18 Gilbert GILE-NICAUD, *Paris-Tokio en avion: le raid merveilleux de Pelletier Doisy*, Parigi, Plon, 1924, pp.141-145.

19 D. O' CONNOR, «All in the Game», *Aviation History*, 21, 1 (2010), p.58.

20 Pedro ZANNI, *Raid Aereo Amsterdam-Tokyo del Mayor Pedro Zanni su desarrollo. Conferencia pronunciada por el mismo en el Circulo Militar*, Buenos Aires, 1926.

21 Virgilio ILARI, Artico, *Una storia militare*, in Virgilio ILARI (a cura di), *Italy on the Rimland*, 2, Roma, Società Italiana di Storia Militare, 2019.

22 «Japanese May Hit Back Through Fliers' Welcome», *The Sacramento Bee*, 23 agosto 1924.

23 «Spoil Tokio-Paris Flight», *The Daily Worker*, 14 maggio 1925; «Japanese attempt Tokyo-Moscow flight», *The Baltimore Sun*, 25 giugno 1925; «Japs Hop Off on Long Flight Across Asia», *The Missoulain*, 25 giugno 1925; «Tokio-London trip», *Evening Despatch*, 6 ottobre 1925.

relazioni diplomatiche nippo-sovietiche sull'onda della *Convention on the basic principles of relations between the USSR and Japan* firmata a Pechino pochi mesi prima. In secondo luogo, il raid di Hiroshi e Kazuhiko confermò la realizzabilità di un collegamento aereo tra Giappone ed Europa via Siberia, auspicato sin dalla firma della *Convention*: «one of the objects of the flight is to determine the practicability of the trans-Siberian route as an aerial highway between Europe and Japan. Signing of the recent treaty between Japan and Russia, bringing these two relations into closer relationship, has received interested here in the future of transportation and communication with Europe across the vast expanse of Asiatic Russia»²⁴.

Pressoché nel medesimo periodo giungeva nella capitale giapponese uno dei sei aerei impegnati nel raid sovietico Mosca-Pechino-Tokyo. Prima operazione propagandistica in grande scala organizzata dalla società *Osoaviakhim*²⁵, il raid prevede l'impiego di sei aerei per un itinerario di circa 7000 km, ritenuto particolarmente difficoltoso lungo il Lago Bajkal, i monti Chamar-Daban e il deserto del Gobi²⁶. Gli obiettivi della trasvolata erano sostanzialmente quattro, come avrebbe ricordato il leader dell'impresa, Isay Pavlovich Schmidt: «[1] to test the attainments of Soviet aviation technology; [2] to explore the Moscow-Mongolia-China air route with a view to preparations for the organization of regular aerial transport connections over the entire line; [3] to test the preparedness of our flying staff; and, finally, [4] to express our friendship for the Chinese people»²⁷. Come accennato nel quarto punto elencato da Pavlovich Schmidt, il volo Mosca-Pechino-Tokyo fu invero sin da subito caricato di una forte valenza politica in relazione ai rapporti sino-sovietici. Un passo del discorso pronunciato all'aerodromo *Trotsky* di Mosca in occasione della partenza del raid da Aleksej Ivanovič Rykov, allora Presidente del Consiglio dei commissari del popolo dell'URSS, è significativo in tal proposito: «You must remember that on the other side of that

24 «Japanese to try flight to Paris», *The Birmingham News*, 12 aprile 1925.

25 Per un inquadramento della propaganda aeronautica in Unione Sovietica negli anni successivi alla Grande Guerra, e in particolar modo sul ruolo giocato dall'*Osoaviakhim*, si veda: Scott W. PALMER, *Dictatorship of the air: aviation culture and the fate of modern Russia*, Cambridge, Cambridge University Press, 2009.

26 Edward TYERMAN, *Internationalist Aesthetics: China and Early Soviet Culture*, New York, Columbia University Press, 2022.

27 Isai PAVLOVICH SCHMIDT, «Moscow-Peking Air Flight», *Russian Review*, novembre 1925, p.437.

desert lives a nation which is fighting for its independence, a nation whose true friends we are. May this flight serve as a pledge of cultural, economic and political proximity between us and the people of China»²⁸.

Anche i vari raid partiti dall'Europa alla volta dell'Africa si caricarono di valenze diplomatiche simili a quelle dei voli di Pelletier Doisy, Hiroshi e Pavlovich Schmidt. È il caso, ad esempio, del raid a bandiera belga Bruxelles-Kinshasa condotto da Edmond Thieffry nel 1925 a bordo di un trimotore Handley Page battezzato 'Princesse Marie-José'. Il raid, di circa 8500 km, contemplò il sorvolo di sei attuali Paesi africani (Algeria, Mali, Niger, Ciad, Repubblica Centrafricana e Repubblica democratica del Congo) e – come avvenuto in Francia con la *Latécoère* dopo il volo Parigi-Dakar di Arrachart – fu prodromico ad una sistemizzazione da parte della *Société Anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne* (SABENA) di una «ligne régulière entre la Belgique et le Congo»²⁹. Sebbene, quindi, il raid di Thieffry avesse in primis l'obiettivo di trovare una rotta aerea che accorciasse le distanze e riducesse tempi di percorrenza, nondimeno importante fu la dimensione diplomatica dell'impresa. Un ruolo chiave nell'impresa di Thieffry fu infatti giocato dalla Francia che fornì supporto logistico, in Algeria come in Ciad. Ebbene, le tappe africane del raid del 'Princesse Marie-José' furono caratterizzate da episodi di «fraternelle amitié» franco-belga. La collaborazione tra le due potenze coloniali venne celebrata in più occasioni: anche in Ciad, più precisamente a Bouay M'Bassa, furono elevati «cris réciproques de “Vive la France!”», «Vive la Belgique!»»³⁰. Pochi mesi dopo, il 20 ottobre 1925, Thieffry fu uno dei protagonisti delle accoglienze organizzate ad Anversa contestualmente all'arrivo del raid giapponese di Hiroshi e Kazuhiko. Il ricevimento dei due *assi* giapponese suggellava così il trattato di commercio firmato poco tempo prima che poneva fine al «modus vivendi précaire qui régissait les relations de la Belgique et du Japon depuis plus de quinze années»³¹. L'amicizia

28 Aleksej IVANOVIČ RYKOV cit. trad. in: L. Fischer, «6 Russian planes sent on friendly mission to China», *The Brooklyn Daily Eagle*, 26 July 1925.

29 Edmond THIEFFRY, *En Avion de Bruxelles au Congo Belge. Histoire de la première liaison aérienne entre la Belgique et sa colonie*, Bruxelles, Schaumans, 1926. Proprio per portare avanti questo progetto della SABENA, i due compagni di viaggio di Thieffry, Léopold Roger e Joseph De Bruyker, rimasero a Kinshasa dopo la fine del raid. «Thieffry a Kinshasa», *L'Etoile belge*, 5 aprile 1925.

30 THIEFFRY, cit., pp.15, 50, 51, 62, 215, 217, 218.

31 «Le traité de commerce belgo-japonais», *L'Indépendance Belge*, 31 maggio 1925.

tra le due potenze, simboleggiata dall'incontro tra i tre aviatori Thieffry, Hiroshi e Kazuhiko, si rinsaldava nel segno dei due raid intercontinentali Tokyo-Roma e Bruxelles-Kinshasa.

Un ruolo di primo piano nell'organizzazione dei raid intercontinentali degli anni Venti fu infine giocato da tre nazioni al centro del presente lavoro: Portogallo, Spagna e Italia. Nel caso portoghese si consideri ad esempio il raid Vila Nova de Milfontes-Macao guidato nel 1924 da José Manuel Sarmiento de Beires³². Similmente a quanto avvenuto con il coevo raid di Pelletier Doisy, l'impresa di Sarmiento venne sfruttata a livello propagandistico e politico dalle autorità portoghesi: in particolare l'organizzazione da parte di Rodrigo José Rodrigues, allora Governatore di Macao, delle accoglienze ai trasvolatori presso le comunità portoghesi di Macao, Shangai e Tokyo può essere letta sul solco della politica di «Lar dos Portugues no Oriente» da lui avviata l'anno precedente³³. Per la Spagna più che il volo Siviglia-Larache (Marocco) del 1921, è in questa sede degno di nota il raid di Guillermo Delgado Backenbury diretto alle Canarie nel 1924. Al centro dei successivi festeggiamenti di Casablanca fu l'«amicizia» tra Spagna e Francia, ovvero tra le Potenze che allora controllavano il Marocco con due protettorati. A nome della Francia, tra gli altri, parlò il Generale Calmel, che celebrò «la estimación recíproca de los dos ejércitos, español y francés»; mentre a nome della Spagna il presidente del Círculo Mercantil, Pastor, auspicò la formazione di un'«alianza franco-española»³⁴. Celebri, infine, i due raid italiani del 1920 e del 1925, rispettivamente diretti in Giappone e in Australia. Nel primo caso, Arturo Ferrarin, accompagnato da Guido Masiero, giunse vittorioso a Tokyo e fu salutato nell'arco delle accoglienze in Giappone, Cina e Corea come novello Marco Polo³⁵. Protagonisti del secondo maggior raid intercontinentale italiano della prima metà degli anni Venti furono invece Francesco De Pinedo e il meccanico Ernesto Campanelli, che attraverso 32 tappe percorse in un mese e mezzo rag-

32 José Manuel SARMENTO DE BEIRES, *De Portugal a Macau: a viagem do "Patria"*, Lisboa, Seara Nova, 1925.

33 Catherine S. CHAN, «Empire drifters: the Macanese in British Hong Kong, 1841-1941», Tesi di Dottorato, Università di Bristol, 2019, pp.184-231.

34 Leopoldo ALONSO, *Raid aéreo Melilla Cabo Juby-Canarias: crónica del viaje*, Madrid, Artes de la ilustración, 1924, pp. 86-89.

35 Arturo FERRARIN, *Il mio volo Roma-Tokyo*, Torino, A.R.P., 1921; Arturo FERRARIN, *Voli per il mondo*, Milano, Mondadori, 1929.

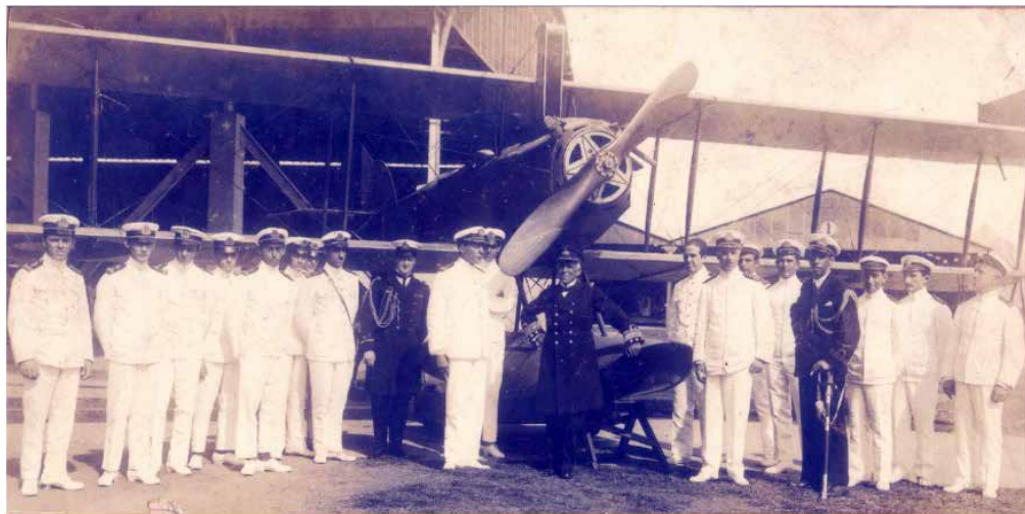


Fig. 1. Giugno 1922, Gago Coutinho assieme ad alcuni ufficiali della base dell'aviazione navale brasiliana di Ponta do Galeão (Rio de Janeiro). Brasiliana fotográfica, online.

giunsero Melbourne da Sesto Calende³⁶. Ancor più della questione del prestigio nazionale in patria (vieppiù caricata dalla retorica fascista nel caso del raid di De Pinedo e Campanelli³⁷), notevole fu la portata propagandistica dell'impresa in Asia e in particolare, tra le comunità italiane d'Australia³⁸. Fatta questa premessa, certamente non esaustiva³⁹, converrà ora focalizzare l'attenzione sulle vicende – ad oggi poco esplorate a livello storiografico – dei raid intercontinentali che negli anni Venti tentarono con successo o infruttuosamente di collegare Europa e Sud America per le vie del cielo.

36 Rosario ABATE, *Storia della aeronautica italiana*, Milano, Bietti, 1974, p.165 e ss.

37 Si pensi ad esempio alle accoglienze trionfali riservate a De Pinedo e Campanelli il 7 novembre 1925. Per una cronaca della giornata: *Il Popolo d'Italia*, 8 novembre 1925.

38 Alberto CAULI, «Francesco De Pinedo and Ernesto Campanelli's record-breaking-flight to Australia-perception, recognition and legacy: an account in the Australian Press», *Journal of Navigation*, 74, 2 (2021), pp.328-342.

39 Molteplici raid sono evidentemente omessi in questa panoramica. Un quadro che, d'altro canto, ha glissato sulle imprese dei *più pesanti dell'aria*: tra le più note degli anni qui considerati, dal volo transatlantico East Fortune-Mineola del dirigibile rigido R-34 pilotato dall'inglese George Herbert Scott alle spedizioni polari di Umberto Nobile con i dirigibili semirigidi *Norge* e *Italia*.

Il raid portoghese del 1922

Contestualmente alla visita a Lisbona di Eitácio Pessoa, neoeletto Presidente della Repubblica brasiliana⁴⁰, Artur Freire de Sacadura Cabral⁴¹ proponeva a Victor Macedo Pinto, ministro della *Marinha Portuguesa*, un raid che unisse in un più stretto legame Brasile e Portogallo: «seria esta colaboração uma das formas de melhor estreitar os laços de amizade que sempre existiram entre as duas nações»⁴². Nel 1922 veniva quindi approvato il progetto di una traversata aerea a tappe dal Portogallo al Brasile. Il 30 marzo Cabral (pilota) e Gago Coutinho (navigatore) partirono da Lisbona con un Fairey III battezzato 'Lusitania'⁴³ per un raid a tappe con scali alle Canarie e a Capo Verde:⁴⁴.

Il successo dell'impresa scatenò l'entusiasmo nazionale in Portogallo e i due

40 «Brazil president to get on the job», *The Columbus Ledger*, 8 luglio 1919. Per un inquadramento sulla figura di Eitácio Pessoa si rimanda a: Tim NEUFERT, *Die Macht der Dürre: Wasser und Politik in Brasilien in der Zeit von Eitacio Pessoa (1877-1930)*, Köln, Böhlau Verlag, 2015.

41 NEVES, Fernando M. S. P. Jorge M. M. Barata, André R. R. Silva, «Sacadura Cabral and the Dawn of Portuguese Aviation», *Open Journal of Applied Sciences*, 2016, 6, pp. 16-30.

42 *Relatorio do Capitão de fregata Arthur de Sacadura Cabral*, 1923, p.1, Arquivo Histórico da Marinha, online. Auspici simili che il raid portoghese creasse «a bond of union and amity between Portugal and Brazil» vennero espressi nella stampa coeva, con particolare attenzione ad alcune questioni in sospeso tra i due Paesi: «Nationalized and direct navigation; the establishment of radio communication; the making of Lisbon the port of distribution to Europe for Brazilian products, and a treaty of emigration». «Portugal Turns Friendly Eyes Toward Former Colony», *The Daily Tribune*, 24 luglio 1922; «Act of aviators may unite Portugal and Brazil», *The Capital Times*, 24 luglio 1922.

43 Archivio dell'Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare italiana (AUSAM), Medaglie d'Oro al Valor Aeronautico (MOVA), b.4, fasc.44, all.20, *Transvolate transatlantiche*. La *Marinha Portuguesa* inviò lungo la rotta tre navi da guerra a supporto del raid. «In sight of goal. Trans-oceanic seaplane comes to grief», *Nottingham Evening Post*, 20 aprile 1922.

44 Las Palmas, Gando, São Vicente, Santiago (Capo Verde), arcipelago di São Pedro e São Paulo, Fernando de Noronha, Recife, Salvador de Bahia, Porto Seguro, Vitória e Rio de Janeiro, «Um voo de 67 dias entre Lisboa e Recife», *Pesquisa*, 31 maggio 2022, online. Per una disamina più approfondita delle vicende dei due aviatori e del raid Lisbona-Rio de Janeiro si vedano: Artur Freire de Sacadura CABRAL, Gago COUTINHO, *Relatório da viagem aérea Lisboa-Rio de Janeiro efectuada por Gago Coutinho e Sacadura Cabral*, Lisboa, Imprensa Libânio da Silva, 1923; José Pedro PINHEIRO CORREA, *Sacadura Cabral. Homem e aviador*, Rio de Janeiro, Edições o Cruzeiro, 1966; André R. R. SILVA, Jorge M. M. BARATA, Cândido M. P. MORGADO, Fernando M. S. P. NEVES, «First Flight from Europe to the South Atlantic», *Open Journal of Applied Sciences*, 6, 10 (2016), pp.696-713; Mário CORREIA, *A grande aventura. Gago Coutinho e Sacadura Cabral na primeira travessia aérea do Atlântico Sul*, Alfragide, Oficina do Livro, 2022.

aviatori furono accolti come eroi. Nel *discurso congratulatorio aos aviadores portugueses* il presidente della Sociedade de Geografia Vicente Almeida D'Eça, li definì enfaticamente moderni «cavaleiros», discendenti di una progenie di eroi lusitani «assolutamente lial» alla patria dall'età medievale sino alla Grande Guerra⁴⁵. In un'illustrazione contemporanea sono ritratti rispettivamente a nord e a sud della rotta tracciata dal 'Lusitania' i medaglioni di Enrico il Navigatore, Vasco da Gama, Pedro Álvares Cabral («no passado») e di Coutinho e Cabral («no presente») ⁴⁶.

L'impresa galvanizzò anche le comunità portoghesi d'America. Ad esempio quella di Fall River (Massachussets), composta da 15 mila persone, organizzò una parata celebrativa⁴⁷, con migliaia di partecipanti provenienti anche dal Rhode

45 Secondo Vicente Almeida D'Eça, Cabral e Coutinho potevano definirsi «cavaleiros» similmente ai caduti portoghesi nelle Fiandre come in Mozambico: «assim o foram, ainda ha poucos anos, Azeredo de Vasconcelos e Monteiro Torres, para só citar dois dos da vossa arte; assim foram então êsses que ficaram nos plainos da Flandres e nos areais do Rovuma; assim foram os Desconhecidos que descansam na Batalha; assim foi Carvalho Áraujo, o Cavaleiro sem par da nossa marinha na Grande Guerra». Vicente Almeida D'EÇA, *Ad Astra...Discurso congratulatorio aos aviadores portugueses Gago Coutinho e Sacadura Cabral pronunciado na sessao solemne da Sociedade de Geografia de Lisboa em 28 de Outubro de 1922*, Lisboa, Oficinas Gráficas da Biblioteca Nacional, 1922, pp.14-15. Per una più ampia disamina degli scritti coevi in onore di Cabral e Coutinho si vedano: Frederico OOM, *Discurso de homenagem aos insignes aviadores Carlos Viegas Gago Coutinho e Artur de Sacadura Freire Cabral*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1923; *Sessão solene de homenagem aos insignes aviadores, sócios correspondentes desta Academia, Carlos Viegas Gago Coutinho e Artur de Sacadura Freire Cabral. Discursos pronunciados na sessão de 23 de Dezembro de 1922*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1923; DUQUE DE AMALFI, «A los aviadores lusitanos que realizaron el primer viaje aéreo de Portugal a Brasil», *Raza española*, 11, 87-88 (1926), p.41.

46 Il documento, privo di riferimenti, è stato letto attraverso la seguente ricerca: Andrea C. T. WANDERLEY, *Série "1922 – Hoje, há 100 anos" IV – A primeira travessia aérea do Atlântico Sul, realizada pelos aeronautas portugueses Gago Coutinho e Sacadura Cabral*, 17 giugno 2022, online.

47 «Honor exploit of aviators», *Fall River*, 10 luglio 1922. Si tenga presente che nel 1920 si contavano 28.315 portoghesi in Massachusetts, «only about one-fortieth of the foreign born of the state» («Will It Be New England or "New Europe"?», *The Maryville Tribune*, 3 settembre 1924). Per una panoramica delle comunità dei Portoghesi d'America nel New England si vedano: *The Portuguese in New England: Surveys of the Portuguese of Martha's Vineyard, Fall River, New Bedford, and Cape Cod*, in Joseph D. THOMAS, *Spinner: People and Culture in Southeastern Massachusetts*, IV, New Bedford, Spinner Publications, 1988; Clyde W. BARROW, *Portuguese-Americans and Contemporary Civic Culture in Massachusetts*, Dartmouth, University of Massachusetts, 2002.

Island e una sfilata di carri allegorici lungo le strade addobbate di bandiere statunitensi e portoghesi: «Never before has any branch of the population gathered in this city in such large numbers as the Portuguese people did on Sunday» commentò un articolo del principale giornale locale⁴⁸. Il carro vincitore della parata, promosso dal *Luso American Citizens' Club*, era una ricostruzione del 'Lusitania' pilotato da Cabral con bandiera a stelle e strisce e un globo che evidenziava «the territories discovered, explored and navigated by the Portuguese»⁴⁹.

Il raid spagnolo del 1926

Naturalmente il successo degli antichi rivali del Trattato di Tordesillas provocò l'emulazione spagnola e nel luglio 1925 Ramón Franco Bahamonde (fratello minore del futuro caudillo Francisco) e Mariano Barberán presentarono un progetto di *raid a la Argentina en hidro-avión*⁵⁰, per un totale di circa 10.270 km dallo storico porto "colombiano" di Palos a Buenos Aires con tappe a Las Palmas, Porto Praia, Ferdinando Do Noronha, Recife, Rio de Janeiro e Montevideo e il supporto meteorologico delle stazioni radio brasiliane di Aracaju (Sergipe), Vitória (Espírito Santo), Cabo Frio, e Rio, Maceió (Alagoas), Natal (Rio Grande do Norte) e Ferdinando Do Noronha⁵¹. Il raid si svolse dal 22 gennaio al 10 febbraio 1926. L'idrovolante, battezzato "Plus Ultra" in riferimento alle Colonne d'Ercole che illustrano lo stemma spagnolo, era un Dornier Wal M-MWal costruito in Italia⁵² e pilotato da Ramón Franco, con un navigatore (Juan Manuel Durán),

48 «Honor exploit of aviators», *Fall River*, 10 luglio 1922.

49 «The Evening Herald Cup Winner in Parada», *The Evening Herald*, 10 luglio 1922. Il carro rappresentante il Fairey III 'Lusitania' era manovrato da un aviatore, il Ten. Fred Smith di Ipswich (Massachusetts). «Honor exploit of aviators», *Fall River*, 10 luglio 1922.

50 Ramón FRANCO BAHAMONDE, *De Palos a Buenos Aires. Los nuevos héroes. Historia, desarrollo y episodios del raid*, Madrid, Prensa Moderna, 1926, p.6. Sul raid di Ramón Franco tra storia e politica si vedano: Edoardo GRASSIA, «Ramón Franco Bahamonde: dalle imprese aviatorie all'adesione al 'Alzamiento'», *Diacronie. Studi di Storia Contemporanea*, 4, 4 (2012); Rosario MÁRQUEZ MACÍAS (Ed.), *De Palos al Plata. El vuelo del Plus Ultra a 90 años de su partida*, Sevilla, Universidad internacional de Andalucía, 2016.

51 Ramón FRANCO BAHAMONDE, Julio RUIZ DE ALDA, *De Palos al Plata*, Madrid, Espasa-Calpe, 1926, p.181; «Spanish seaplane rests at Canary», *Asbury Park Press*, 23 gennaio 1926.

52 Roberto GENTILI, *1923-1926. Aviazione italiana. Gli anni prima di Balbo*, Roma, IBN, 2022, p.215. Il velivolo era dotato di due motori Napier da 450 cavalli. AUSAM, MOVA, b.4, fasc.44, all.20, *Transvolate transatlantiche*.

un radiotelegrafista (Julio Ruiz de Alda) e un meccanico (Pablo Rada)⁵³.

Benché Ramón Franco, come la maggior parte degli aviatori, fosse un modernista e un contestatore del regime conservatore di Primo de Rivera, il governo sfruttò il successo del raid tanto sul piano interno come «una empresa de exaltación de los valores hispánicos» quanto su quello internazionale «como un grito de afirmación y de solidaridad racial» tra Spagna, Brasile, Uruguay e Argentina⁵⁴. Il tema della «solidaridad racial» tra la Spagna e i Paesi dell'America Meridionale toccati dal raid di Ramón Franco Bahamonde ricorre sovente nelle cronache coeve: ad esempio, Miguel España e Ricardo Tomás in una loro opera dedicata al «vuelo España-América» menzionarono in più occasioni le nazioni «hermanas de Sudamérica» e gli «hermanos del otro lado del Océano»⁵⁵.

53 «Atlantic again flown», *The Guardian*, 1 febbraio 1926.

54 David MARCILHACY, «La Santa Maria del aire: El vuelo trasatlántico del Plus Ultra (Palos-Buenos Aires, 1926), preludio a una reconquista espiritual de América», *Cuadernos de Historia Contemporánea*, 28, 3-4 (2006), p.214. Sul regime di Primo de Rivera si veda la seguente selezione di studi: Shlomo BEN-AMI, «The Dictatorship of Primo de Rivera: A Political Reassessment», *Journal of Contemporary History*, 12, 1 (1977), pp.85-99; Shlomo BEN-AMI, *La Dictadura de Primo de Rivera, 1923-1930*, Barcelona, Planeta, 1984; Jose Luis GÓMEZ-NAVARRO, *El régimen de Primo de Rivera: reyes, dictaduras y dictadores*, Madrid, Catedra, 1991; Alejandro QUIROGA, *Making Spaniards. Primo de Rivera and the Nationalization of the Masses, 1923-30*, Houndmills, Palgrave Macmillan, 2007; Xavier CASALS, «Miguel Primo de Rivera, l'architetto del franchismo», *Passato e Presente*, 29, 82 (2011), pp.39-65.

55 Miguel ESPAÑA, Ricardo TOMÁS, *El vuelo España-América: reconquista de los pueblos iberoamericanos hecha por el 'Plus ultra'; historia completa y documentada del vuelo y sus trascendentales consecuencias, desde su origen hasta su finalización, escrita y recopilada*, Valencia, Biblioteca Virtual del Ministerio de Defensa, 1926, pp.35-36. Traendo spunto da un'espressione contenuta nel sottotitolo dell'opera dei due autori spagnoli poc'anzi menzionati («reconquista de los pueblos iberoamericanos»), David Marcilhacy, in un'altra sua ricerca dedicata al volo del 'Plus Ultra', ha scritto del raid di Ramón Franco nei termini di un «vecteur d'une forme de reconquête spirituelle de l'Amérique» nel quadro di una più ampia «offensive culturelle à destination des pays latino-américains» animata dalla dottrina dell'«hispano-américanisme». David MARCILHACY, «Epopéyas oceánicas... Le retentissement du vol transatlantique du Plus Ultra dans l'Espagne de Primo de Rivera», *Mélanges de la Casa de Velázquez*, 36, 1 (2006), pp.231-257. In merito all'*hispano-americanismo* si consideri la seguente delucidazione: «The term hispano-americanismo is in fact a synonym for hispanismo and ibero-americanismo that was destined to name the Pan-Hispanic union and was used by the Primo de Rivera era, as the regime believed this concept would express Spain's orientation toward the Spanish-speaking countries best». Pálma Adél FARKAS, «Black legend, Hispanoamericanismo and the United States of America in Miguel Primo de Rivera's Dictatorship (1923-1930)», *Chronica*, 12, 1 (2016), p.229. Si veda poi la seguente ricerca, che tratta altresì del «set of practices of Hispano-American-



Fig. 2. Gennaio 1926, «Los aviadores oyendo Misa en el Monasterio de la Rabida», Biblioteca Digital Hispánica, online.

L'esaltazione della «razza iberica»⁵⁶ e della «solidaridad racial» tra la Spagna e le ex colonie dell'America Meridionale faceva leva sui richiami Colombiani, nella scelta di partire da Palos e di tenere la cerimonia religiosa nel monastero della Rábida, dove Cristoforo Colombo aveva chiesto l'intercessione del priore per ottenere l'aiuto della Regina Isabella. La cerimonia fu presenziata dal Re Alfonso XIII e il presidente della *Sociedad Colombina Onubense*, José Marchena Colombo, salutò Franco come «Colombo dell'aria»⁵⁷. La cinecronaca, a cura delle *Ediciones cinematográficas de La Nación*, fu proiettata a Madrid, Siviglia,

sm developed under General Miguel Primo de Rivera's authoritarian regime»: Gaël SANCHEZ CANO, *Spiritual empire: Spanish diplomacy and Latin America in the 1920s*, Tesi di Dottorato, Firenze, Istituto Universitario Europeo, 2019.

⁵⁶ BEN-AMI, *The Dictatorship of Primo de Rivera...*, cit., p.70.

⁵⁷ «This place, which once gave Columbus all aid for the discovery of the new world, now gives wings and well wishes to the aviators who are about to mark out a new route to the Americas with their seaplane»: «Warships sent by Spanish to help aviators», *Deseret News*, 22 Jan. 1926; «Spanish fliers finish leg of long hop», *Oakland Tribune*, 22 Jan. 1926.

Huelva, Oviedo, Logroño, Valencia e Saragozza e poi spedita in America Meridionale⁵⁸. Gli stessi Franco e Julio Ruiz de Alda nel loro libro *De Palos al Plata* si soffermarono sul valore densamente simbolico del luogo scelto per la partenza⁵⁹.

Il raid italiano del 1927

Negli stessi mesi in cui in Spagna si progettava un raid che collegasse Madrid a Buenos Aires, Gabriele d'Annunzio si fece promotore di un volo che stabilisse «il primo collegamento aereo tra il popolo d'Italia e i connazionali sparsi nella ricca terra dell'Argentina»⁶⁰. Erano le origini del raid tentato poi senza successo da Eugenio Casagrande di Villaviera assieme a tre compagni (Ranucci, Garallo, e il motorista Vitale Zacchetti, che ritroveremo nel circuito dell'Atlantico di due anni dopo)⁶¹. L'S.55 'Alcione', infatti, partito da Genova il 4 novembre 1925, fu costretto ad interrompere la trasvolata durante uno scalo a Casablanca. Il fallimento del raid di Casagrande non interruppe – tuttavia – la progettazione di una trasvolata aerea tra l'Italia e l'America Meridionale dalla forte valenza politica⁶². Similmente, infatti, ai raid guidati da Artur Freire de Sacadura Cabral e da Ramón Franco Bahamonde, quello che sarebbe stato poi noto come circuito dell'Atlantico (1927) fu concepito anzitutto con un ben definito obiettivo propagandistico:

58 MARCILHACY, *Epopeyas oceánicas...*, cit.

59 «La salida del puerto de Palos significa para nosotros la necesidad de triunfar, porque el triunfo lleva consigo recordar al mundo entero que fué España la que desoubrió América, con su *espíritu*, con sus naves, con sus hombres, con su fe y con su dinero; que el *espíritu* de aquella España es el mismo de sus hombres de hoy, que sólo necesitan una ocasión para poner de manifiesto las virtudes que viven en la *raza*». FRANCO, RUIZ DE ALDA, cit., p.89. Corsivi miei.

60 «D'Annunzio prepara un volo tra l'Italia e l'America Latina», *I Fasci italiani all'estero. Settimanale della segreteria generale*, 2 maggio 1925.

61 Sul «volo del Conte Eugenio Casagrande da Roma per Buenos Aires e New York» si veda il fascicolo omonimo contenuto in: Archivio Storico del Ministero degli Affari Esteri (ASMAE), Ambasciata d'Italia a Washington (AIW), b.46, fasc. 408.

62 A tal proposito si ritiene opportuno ricordare il «valore del tutto particolare» che Mussolini attribuiva alle trasvolate aeree per la loro «tripla funzione propagandistica, nei confronti dell'opinione pubblica italiana, di quella italiana all'estero e nei confronti dell'opinione pubblica straniera». Laura FOTIA, *Diplomazia culturale e propaganda attraverso l'Atlantico. Argentina e Italia (1923-1940)*, Firenze, Le Monnier, 2019, pp.77-78. Si vedano altresì: Federico CAPROTTI, «Overcoming Distance and Space Through Technology: Record Aviation Linking Fascist Italy With South America», *Space and Culture*, 14, 3 (2011), pp.330-348; DI MARTINO, cit.



Fig. 3. Febbraio 1926, «El “Comandante Franco” vitoreado por el pueblo al llegar a Petrópolis (Brasil)», Biblioteca Digital Hispánica, online.

«Portare il saluto della Madre Patria agli Italiani che vivono sull'altra sponda dell'Oceano e mostrare al mondo i progressi compiuti nelle costruzioni aeronautiche italiane». Un elemento particolarmente significativo è a tal proposito costituito dal fatto che il SIAI S.55 fu battezzato 'Santa Maria' «in ricordo della caravella ammiraglia di Cristoforo Colombo»⁶³. Fu altresì rilevante sin dalla fase di progettazione l'idea di consolidare un collegamento aereo tra l'Europa e le due Americhe: come scrisse l'Ambasciatore italiano negli Stati Uniti Giacomo de Martino al Segretario di Stato Frank B. Kellogg, la missione avrebbe infatti avuto «the character of a scientific experiment»⁶⁴. Il volo era guidato dal Colonello Francesco de Pinedo, reduce dal raid intercontinentale condotto tra aprile e

63 AUSAM, Cronologico (CRO), b.12, f.174, Samuele RANIERI CUPINI, *Le imprese del maggiore pilota Carlo Del Prete*, 1979, mss.

64 Office of the Historian, Foreign Relations of the United States, Calvin Coolidge Administration, G. De Martino a F. B. Kellogg, 10 giugno 1926.

giugno 1925 assieme ad Ernesto Campanelli a bordo di «un Savoia S.16, uscito dai cantieri della Società Idrovolanti Alta Italia di Sesto Calende»⁶⁵. Gli altri due membri dell'equipaggio del 'Santa Maria' erano il capitano Carlo Del Prete, navigatore e secondo pilota, figura chiave nella progettazione del raid⁶⁶, e il motorista Vitale Zacchetti⁶⁷. Iniziato il 13 febbraio 1927, il circuito dell'Atlantico si concretizzò in «44 tappe», circa «43.820 km» percorsi «in ore 279 e 40'»⁶⁸.

Di particolare interesse in questa sede è la parte iniziale del raid, ovvero quella congiungente Italia e Brasile attraverso il seguente itinerario contemplante uno scalo a Capo Verde: Elmas, Kenitra, Villa Cisneros, Bolama, Dakar, Praia, Fernando de Noronha e Natal, raggiunta il 22 febbraio 1927⁶⁹. Similmente a quanto avvenuto col raid spagnolo, il governo brasiliano fornì supporto per la tratta successiva a Capo Verde. Notevole fu poi l'aiuto che l'incrociatore 'Almirante Barroso' offrì al 'Santa Maria' nell'arcipelago di Fernando de Noronha.

La nave della *Marinha do Brasil* mentre si trovava a Recife ricevette, infatti, l'ordine di recarsi immediatamente nel suddetto arcipelago per fornire all'idrovolante italiano la benzina necessaria per raggiungere Natal. Quando l'Almi-

65 «La Mostra Internazionale di Aeronautica alla Fiera di Milano», *L'Ala d'Italia. Rivista mensile di Aeronautica*, 1, 4 (1926), p.120. Sul raid intercontinentale del 'Gennariello' si vedano: Francesco DE PINEDO, *Il mio volo attraverso l'Atlantico e le due Americhe*, Milano, Hoepli, 1928; Francesco DE PINEDO, *Un volo di 55.000 chilometri*, Milano, Mondadori, 1928; Alberto CAULI, *Ernesto Campanelli. Vita e imprese di un trasvolatore*, Sassari, Delfino, 2008.

66 AUSAM, MOVA, b.4, fasc.43, Giorgio EVANGELISTI, «Il signore delle distanze Carlo del Prete», *Rivista Aeronautica*, 35, 2 (1989), suppl., p.4.

67 De Pinedo ha lasciato una testimonianza di particolare interesse su come fossero suddivisi i compiti a bordo: «il motorista [Zacchetti] nello scafo sinistro, a mia portata di mano, si occupava di rifornire olio al serbatoio, posto in alto sul castello motore, ciò che l'obbligava frequentemente a pompare, e si occupava altresì di ricambiare l'acqua del radiatore, quando occorresse l'acqua di riserva. Il capitano Del Prete aveva come principale incarico, quello di compiere le osservazioni astronomiche e nello stesso tempo sorvegliare l'andamento del consumo della benzina nei vari serbatoi, allo scopo di mantenere l'apparecchio il più possibile equilibrato. Io avevo il posto di pilotaggio, tenevo in rotta l'apparecchio di cui ero costantemente al governo, e sorvegliavo gli strumenti; avevo poi un trasmettitore di ordini, per corrispondere sia con il motorista che con il secondo pilota Capitano Del Prete». AUSAM, CRO, b.12, fasc.174, *Il volo sull'atlantico del Sud*, mss., 1927.

68 Luigi MANCINI, *Grande enciclopedia aeronautica*, Milano, USA, 1936, p. 232.

69 Archivio Centrale dello Stato (ACS), Italo Balbo (BAL), b. 13, fasc. 302, «Mentre a bordo del 'Santa Maria' la tenacia di De Pinedo ha ragione delle avversità degli elementi», *La Gazzetta dell'Aviazione*, 24 febbraio 1927.

rante Barroso' tornò a Recife, l'equipaggio fu oggetto di entusiastiche accoglienze da parte della colonia italiana della città. Nella stampa brasiliana coeva si auspicò che dal supporto fornito dall'incrociatore al raid di De Pinedo, Del Prete e Zacchetti scaturisse un rafforzamento delle relazioni italo-brasiliane: «se taes factos pódem ter consequencias, estas devem ser uma maior aproximação e uma mais sincera amizade entre as duas gloriosas Nações Latinas»⁷⁰. Notevoli furono poi i festeggiamenti in onore degli aviatori italiani che si ebbero contestualmente all'arrivo a Rio de Janeiro il 27 febbraio 1927. Nell'arco del banchetto al Belmond Copacabana Palace come durante il successivo ricevimento presso la sede dell'Ambasciata italiana a Rio de Janeiro, De Pinedo portò il saluto di Mussolini agli italiani in Brasile e celebrò il raid intercontinentale in corso nei termini di «una affermazione del grado di perfezione dell'industria italiana»⁷¹. I festeggiamenti offrirono altresì occasione di ragionare sui vantaggi pragmatici della rotta aerea percorsa con successo da Pinedo: si



Fig. 4. Febbraio 1927, Dono della colonia italiana di Recife all'equipaggio brasiliano dell'incrociatore 'Barroso' per l'assistenza fornita ai trasvolatori del 'Santa Maria'. «Algumas informações interessantes», *Aeronáutica*, 9 (aprile 1927), p.29.

70 «Algumas informações interessantes», *Aeronáutica*, 9 (aprile 1927), p.29. Si tenga presente che con le elezioni del 1926 erano diventati Presidente e Vicepresidente della repubblica brasiliana Washington Luís e Fernando de Melo Viana: «entrambi considerati amici dell'Italia, e de Melo Viana addirittura ammiratore di Mussolini e del fascismo». Marco MUGNAINI, *L'America Latina e Mussolini: Brasile e Argentina nella politica estera dell'Italia (1919-1943)*, Milano, Franco Angeli, 2008, p.48. Sulle coeve relazioni italo-brasiliane si vedano altresì: João Fábio BERTONHA, «O Brasil, os imigrantes italianos e a política externa fascista, 1922-1943», *Revista Brasileira de Política internacional*, 40 (1997), pp.106-130.

71 AUSAM, MOVA, b.4, fasc.43, sottofasc. «Carlo Del Prete», «I festeggiamenti a Rio de Janeiro», ritaglio, s.d.

collocano, ad esempio, in quei giorni le origini di «una proposta lanciata dalle autorità e dal ceto commerciale e dalla stampa di Parà» di creare «una linea italiana di navigazione» che congiungesse «l'Italia e Parà»⁷².

Altri raid (1926-1927)

Senza soffermarsi sul prosieguo del raid intercontinentale, è opportuno sottolineare come nei mesi successivi all'arrivo a Natal di De Pinedo, Del Prete e Zacchetti diversi voli fallirono nell'intento di collegare Europa e America Meridionale. È il caso, ad esempio, del raid brasiliano tentato da João Ribeiro de Barros assieme a tre compagni (João Negrão, Newton Braga, Vasco Cinquini). Partito da Genova il 17 ottobre 1926 e dopo una sosta forzata di alcuni mesi a Capo Verde a causa del danneggiamento del velivolo, i brasiliani dovettero interrompere il volo (lungo la tratta tra Praia e Fernando de Noronha) ed essere recuperati dal piroscampo 'Angelo Tosco'⁷³. Dall'esito ugualmente fallimentare fu poi il raid uruguayano guidato da Tydeo Larre Borges avente per destinazione Montevideo⁷⁴. Partito da Marina di Pisa con un idrovolante italiano costruito per l'occasione⁷⁵ il 20 febbraio 1927 assieme al fratello Glauco (operatore radio),

72 AUSAM, MOVA, b.4, fasc.43, sottofasc. «Carlo Del Prete», «Per una linea di navigazione tra l'Italia e il Parà», ritaglio, s.d.

73 Le informazioni sul raid brasiliano guidato da João Ribeiro de Barros sono ricavate da: «Italy-to-Brazil flight», *North Mail*, 18 ottobre 1926; «International», *The Queenslander*, 23 ottobre 1926; «Brazilian flight abandoned», *The Age*, 11 dicembre 1926; «De Barros safe after mishap», *Battle Creek Moon-Journal*, 29 aprile 1927; Flavio D. MARQUES, Rui M. G. VASCONCELLOS, «The South Atlantic aerial crossing of João Ribeiro de Barros in 1927», *AIAA Scitech 2019 Forum*, 6 gennaio 2019, online. È significativo che Mussolini, in occasione di un banchetto in onore di Francesco De Pinedo svoltosi a Roma nel giugno 1927, annoverasse João Ribeiro de Barros (assieme a Cabral, Lindbergh, Chamberlin e De Pinedo) tra «gli anticipatori» di un futuro che avrebbe conosciuto «comunicazioni regolari aeree [...] tra le due rive dell'Atlantico». Cit. Mussolini, *Il Popolo d'Italia*, 18 giugno 1927.

74 Per una disamina più approfondita dei voli di Tydeo Larre Borges si veda: Juan Carlos PEDEMONTE, *Los vuelos transatlánticos de Larre Borges y sus compañeros*, Montevideo, Academia de Historia Aeronáutica de Uruguay, 1993.

75 La decisione dell'acquisto di un idrovolante italiano e della partenza da Marina di Pisa andrebbe analizzata alla luce dei pregressi rapporti aeronautici tra Roma e Montevideo. Si ricordi, ad esempio, come l'Uruguay si fosse «rivolto all'Italia per acquisire i suoi primi velivoli militari» e «tra il 1923 e il 1924 [avesse] ricevuto un caccia Ansaldo A.1 Balilla, due monoposto Ansaldo SVA5 e un biposto Ansaldo SVA10». DI MARTINO, *cit.*, p.210. Sull'argomento si veda, inoltre, il paragrafo «La misión aeronáutica militar italiana» con-

a Jose Ibarra (secondo pilota), e Jose Figolu (meccanico), Tydeo Larre Borges precipitò a largo di Capo Juby, in Marocco, per un guasto al motore⁷⁶. Due mesi dopo falliva anche un raid francese mirante a collegare Parigi a Pernambuco: il 5 maggio 1927 il biplano Farman Goliath F-61 si schiantava in mare senza lasciare traccia dei tre componenti dell'equipaggio (Pierre de Saint Roman, comandante; Louis Petit, meccanico; Hervé Mouneyres, navigatore)⁷⁷. Nei medesimi mesi, a fronte dei tentativi falliti di João Ribeiro de Barros, Tydeo Larre Borges e Pierre de Saint Roman, si ebbero due traguardi notevoli che andarono ad aggiungersi a quello conseguito dal 'Santa Maria'. In primo luogo, il raid di Sarmento Beires (pilota) e Manuel Gouveia (meccanico) con un Breguet battezzato 'Argos': i due portoghesi, salutati a Lisbona come novelli Magellano e Vasco da Gama⁷⁸, tra il 16 e il 17 marzo 1927 conseguirono con successo il volo dall'isola di Bubaque (a largo della Guinea portoghese) sino a Fernando de Noronha⁷⁹. In secondo luogo, i francesi Dieudonné Costes e Joseph Marie Le Brix tra il 14 e il 15 ottobre 1927 con il Breguet 'Nungesser-Coli' effettuavano il più lungo volo sull'Oceano Atlantico Meridionale, da Dakar (Senegal) a Natal⁸⁰.

tenuto in: Gustavo V. NECCO CARLOMAGNO, «Centenario de las misiones y delegaciones aeronáuticas extranjerías en Uruguay», *Gaceta de la Aviación*, 45 (2019), pp.18-20.

76 L'equipaggio fu preso prigioniero da una tribù locale e poi successivamente liberato. Sull'esito fallimentare del raid uruguayano si vedano: «Uruguayan starts transocean flight», *The Baltimore Sun*, 21 febbraio 1927; «Off on trans-sea flight», *The Kansas City Times*, 21 febbraio 1927; «Uruguayan flyer's plane found at sea», *Evening Sea*, 5 marzo 1927; «Sought adventure and found it», *The Leader-Post*, 13 marzo 1927.

77 Sul raid francese v. «Pierre de Saint Roman et la première traverse de l'Atlantique Sud», *Aviation et Patrimoine*, 15 ottobre 2022, online.

78 «Pais and Beires are merely following in the footsteps of Zargo and Magellan and Vasco de Gama» («Portuguese Aviation», *The Montgomery Advertiser*, 31 maggio 1924); «The first flyers to navigate by air in a modern manner what De Gamma had done by water in a tiny Portuguese galleon» («Birdmen from Portugal here», *The San Francisco Examiner*, 8 agosto 1924).

79 «Is on World Trip», *Evening Star*, 14 marzo 1927; «Portuguese flyers hop south Atlantic», *Daily News*, 19 March 1927.

80 Dieudonné COSTES, Joseph Marie LE BRIX, *La Grande croisière de Costes et Le Brix*, Paris, Lapina & Fils, 1928; Jean REVEILHAC, *Dieudonné Costes*, Paris, Éditions France-Empire, 1983; Maurice-Éduard BERTHON, *Dieudonné Costes, 1892-1973: vainqueur de l'Atlantique*, Paris, Officine, 2005; Bernard BACQUIÉ, *Dieudonné Costes, le héros oublié*, Balma, Editions Latérales, 2019.

Il raid italiano del 1928

Tra il 1922 e il 1927 partirono quindi nove raid con lo scopo di congiungere Europa e America Meridionale facendo scalo in Africa (a Dakar o a Praia). Solo cinque di questi giunsero vittoriosi sulle coste brasiliane: due portoghesi (1922, 1927), uno spagnolo (1926), uno italiano (1927) ed uno francese (1927). Nondimeno ben tre voli fallirono poco dopo la trasvolata vittoriosa di De Pinedo, Del Prete e Zacchetti: uno brasiliano, uno uruguayano e uno portoghese. È in questo contesto che presso il Ministero dell'Aeronautica tra l'estate del 1927 e la primavera del 1928 si progettò un volo che congiungesse direttamente Italia e Brasile *senza scalo in Africa*. Similmente ai raid analizzati in precedenza (in particolare quelli di Ramón Franco Bahamonde e De Pinedo), la trasvolata fu concepita con obiettivi politici, commerciali e militari⁸¹.

Ebbero senza dubbio un peso rilevante i progetti e le proposte lanciate in Brasile dopo il trionfo di De Pinedo, Del Prete e Zacchetti: dall'idea di alcune personalità del Parà di creare una linea di navigazione tra l'Italia e il Parà sino al premio di 500.000 lire offerto allora dalla Camera di Commercio di São Paulo «for any aviator of any nationality using an Italian plane and Italian engines who [would have made] the speediest crossing of the ocean from Italy to Brazil»⁸².

Per compiere la trasvolata vennero scelti Carlo Del Prete ed Arturo Ferrarin, che nell'estate del 1927 ebbero tra l'altro occasione di collaborare nella preparazione italiana alla Coppa Schneider⁸³. Del Prete, in particolare, «fu veramente l'anima e il preparatore minuzioso»⁸⁴. Il velivolo scelto per tentare il primo volo senza scalo dall'Italia al Brasile fu un SIAI S.64, con il quale Ferrarin e Del Prete svolsero numerosi voli tra il 3 aprile e il 31 maggio 1928⁸⁵. Notevoli furono infine

81 Sulle origini del raid v. AUSAM, CRO, b.12, f.174, *Le imprese del maggiore pilota Carlo del Prete...*, cit., p.12.

82 «500.000 lire offered for Italy-Brazil race», *The Lima News*, 3 luglio 1927.

83 La sfida anglo-italiana di velocità vide la vittoria dei britannici, in particolare di Sidney Webster con un Supermarine S.5. «The Schneider cup to Great Britain», *The Emporia Gazette*, 26 settembre 1927. Sulla preparazione di Ferrarin e Del Prete alla trasvolata Italia-Brasile si rimanda a: Paolo PESCUCCI, *Carlo del Prete. Eroe senza tempo*, Medaglia d'Oro al Valore Aeronautico, 2023.

84 AUSAM, MOVA, b.4, fasc.43, sottofasc. «Stato di servizio», mss., s.d., p.2.

85 Segue una breve descrizione del velivolo: «costituito essenzialmente da una grande ala di legno dell'apertura di oltre 21 metri, munita di 4 appendici: il castello del motore sopraelevato, i due travi posteriori a sostegno degli impennaggi, il sottostante profilatissimo carrel-



Fig. 5. Maggio 1928, Carlo del Prete e Arturo Ferrarin, Pacific & Atlantic.
«Italian Ocean Fliers To Wing On to Rio», *Daily News*, 7 luglio 1928.

i preparativi tecnici, logistici e meteorologici a cura del Ministero dell'Aeronautica. Con le parole utilizzate da Italo Balbo in una lettera ad Arturo Mercanti, il raid sarebbe stato «il logico risultato di *una preparazione lunga e minuziosa*

lo fisso e la cabina di pilotaggio proiettata in avanti al centro dell'ala». AUSAM, MOVA, b.4, fasc.43, EVANGELISTI, *cit.*, p.13. Il velivolo sarebbe stato poi «donato dal Governo italiano a quello brasiliano, in ricordo del primo collegamento aereo tra i due Paesi». AUSAM, MOVA, b.4, fasc.43, sottofasc. «Motivazioni delle decorazioni», «Carlo Del Prete esemplare figura di aviatore», *Il Corriere dell'Aviatore*, 31 ottobre 1968, p.4.

che [faceva] onore all'industria, ai piloti e soprattutto al ministero che [l'aveva] imposta e diretta»⁸⁶.

Partiti da Montecelio (RM) il 3 luglio 1928, Ferrarin e Del Prete raggiunsero Touros (circa 50 km a nord di Natal) due giorni dopo. Pur seguendo idealmente itinerari simili a quelli degli antecedenti, Ferrarin e Del Prete non fecero scalo in Africa: né a Dakar come Dieudonné Costes, né a Praia come Ramón Franco Bahamonde, João Ribeiro de Barros o Francesco De Pinedo. La trasvolata «assicurò all'Italia due primati», celebrati già allora nella corrispondenza delle autorità aeronautiche italiane⁸⁷: quello della distanza percorsa (circa «Km 7181 in 49 ore e 15 minuti») e quello della «velocità, su 5000 km: circa 160 km/h»⁸⁸. Il tratto più pericoloso della trasvolata fu senz'altro «sulle coste brasiliane», tanto che Ferrarin e Del Prete furono «forzati a scendere» a Touros a causa dei venti forti e di una tempesta «dopo che avevano tentato il secondo balzo da Point Genipabu a Rio de Janeiro»⁸⁹. Trascorso un mese dall'atterraggio a Touros⁹⁰, Ferrarin e Del Prete raggiunsero quindi Rio de Janeiro il 5 agosto passando «su Pernambuco»⁹¹ con «velivoli che la Compagnia Latecoère aveva [...] messo a disposizione»⁹².

A Touros, a Natal come poi a Rio de Janeiro, le comunità italiane festeggiarono Ferrarin e Del Prete, come emerge dalla corrispondenza dell'ambasciatore Bernardo Attolico⁹³. Di particolare interesse sono le accoglienze in onore di Ferrarin

86 ACS, BAL, fasc. «Bilancio Aeronautica 1932/33», sottofasc. «Spedizione Polare 1928», I. Balbo a A. Mercanti, 4 luglio 1928. Corsivo mio.

87 Si veda ad esempio un telesspresso del Capogabinetto del Ministero dell'Aeronautica, Aldo Pellegrini, inviato all'Ambasciata d'Italia a Sofia: Centro di Documentazione "Umberto Nobile" (CDUN), Umberto Nobile (NOB), Italia (ITA), b.4, fasc.3, A. Pellegrini a R. Piacentini, 14 luglio 1928.

88 AUSAM, MOVA, b.4, fasc.43, sottofasc. «Motivazioni delle decorazioni», «Carlo Del Prete esemplare figura di aviatore», cit., p.4.

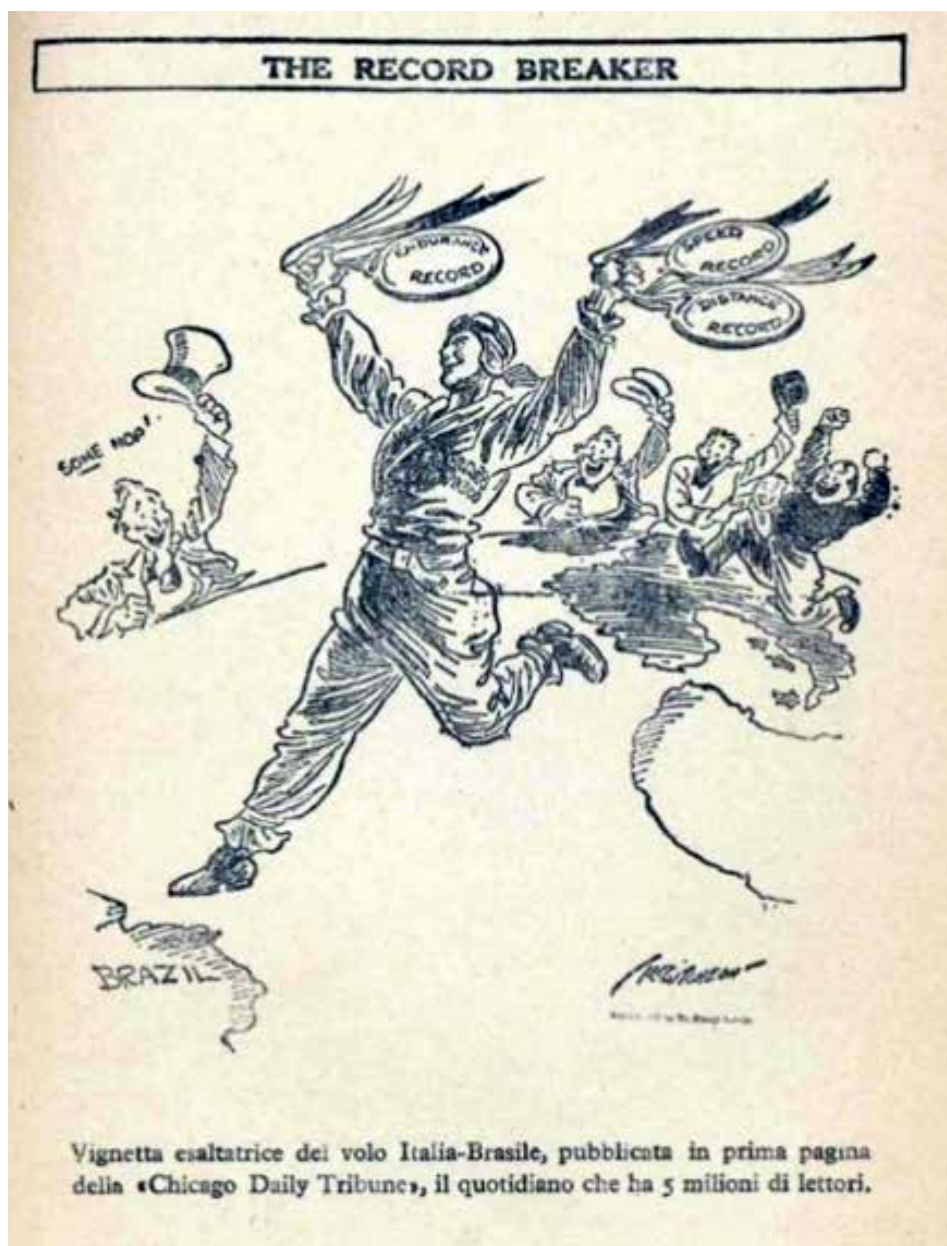
89 «La grande gesta aerea descritta da Ferrarin», *La Voce Del Popolo*, 7 luglio 1928.

90 «con lunghe complicate e faticose manovre, durate quasi un mese sotto la direzione di Carlo [Del Prete], l'S-64, fu messo su una zattera, trasportato sull'aeroporto di Natal, riparato, con l'intento di continuare il viaggio verso la capitale del Brasile». AUSAM, CRO, b.12, f.174, RANIERI CUPINI, cit., p.19.

91 CDUN, NOB, ITA, b.4, fasc.2, B. Attolico a B. Mussolini, 2 agosto 1928.

92 AUSAM, MOVA, b.4, fasc.43, sottofasc. «Motivazioni delle decorazioni», «Carlo Del Prete esemplare figura di aviatore», cit., p.4.

93 L'arrivo dei due trasvolatori italiani a Rio de Janeiro venne ad esempio così comunicato a Benito Mussolini: «Ferrarin e Del Prete sono ora qui all'Ambasciata fra i loro fratelli plaudenti ed esultanti». CDUN, NOB, ITA, b.4, fasc.2, B. Attolico a B. Mussolini, 5 agosto 1928.



Vignetta esaltatrice del volo Italia-Brasile, pubblicata in prima pagina della «Chicago Daily Tribune», il quotidiano che ha 5 milioni di lettori.

FIG. 6. FERRARIN, *Voli per il mondo*.

Ringrazio Alessandra Zita Del Prete per la segnalazione delle foto pubblicate nel volume di Ferrarin.



FIG. 7. FERRARIN, *Voli per il mondo*.

e Del Prete che si ebbero a Rio de Janeiro tra l'arrivo nella capitale e l'incidente aereo sul quale ritorneremo. Il 6 agosto, durante la visita dei due aviatori alla Escola de Aviação Militar, il Colonnello Otto de Oliveira Santos esaltò l'«audacia da latinidade» e l'ambasciatore Bernardo Attolico aggiunse che il raid dimostrava il «profundo amor que une a Italia e o Brasil». Seguivano quindi un incontro con Brasillo Carneiro de Castro (in rappresentanza del Presidente Washington Luís) e un corteo trionfale in automobile lungo la centralissima Avenida Rio Branco⁹⁴, il ricevimento presso l'Associação dos Empregados no Comércio, l'omaggio alla tomba dell'aviatore brasiliano Alberto Santos-Dumont nel cimitero de São João Batista e l'udienza speciale concessa da Vítor Konder, Ministro dei trasporti e dei

94 «As grandes provas aereas», *Correio do povo*, 7 agosto 1928. Due anni e mezzo prima simili accoglienze trionfali lungo l'Avenida Rio Branco si ebbero con i trasvolatori spagnoli del 'Plus Ultra'. José SÁNCHEZ MÉNDEZ, «The Raid of the "Plus Ultra". The First Aerial Crossing of the South Atlantic Ocean», *History Research*, 5, 4 (1015), p.204.

lavori pubblici⁹⁵. Il *Popolo d'Italia* sottolineò che il raid era stato acclamato perfino dalla stampa di sinistra (come l'*Esquerda*)⁹⁶. Echi si ebbero anche negli Stati Uniti: da Washington l'ambasciatore De Martino segnalava che alcuni giornali avevano celebrato i due aviatori come «I Lindberghs d'Italia»⁹⁷.

La morte di Del Prete

Il 7 agosto Ferrarin e Del Prete si recarono alla base aerea di Ponta do Galeão (sull'Ilha do Governador) per compiere assieme al meccanico brasiliano Raul Medeiros un volo propagandistico a bordo di un SIAI S.62⁹⁸: come è stato osservato, i due aviatori italiani erano stati infatti «sollecitati ad effettuare un giro aereo attraverso il Brasile, per visitare le grandi città dell'interno, sedi di altre colonie di italiani»⁹⁹.

L'S.62, tuttavia, precipitò in mare¹⁰⁰, e Del Prete subì la frattura del femore destro, nonché la distruzione della capsula articolare e la rottura dei grandi vasi¹⁰¹. Il 14 agosto, durante il ricovero presso l'Hospital São Sebastião¹⁰² di Rio de Janeiro, il «processo infettivo che si era cercato [di] arrestare» invase «la parte posteriore [della] coscia»¹⁰³ dell'aviatore lucchese, rendendo infine necessaria l'amputazione dell'arto il giorno dopo. All'alba del 16 agosto Carlo Del Prete moriva a causa

95 «As grandes provas aereas», *Correio do Povo*, 8 agosto 1928.

96 «Il significato nazionale e fascista della vittoria», *Il Popolo d'Italia*, 7 luglio 1928.

97 ASMAE, AIW, b.46, fasc.411, sottofasc.1.

98 Come è stato osservato, l'S.62 proveniva («ancora imballato») da Buenos Aires. «Il recupero dell'S62, il rimontaggio e la sua messa a punto furono opera dell'Ambasciata italiana a Rio de Janeiro, della Marina brasiliana, e in particolare del Console Censi che era stato anche valente aviatore». Paolo Pescucci, email all'autore, 22 ottobre 2024. Un documento particolarmente interessante è a tal proposito costituito da una foto ritraente Carlo del Prete ispezionare l'S.62 circondato da ufficiali della base di Ponta do Galeão. «Fatalidade», *Aeronautica*, 3, 25 (1928), p.29.

99 AUSAM, CRO, b.12, f.174, *Ricordo di Carlo Del Prete*, in «Rivista aeronautica», n.8, agosto 1953, pp.637-638.

100 «L'inchiesta brasiliana sull'incidente era propensa ad uno svergolamento dell'ala che non dava sufficiente portanza, pur non arrivando a conclusioni certe». Paolo Pescucci, email all'autore, 22 ottobre 2024.

101 Paolo Pescucci, email all'autore, 22 ottobre 2024. «Del Prete, Italian flyer in danger of losing legs», *St. Louis Post-Dispatch*, 8 agosto 1928.

102 «Italians mourn third disaster», *Intelligencer Journal*, 9 agosto 1928.

103 ACS, BAL, fasc. «Volo Italia-Brasile», A. Pellegrini a I. Balbo, 15 agosto 1928.

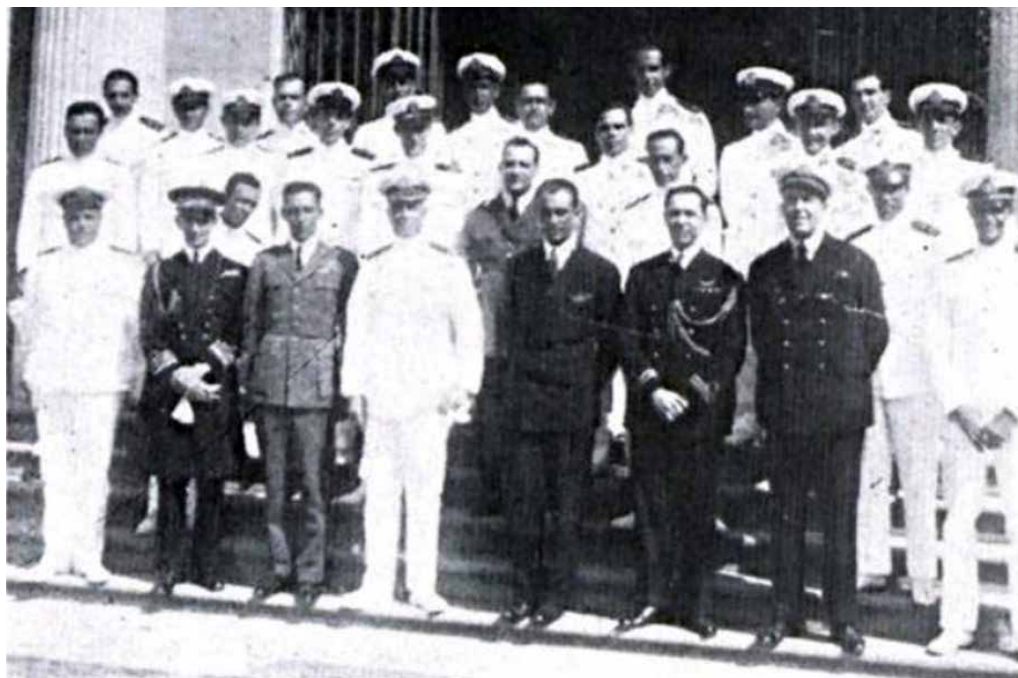


Fig. 8. Agosto 1928, Carlo del Prete e Arturo Ferrarin assieme al comandante e agli ufficiali brasiliani della base aerea di Ponta do Galeão (Rio de Janeiro). «Fatalidade», *Aeronautica*, 3, 25 (1928), p.28.

delle complicazioni legate all'operazione. La salma, avvolta nel tricolore italiano, venne temporaneamente collocata nella cappella dell'ospedale per poi essere rimpatriata due giorni dopo¹⁰⁴.

Conclusioni. «Uma maior aproximação e uma mais sincera amizade»

Durante il decennio successivo alla Grande Guerra Gran Bretagna, Stati Uniti, Francia, Argentina, Giappone, Unione Sovietica, Belgio, Portogallo, Spagna e Italia organizzarono molteplici raid intercontinentali. L'obiettivo pratico riassumibile nel binomio accorciamento delle distanze e riduzione dei tempi di percorrenza fu caricato di forti valenze diplomatiche, politiche e militari. Ciò valse

¹⁰⁴ «Major Del Prete italian aviator, dies of injuries», *The World-News*, 16 agosto 1928. Per una dettagliata analisi del «rituale politico messo in scena a Genova» e del «funerale religioso celebrato a Lucca» si rimanda a: Eric LEHMANN, *Le ali del potere. la propaganda aeronautica nell'Italia fascista*, Torino, UTET, 2010, pp. 276-281.

FIG. 9. FERRARIN, *Voli per il mondo*.

anche per i dieci raid intercontinentali che tra il 1922 e il 1928 cercarono di congiungere per le vie del cielo Europa e Sud America. Quattro trasvolate spiccano per importanza e sono al centro della storia qui proposta: Lisbona-Rio de Janeiro (1922) di Coutinho e Cabral a bordo di un Fairey III; Palos-Buenos Aires (1926) di Franco Bahamonde, Alda e Durán (1926) con un Dornier Wal M-MWAL; il Circuito dell'Atlantico (1927) di De Pinedo, Del Prete e Zacchetti con un SIAI S.55; infine, il raid Montecelio-Touros (1928) di Ferrarin e Del Prete con un SIAI S.64. Tra questi, senza dubbio il più rilevante in questa sede fu il primo volo senza scalo Italia-Brasile realizzato da Ferrarin e Del Prete, che assicurò all'Italia due primati: quello della distanza percorsa (circa «Km 7181 in 49 ore e 15 minuti») e quello della «velocità, su 5000 km: circa 160 km/h». Ancor più importante fu la portata politica dei quattro raid.

Le imprese dei trasvolatori spagnoli e italiani giovarono all'immagine internazionale e alla propaganda interna dei regimi di Primo de Rivera e di Mussolini. Notevole fu poi il consenso ottenuto all'estero tra le comunità di immigrati nelle Americhe (dagli Stati Uniti al Brasile) attraverso i suddetti raid. Oltremodo significativa fu infine la portata diplomatica dei raid di cui costituiscono una cartina al tornasole sia le accoglienze brasiliane in onore dei trasvolatori portoghesi, spagnoli e italiani, che le visite degli stessi presso la base dell'aviazione navale di Ponta do Galeão a Rio de Janeiro. Ancora da esplorare attraverso gli archivi brasiliani è tutta una serie di altri episodi rilevanti per una lettura aggiornata del rapporto tra trasvolate in Sud America e relazioni diplomatiche¹⁰⁵: si pensi, ad esempio, alla grande risonanza suscitata «in Brasile a favore dell'Italia dalla morte di Del Prete»¹⁰⁶ e alla realizzazione – promossa dall'Ambasciatore italiano a Rio de Janeiro Bernardo Attolico – di un busto commemorativo in onore dell'aviatore lucchese definito all'epoca «il più puro vincolo fra italiani e brasiliani»¹⁰⁷. Nondimeno da esplorare secondo un'ottica transnazionale è la storia successiva dei raid e dei collegamenti aerei tra Europa e Sud America, con particolare riguardo al ruolo delle Nazioni *latine*. Si pensi, nel caso italiano, al volo del 1934 di Francis Lombardi e Franco Mazzotti, che testimoniò «la volontà del regime di inserirsi nelle nuove rotte commerciali e impiantare una linea postale diretta tra Roma, Rio e [...] Buenos Aires»¹⁰⁸.

Nondimeno l'estate del 1928 – segnata non solo dalla vittoria di Ferrarin e Del Prete ma anche dalle vicende conseguenti al disastro del dirigibile *Italia* avvenuto a maggio – chiudeva una fase e ne inaugurava un'altra all'insegna delle crociere aeree, ovvero imprese caratterizzate dalla «presenza simultanea di più velivoli in limitate coordinate di spazio» e dal «loro volo in formazione compatta verso un unico obiettivo»¹⁰⁹. Come Italo Balbo dichiarò dinanzi alla Commissione

105 Circa le relazioni italo-brasiliane, v. João Fábio BERTONHA, «O Brasil, os imigrantes italianos e a política externa fascista, 1922-1943», *Revista Brasileira de Política internacional*, 40 (1997), pp.106-130.

106 ACS, Presidenza del Consiglio dei Ministri (PCM), b.1343, f.14, sf.4, B. Attolico a G. Belluzzo, 15 febbraio 1929.

107 ACS, PCM, b.1343, f.14, sf.4, Monumento a Carlo Del Prete in Rio de Janeiro (America), G. Belluzzo a B. Mussolini, 24 aprile 1929.

108 Valerio GIANNATTASIO, *Il fascismo alla ricerca del "Nuovo Mondo". L'America Latina nella pubblicistica italiana, 1922-1943*, Verona, Ombre Corte, 2018, p.145.

109 Edoardo GRASSIA, *Italo Balbo e le grandi crociere aeree (1928-1933)*, Milano, Mursia,

d'inchiesta sul disastro del dirigibile *Italia*, era ormai «oltrepassato il periodo dei raid ed incomincia[va] quello delle crociere collettive»¹¹⁰. Tra queste, di lì a poco, la celebre Crociera Aerea Transatlantica Italia-Brasile, effettuata tra il dicembre 1930 e il gennaio 1931 da una squadra di dodici SIAI S.55¹¹¹.

RINGRAZIAMENTI

L'autore desidera esprimere la propria riconoscenza per i preziosi commenti ricevuti durante la fase di revisione anonima del presente lavoro. Ulteriori ringraziamenti sono rivolti al personale degli archivi consultati, e in particolare: a Monica Bovino per l'assistenza ricevuta nella sala studio dell'Archivio dell'Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare; a Gabriel Russo Ferreira per l'aiuto nella consultazione dei giornali brasiliani presso l'Arquivo Histórico Moysés Vellinho di Porto Alegre; ad Alessandra Zita del Prete e a Paolo Pescucci per le correzioni e i suggerimenti inerenti alla trasvolata Montecelio-Touros.

BIBLIOGRAFIA

- ABATE, Rosario, *Storia della Aeronautica italiana*, Milano, Bietti, 1974.
- ALCOCK, John William, BROWN, Arthur Whitten, *Our transatlantic flight*, Londra, Kimber, 1969.
- ANGOT, Eugene, LAVERGNE, Rene, *Le general Vuillemin, le combattant, le pionnier du Sahara, le Chef: une figure legendaire de l'aviation francaise de 1914 a 1940*, Parigi, La Palatine, 1965.
- BACQUIÉ, Bernard, *Dieudonné Costes, le héros oublié*, Balma, Editions Latérales, 2019.
- BALBO, Italo, *Da Roma a Odessa: sui cieli dell'Egeo e del Mar Nero*, Milano, Treves, 1929.
- BARROW, Clyde W., *Portuguese-Americans and Contemporary Civic Culture in Massa-*

2021, p.7. Sulle crociere aeree di quegli anni si vedano in primis alcune fonti coeve: Italo BALBO, *Da Roma a Odessa: sui cieli dell'Egeo e del Mar Nero*, Milano, Treves, 1929; Otello CAVARA (a cura di), *Passeggiate aeree sul Mediterraneo: la trionfale crociera aerea dei 61 idrovolanti italiani sul Mediterraneo occidentale, descritta dai giornalisti che vi parteciparono*, Milano, Treves, 1929.

110 ACS, Segreteria Particolare del Duce, Carteggio Riservato, b.59, f.3, sf.2, I. Balbo, seduta del 13 novembre 1928, p.8.

111 Ugo RAMPPELLI, *Crociera atlantica Italia-Brasile, 1930-1931: conseguenze e sviluppi*, Modena, STEM-Mucchi, 1981; Piero Carlo RATTI VENEZIANI, *La trasvolata atlantica Italia Brasile: l'inizio di una nuova era*, Roma, IBN, 2012.

- chusetts, Dartmouth, University of Massachusetts, 2002.
- BERTHON, Maurice-Éduard, *Dieudonné Costes, 1892-1973: vainqueur de l'Atlantique*, Paris, Officine, 2005.
- BERTONHA, João Fábio, «O Brasil, os imigrantes italianos e a política externa fascista, 1922-1943», *Revista Brasileira de Política internacional*, 40 (1997), pp.106-130.
- CAPROTTI, Federico, «Overcoming Distance and Space Through Technology: Record Aviation Linking Fascist Italy With South America», *Space and Culture*, 14, 3 (2011), pp.330-348.
- CAULI, Alberto, *Ernesto Campanelli. Vita e imprese di un trasvolatore*, Sassari, Delfino, 2008.
- CAULI, Alberto, «Francesco De Pinedo and Ernesto Campanelli's record-breaking-flight to Australia-perception, recognition and legacy: an account in the Australian Press», *Journal of Navigation*, 74, 2 (2021), pp.328-342.
- CAVARA, Otello (a cura di), *Passeggiate aeree sul Mediterraneo: la trionfale crociera dei 61 idrovolanti italiani sul Mediterraneo occidentale, descritta dai giornalisti che vi parteciparono*, Milano, Treves, 1929.
- CHAN, Catherine, «Empire drifters: the Macanese in British Hong Kong, 1841-1941», Tesi di Dottorato, Università di Bristol, 2019, pp.184-231.
- CORREIA, Mário, *A grande aventura. Gago Coutinho e Sacadura Cabral na primeira travessia aérea do Atlântico Sul*, Alfragide, Oficina do Livro, 2022.
- COSTES, Dieudonné, Joseph Marie LE BRIX, *La Grande croisière de Costes et Le Brix*, Paris, Lapina & Fils, 1928.
- D'EÇA, Vicente Almeida, *Ad Astra...Discuso congratulatorio aos aviadores portugueses Gago Coutinho e Sacadura Cabral pronunciado na sessao solemne da Sociedade de Geografia de Lisboa em 28 de Outubro de 1922*, Lisboa, Oficinas Gráficas da Biblioteca Nacional, 1922.
- DE LESPINOIS, Jérôme, «What is air diplomacy?», *ASPJ Africa & Francophonie*, 4 (2012), pp.67-77.
- DE PINEDO, Francesco, *Il mio volo attraverso l'Atlantico e le due Americhe*, Milano, Hoepli, 1928.
- DE PINEDO, Francesco, *Un volo di 55.000 chilometri*, Milano, Mondadori, 1928.
- DI MARTINO, Basilio, «Diplomazia aeronautica ed esportazioni. Le missioni estere della Regia Aeronautica», *Nuova Antologia Militare*, 2, 8 (2021), pp.197-239.
- EPSTEIN, Katherine C., «Imperial Airs: Leo Amery, Air Power and Empire, 1873-1945», *The Journal of Imperial and Commonwealth History*, 38, 4 (2010), pp.571-598.
- ESPAÑA, Miguel, Ricardo TOMÁS, *El vuelo España-América: reconquista de los pueblos iberoamericanos hecha por el 'Plus Ultra'; historia completa y documentada del vuelo y sus trascendentales consecuencias, desde su origen hasta su finalización, escrita y recopilada*, Valencia, Biblioteca Virtual del Ministerio de Defensa, 1926.
- EVANGELISTI, Giorgio, «Il signore delle distanze Carlo del Prete», *Rivista Aeronautica*,

35-2 (1989), suppl.

FERRARIN, Arturo, *Il mio volo Roma-Tokyo*, Torino, A.R.P., 1921.

FERRARIN, Arturo, *Voli per il mondo*, Milano, Mondadori, 1929.

FOTIA, Laura, *Diplomazia culturale e propaganda attraverso l'Atlantico. Argentina e Italia (1923-1940)*, Firenze, Le Monnier, 2019.

FRANCO BAHAMONDE, Ramón, *De Palos a Buenos Aires. Los nuevos heroes. Historia, Desarrollo y episodios del raid*, Madrid, Prenda Moderna, 1926.

FRANCO BAHAMONDE, Ramón, JULIO RUIZ DE ALDA, *De Palos al Plata*, Madrid, Espasa-Calpe, 1926.

GENTILI, Roberto, *1923-1926. Aviazione italiana. Gli anni prima di Balbo*, Roma, IBN, 2022.

GIANNATTASIO, Valerio, *Il fascismo alla ricerca del "Nuovo Mondo". L'America Latina nella pubblicistica italiana, 1922-1943*, Verona, Ombre Corte, 2018.

GILE-NICAUD, Gilbert, *Paris-Tokio en avion: le raid merveilleux de Pelletier Doisy*, Parigi, Plon, 1924.

GRASSIA, Edoardo, «Ramón Franco Bahamonde: dalle imprese aviatorie all'adesione al 'Alzamiento'», *Diacronie. Studi di Storia Contemporanea*, 4, 4 (2012).

GRASSIA, Edoardo, *Italo Balbo e le grandi crociere aeree (1928-1933)*, Milano, Mursia, 2021.

GROVES, P. R. C., «The influence of aviation on international relations», *Journal of the Royal Institute of International Affairs*, 6, 3 (1927), pp. 133-152.

KESSNER, Thomas, *The flight of the century: Charles Lindbergh and the rise of American aviation*, New York, Oxford University Press, 2012.

ILARI, Virgilio, *Una storia militare*, in Virgilio Ilari (a cura di), *Italy on the Rimland*, 2, Roma, Società italiana di Storia Militare, 2019.

LEHMANN, Eric, *Le ali del potere. la propaganda aeronautica nell'Italia fascista*, Torino, UTET, 2010.

LINDBERGH, Charles, *L'aquila solitaria: New York-Parigi senza scalo*, Milano, Mondadori, 1957.

LONGO, Luigi Emilio, *L'attività degli Addetti militari italiani all'estero fra le due guerre mondiali (1919-1939)*, Roma, Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'Esercito, 1999.

LOWELL, Thomas, *The first world flight: being the personal narratives of Lowell Smith, Erik Nelson, Leigh Wade, Leslie Arnold, Henry Ogden, John Harding*, Boston, Houghton Mifflin Company, 1927.

MANCINI, Luigi, *Grande enciclopedia aeronautica*, Milano, Edizioni "Aeronautica", 1936.

MARCILHACY, David, «La Santa Maria del aire: El vuelo trasatlántico del Plus Ultra (Palos-Buenos Aires, 1926), preludio a una reconquista espiritual de América», *Cuader-*

nos de Historia Contemporanea, 28, 3-4, (2006).

MARCILHACY, David, «Epopeyas oceánicas... Le retentissement du vol transatlantique du Plus Ultra dans l'Espadne de Primo de Rivera», *Mélanges de la Casa de Velázquez*, 36, 1 (2006), pp.231-257.

MÁRQUEZ MACÍAS, Rosario (Ed.), *De Palos al Plata. El vuelo del Plus Ultra a 90 años de su partida*, Sevilla, Universidad internacional de Andalucía, 2016.

MCCORMACK, Robert, «Airlines and Empires: Great Britain and the "Scramble for Africa"», *Canadian Journal of African Studies*, 10, 1 (1976), pp.87-105.

MCCORMACK, Robert, «Missed Opportunities: Winston Churchill, the Air Ministry, and Africa, 1919-1921», *The International History Review*, 11, 2 (1989), pp.205-228.

MUGNAINI, Marco, *L'America Latina e Mussolini: Brasile e Argentina nella politica estera dell'Italia (1919-1943)*, Milano, Franco Angeli, 2008.

NECCO CARLOMAGNO, Gustavo V., «Centenario de las misiones y delegaciones aeronáuticas extranjeras en Uruguay», *Gaceta de la Aviacion*, 45 (2019).

OOM, Frederico, *Discurso de homenagem aos insígnies aviadores Carlos Viegas Gago Coutinho e Artur de Sacadura Freire Cabral*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1923.

PALMER, Scott W., *Dictatorship of the air: aviation culture and the fate of modern Russia*, Cambridge, Cambridge University Press, 2009.

PEDEMONTE, Juan Carlos, *Los vuelos transatlánticos de Larre Borges y sus compañeros*, Montevideo, Academia de Historia Aeronáutica de Uruguay, 1993.

PESCUCCI, Paolo, *Carlo del Prete. Eroe senza tempo, Medaglia d'oro al Valore Aeronautico*, 2023.

PINHEIRO CORREA, José PEDRO, *Sacadura Cabral. Homem e aviador*, Rio de Janeiro, Edições o Cruzeiro, 1966.

RAMPELLI, Ugo, *Crociera atlantica Italia-Brasile, 1930-1931: conseguenze e sviluppi*, Modena, STEM-Mucchi, 1981.

RATTI VENEZIANI, Piero Carlo, *La trasvolata atlantica Italia Brasile: l'inizio di una nuova era*, Roma, IBN, 2012.

REVEILHAC, Jean, *Dieudonné Costes*, Paris, Editions France-Empire, 1983.

SACADURA CABRAL, Artur Freire, GAGO COUTINHO, *Relatório da viagem aérea Lisboa-Rio de Janeiro efectuada por Gago Coutinho e Sacadura Cabral*, Lisboa, Imprensa Libânio da Silva, 1923.

SÁNCHEZ MÉNDEZ, José, «The Raid of the "Plus Ultra". The First Aerial Crossing of the South Atlantic Ocean», *History Research*, 5, 4 (1015), pp.197-207.

SARMENTO DE BEIRES, José Manuel, *De Portugal a Macau: a viagem do "Patria"*, Lisbona, Seara Nova, 1925.

SILVA, André R. R., Jorge M. M. BARATA, Cândido M. P. MORGADO, Fernando M. S. P. NEVES, «First Flight from Europe to the South Atlantic», *Open Journal of Applied*

Sciences, 6, 10 (2016), pp.696-713.

SMITH, Ross, «From London to Australia by Aeroplane. A Personal Narrative of the First aerial Voyage Half Around the World», *National Geographic Magazine*, marzo 1921, pp.229-339.

TESSENDORF, K. C., *Wings around the world: the American world flight of 1924*, New York, Athenum, 1991.

THOMAS, Joseph D., *Spinner: People and Culture in Southeastern Massachusetts*, IV, New Bedford, Spinner Publications, 1988.

THIEFFRY, Edmond, *En Avion de Bruxelles au Congo Belge. Histoire de la première liaison aérienne entre la Belgique et sa colonie*, Bruxelles, Schaumans, 1926.

TYERMAN, Edward, *Internationalist Aesthetics: China and Early Soviet Culture*, New York, Columbia University Press, 2022.

VIGAR, Bruce, COLIN HIGGS, *Race across the Atlantic: Alcock and Brown's record-breaking non-stop flight*, Barnsley (South Yorkshire), Air World, 2019.



Fig. 10 Adolfo Wildt (1868-1931) Busto di Arturo Ferrarin (1929).
Foto 2015 Paolobon140 CC SA 4.0 Wiki Commons



William Balfour Ker (1877-1918), *Knights of Columbus*, 1917 / Poster showing a priest looking heavenward and raising a crucifix, blessing kneeling soldiers. Library of Congress, Prints and Photographs Division Washington, D.C. 20540 USA. Reproduction Number: LC-USZC4-10131
Rights Advisory: No known restrictions on publication. <https://www.loc.gov/pictures/item/2002711996/>

Articoli / Articles - Military History

- *Interests over Affinities: U.S. Geopolitics and the Italian Revolutions of 1848-49*,
di LUCA CONIGLIO
- *Technology, operations, and strategy in the Crimean War, 1853-1856*,
by VLADIMIR SHIROGOROV
- *Milyutin's response to the Central Asia question. The geo-strategy of the Russian War Minister for annexing Turkistan*,
by GIORGIO SCOTONI
- *"The human heart is the starting point for all matters." Charles Ardant du Picq as a pioneer of combat psychology*, by MICHAŁ N. FASZCZA
- *Il ruolo dell'INA nella distribuzione del Prestito Nazionale durante la Prima guerra mondiale*,
di PIETRO VARGIU
- *"Boot Soles of War": Production, distribution, consumption and value of military shoes in Czech Provinces during the Great War*,
by MARTIN JEMELKA & VOJTECH KESSLER
- *Prigionieri di guerra austro-ungarici e lavoro in Italia durante la Prima guerra mondiale*,
by SONIA RESIDORI
- *I prigionieri di guerra austro-ungarici e la sicurezza in Italia*,
by JUHÁSZ BALÁZS
- *The Purported Resupply of German Submarines in Spain Notes on a failed WW1-Project*, by GERHARD LANG-VALCHS
- *Le trasvolate dall'Europa al Sud America durante gli anni Venti*,
by ANTONIO HORTA FERNANDES
- *Dal raid Lisbona-Rio de Janeiro al primo volo senza scalo Montecelio-Touros*,
di PIER PAOLO ALFEI
- *Catturate la Enigma! Come, grazie alla collaborazione tra Bletchley Park e la Royal Navy, fu possibile violare la macchina cifrante della Kriegsmarine*,
di CLAUDIO RIZZA e PLATON ALEXIADES
- *Giuseppe Izzo maestro di tattica*,
di CARMELO BURGIO
- *The Fighting Experience of the Jewish Brigade Group and Its Influence on the Creation of the IDF*, by SAMUELE ROCCA
- *Onde rosse. Gli esuli italiani in Cecoslovacchia e le trasmissioni radio da Praga verso l'Italia durante la guerra fredda (1948-1976)*,
di SIMONE NEPI

Strategic History

- *Science of War, Strategy in Doubt: The Ambiguity of Military Theory in the Age of Reason* by MAURIZIO R. ECORDATI-KOEN
- *Failed states: The need for a paradigm shift in peace-driven state-building*,
by JAIME A. TEIXEIRA DA SILVA
- *Strategic Military Leadership in Modern Greece: An Interdisciplinary Study of International Relations and Military Pedagogy*,
by MARIOS KYRIAKIDIS
- *Strategy, Operational Strategy and Operations. Comments from the Portuguese Strategic School*, by ANTONIO HORTA FERNANDES
- *Learnable versus Teachable. Reflections on Inculcating Strategic Sense*,
by LUKAS MILEVSKI
- *The Regia Aeronautica in September 1942. The disillusioned assessment of the Italian Air Force Chief of Staff at the crucial moment of the war*, by BASILIO DI MARTINO
- *The Simla War Game of 1903*
di LUIGI LORETO
- *La R. Marina e lo sbarco alleato in Sicilia, luglio-settembre 1943*,
di FERDINANDO SANFELICE DI MONTEFORTE
- *Sviluppo e situazione della difesa costiera della Sicilia nel luglio 1943*, di SARA ISGRÒ
- *Le Medaglie d'Onore del Congresso concesse ai combattenti americani della Campagna d'Italia*, di CARMELA ZANGARA
- *Il Gruppo storico 157° Reggimento di fanteria Brigata Liguria*,
di SERGIO DALL'ALBA

DOCUMENTS AND INSIGHTS

Notes

- *Italy within the International Commission of Military History, the Past and the Path Ahead* di DAVIDE BORSANI

Recensioni / Reviews

- Phillips Payson O'Brien, *War and Power. Who Wins War and Why*, (by JEREMY BLACK)
- Frederick W. Kagan Robin Higham (eds), *The Military History of Tsarist Russia*,
(by VLADIMIR SHIROGOROV)
- Carola Dietze, *The Invention of Terrorism in Europe Russia and the United States*, (by COMESTOR)
- Mirela Altic, *Kosovo History in Maps*,
(by MATTEO MAZZIOTTI DI CELSO)
- Paul W. Schroeder, *America's Fatal Leap 1991-2016*, (di GIANCARLO FINIZIO)
- Stefano Marcuzzi, *Britain and Italy in the Era of the Great War. Defending and Forging Empires*,
(by JOHN GOOCH)
- Giancarlo Finizio, *L'Intelligence italiana nell'anno di Caporetto*,
(di PAOLO POZZATO e MARTIN SAMUELS)
- Aude-Marie Lalanne Berdoutic, *Des hommes pour la guerre. La sélection médicale des soldats*, (di ALESSIO FORNASIN)
- Pum Khan Pau, *Unconventional Warfare Small Wars and Insurgencies in the India-Myanmar Borderland 1914-1945* (by SOHINI MITRA)
- Christian Carnevale, *La guerra d'Etiopia come crisi globale*, (di DAVIDE BORSANI)
- Fabio De Nino, *Mancò la fortuna non il valore*, (di MAURO DIFRANCESCO)
- James J. Sadkovich, *Fascist Italy at War. Men and Materiel*, (di GIANCARLO FINIZIO)
- Giancarlo Poidomani, *Al centro del Mediterraneo. I bombardamenti alleati sulla Sicilia (1940-1943)*,
(di ANTONINO TERAMO)
- Timothy A. Wray, *Tenere le posizioni. La dottrina difensiva tedesca sul fronte russo 1941-1943*, (di PAOLO POZZATO)
- Gastone Breccia, *L'ultimo inverno di guerra. Vita e morte sul fronte dimenticato*, (di PAOLO POZZATO)
- Alberto Li Gobbi, *Guerra Partigiana*, a cura di Antonio Li Gobbi (di GIOVANNI CECINI)
- Tommaso Piffier, *Gli Alleati, la resistenza europea e le origini della guerra fredda*, (di GIANCARLO FINIZIO)
- Sarah Lias Ceide, *L'Organisation Gehlen in Italia, 1946-1956*, (di Gianfranco Linzi)
- Alessandro Giorgi, *Cronologia della guerra del Vietnam*, (di COMESTOR)
- Thomas Mahnken, *Arms Competition, Arms Control, and Strategies of Peacetime*,
(by EMANUELE FARRUGIA)
- Serhii Plocky, *Chernobyl Roulette - War in a Nuclear Disaster Zone*, (by MARIA TESSAROLI)
- Giuseppe De Ruvo (ed.), *Storia e filosofia della geopolitica. Un'antologia*, (by GIACOMO MARIA ARRIGO)
- Briefing. *A Global Fight for a New World Order*,
(by GIUSEPPE GAGLIANO)
- *Geopolitica XIV N. 1 Confine e Frontiera*,
(di MARIKA BALZANO)
- Bernd Mütter, *Die Entstehung der Geschichtsdidaktik als Wissenschaftsdisziplin in der Epoche der Weltkriege*, (di GIOVANNI PUNZO)
- Esther-Julia Howell, *Von den Besiegten lernen? Die kriegsgeschichtliche Kooperation der U.S. Armee und der ehemaligen Wehrmachtselite 1945-1951*, (di GIOVANNI PUNZO)
- Luca Addante, *Le Colonne della Democrazia. Giacobinismo e società segrete alle radici del Risorgimento*, (di GIOVANNI PUNZO)
- Claudio Gotti, *Jean Landrieux. L'artiglio del gatto (Memorie 1796-1797)*,
(di GIOVANNI PUNZO)
- Maurizio Lo Re, *Storie imperfette oltre il confine*,
(di KRISTIAN KNEZ)
- Wolfgang Muchtisch (ed.), *Does War Belong in Museums?*
- *The Representation of Violence in Exhibitions*
(di FRANCESCA M. LO FARO)