



Le navi da carico romane, a vela e dalle forme tozze, subirono una forte evoluzione quando vennero utilizzate dalle repubbliche marinare per i loro commerci, culminata con le famose caravelle e caracche che servirono a Cristoforo Colombo per scoprire il nuovo continente a seguito del suo clamoroso errore di navigazione.

L'asse dei commerci, e della navigazione si spostò allora dal Mediterraneo all'Oceano Atlantico, con flotte spagnole e portoghesi di galeoni dirette in Sud America, per spogliare i favolosi regni Inca ed Atzechi delle loro ricchezze, e gli Inglesi, sia in maniera ufficiale con i corsari, che privata con i Pirati, intenti a dar loro la caccia. I vasti territori del Nord America, poco interessanti perché privi di ricche civiltà, furono lasciati all'esplorazione di Inglesi e Francesi.

L'ultima battaglia che vide ancora impegnate imbarcazioni propulse dalla forza umana, fu quella di Lepanto, vinta però dal nuovo metodo di guerreggiare, con l'uso del cannone che aumentava le distanze di combattimento.



Figura 2 Un clipper con tutte le vele spiegate

Il perfezionarsi dell'arte della costruzione navale condusse a navi sempre più pesanti ed in grado di trasportare un maggior carico utile, fossero merci o cannoni, ad alberature sempre più complicate e sofisticate, ma anche sempre più efficienti. I secoli che vanno dal tardo seicento al diciottesimo furono la cosiddetta Età d'Oro della vela, ed il mondo fu pian piano completamente esplorato, le

isole scoperte, gli oceani completamente ricoperti da una ragnatela di navigazioni, anche in alto mare, alla ricerca delle ricchezze che essi offrivano, come le balene.

Ma, in parallelo alla prima rivoluzione industriale, si scoprì che anche la forza meccanica poteva spingere le navi. Anche l'ambiente tradizionalmente conservatore dei marinai ne fu pian piano conquistato. All'inizio come mezzo ausiliario per le manovre portuali, come è riportato nel magnifico quadro di William Turner "La Téméraire", poi affiancando la propulsione a vela ed infine sostituendola.



Figura 1 William Turner. La valorosa Téméraire trainata al suo ultimo ormeggio per essere demolita

Ma fu anche l'era dei magnifici Clipper, navi che giravano intorno al mondo in soli duecento giorni spinte esclusivamente dal vento.

Un canto del cigno, che doveva lasciare il passo alle grandi navi, che però avevano bisogno di una rete di rifornimenti importante, carbone prima, olio combustibile poi, e di personale specializzato. La corsa alle dimensioni continuava, dai 100 metri di un clipper si salì ben presto ai 150 delle prime navi a propulsione meccanica che attraversavano l'oceano, sino a dimensioni che sembravano sfidare la natura: il Titanic ne fu l'esempio più famoso, la nave inaffondabile che fece la fine che ben sappiamo.

La propulsione meccanica sempre più sofisticata e l'utilizzo di combustibili a più alto potere energetico, nonché più facilmente gestibili, come i fluidi, aumenta considerevolmente l'autonomia delle navi, che ora, non più vincolate dagli scali tecnici, raggiungono tutti gli angoli del globo. Nuove rotte commerciali vengono aperte, soprattutto in Pacifico e la ragnatela delle relazioni verrà uguagliata solo con l'avvento del trasporto aereo. E' l'epoca della prima globalizzazione, cosa non conosciuta ai più, che ha luogo alla fine del diciannovesimo secolo.

Parallelamente continua lo sviluppo delle navi da guerra, che, nate con la propulsione meccanica ma energia umana tramite i remi, transiteranno a quella a vela nel sedicesimo secolo, con l'affermarsi del cannone e l'aumento delle distanze di ingaggio, per poi tornare alla meccanica, anche se questa volta a vapore, alla fine del diciannovesimo, non senza qualche resistenza.



Figura 3 Una buona metà della flotta italiana

Appaiono nuove forme di battelli, sino ad allora inconcepibili, come i sommergibili, poi sottomarini, e le portaerei, che daranno luogo a scontri epici nei teatri atlantico e pacifico durante la Seconda Guerra Mondiale. E sono proprio questi due tipi di navi che, attualmente e in forma aggiornata con la propulsione nucleare, reggono le sorti del pianeta, con le armi atomiche di deterrenza.

E' anche l'epoca dei grandi e piccoli transatlantici, protagonisti delle gare per aggiudicarsi il Nastro Azzurro della traversata commerciale più veloce dell'Atlantico, che porteranno anche milioni di emigranti dalla vecchia Europa nei due continenti americani. Il canto del cigno di queste grandi navi è, purtroppo, una tragedia italiana, l'affondamento dell'Andrea Doria, mentre i transatlantici

verranno presto sostituiti dagli aerei a reazione quadrimotori, poi trimotori e, attualmente, bimotori.

Ma le navi sono ben lungi dall'essere superate. Insostituibili per capacità ed economicità di carico, mantengono in piedi l'economia mondiale, trasportando enormi quantità di merci e di materie prime nei vari angoli del pianeta.

In parallelo anche il trasporto passeggeri ha avuto una nuova rinascita, nella veste delle navi da crociera e, anche qui, abbiamo un triste primato italiano, la più grande nave mai affondata, la Costa Concordia.

“Italiani, un popolo di santi, scienziati e navigatori” è scritto a Roma sul Palazzo delle Civiltà romana all'EUR. A noi basta però ricordare che l'Italia è proiettata sul mare, e sul mare viviamo e al mare guardiamo.