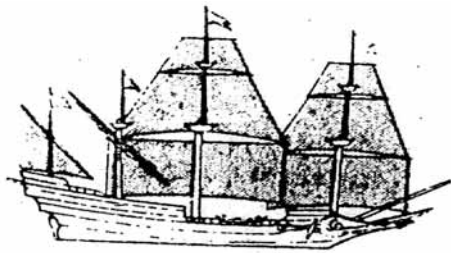


NAVI NELLA STORIA

Completiamo la ricerca "Navi nella Storia" pubblicata su "Lu Campanò" n. 4 del 2013

GALEONE. Con le grandi scoperte dei secoli XV e XVI e l'inizio dello sfruttamento coloniale, serviva una nave da carico di grande capienza, e nello stesso tempo una nave da guerra capace di difendere dai pirati le merci trasportate, spesso di grande valore. Nasce così, alla metà del sec. XVI, il galeone: un connubio tra la più grande galea da guerra, la galeazza e le tonde navi mercantili del Medioevo. Il galeone era una nave molto alta di bordo, priva di remi, dotata di 3/4 alberi montanti vele quadre e latine, e di 2/3 ponti rialzati; era armato con 50/70 cannoni disposti in più ordini. Ma la vita del galeone non fu di lunga durata: difficile da controllare sul mare in tempesta, poco adatto a muoversi in spazi ristretti, ingovernabile con pochi uomini d'equipaggio, dopo un secolo e mezzo di servizio non venne più riprodotto.



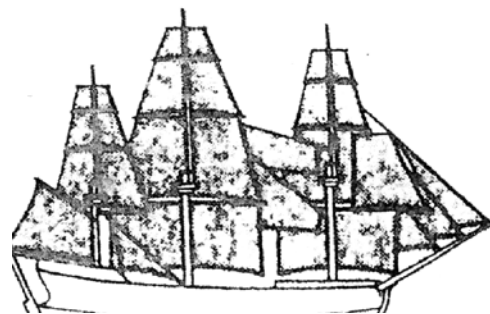
Galeone inglese 43 m. XVII secolo

VASCCELLO. Il vascello, unità di linea delle flotte veliche, è una derivazione molto migliorata del galeone.

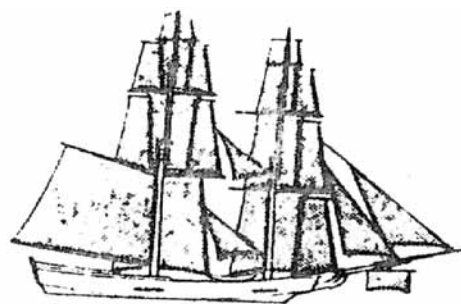
Con i suoi 65/75 m di larghezza, i 14/17 m di altezza e le sue 2.000/5.000 t. di stazza, risulta la più grande realizzazione di cantieristica navale all'epoca della navigazione a vela. Creato dagli olandesi nella seconda metà del sec. XVI, aveva una struttura molto solida unita a un'ottima manovrabilità. Dotato di tre alberi più il "bompresso" e privo di impianti remieri, poteva sviluppare fino a 3.000/3.500 metri quadri di superficie velica. Era armato di 74 cannoni (se a due ponti), o di 90/120 cannoni (se a tre ponti) ed imbarcava dagli 800 al 1200 uomini d'equipaggio. Rimase in attività per tre secoli, fino alla metà del sec. XIX. Scomparve con la diffusione della navigazione a motore e l'avvento della propulsione ad elica.



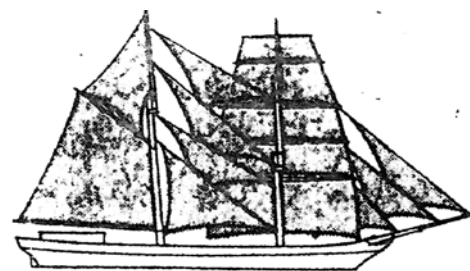
Vascello a 3 ponti Napoleonico



Nave mercantile per l'India 52,5 m. XVIII secolo.

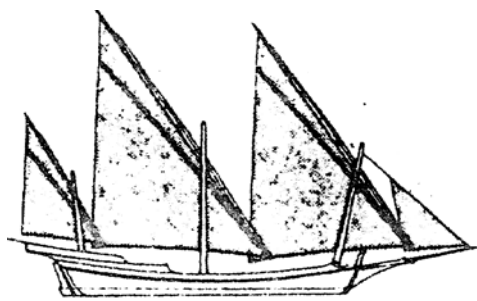


Brigantino della marina USA 27,5 m 1.777



Vascello a tre alberi con il "bompresso" Creato dagli olandesi nel secolo XVI

Brigantino goletta 27,5 - 30 m. XVIII Secolo



Sciabecco 54,5 m. XVIII secolo

MOTONAVE. Le navi a vapore ponevano diversi inconvenienti: scomodità e fragilità delle pale di spinta, necessità di ingenti spazi per macchinari e combustibile. Si pensi che le camere di combustione della corazzata americana Missis-

A cura di Ugo Marinangeli e Alberto Pompei

sippi (primi del Novecento) bruciavano fino a 16 tonnellate di carbone ogni ora. Ma piano ad ogni problema si trovò la soluzione: dapprima si pensò ad una propulsione mista (pale e vele), poi fu inventata l'elica, poi il motore a duplice e triplice espansione (dal 1845 in poi), indi fu la volta della turbina (1887)... Infine fu inventato e poi applicato alle navi il motore a combustione interna (il primo motore diesel fu utilizzato sulla svedese Selandia nel 1911) e le imbarcazioni raggiunsero dimensioni mai viste prima, veri colossi del mare. Le navi spinte da motori a combustione interna si chiamano motonavi. Le motrici a vapore andarono in pensione alla fine della Seconda Guerra Mondiale, mentre i transatlantici spinti da motori a combustione interna dominarono il trasporto passeggeri fino al 1958, quando decollò l'aereo Boeing 707 e assorbì la maggior parte del traffico internazionale passeggeri. I transatlantici vennero così trasformati praticamente in navi da crociera.



Nave da crociera

NAVI A PROPULSIONE NUCLEARE.

La forza propulsiva nucleare è stato l'ultimo, rivoluzionario passo nel campo della tecnica delle navi, che ha aperto prospettive dapprima insospettabili. Questo tipo di propulsione, che rende praticamente illimitata l'autonomia di un'imbarcazione, fu impiegata inizialmente nei sottomarini. Furono gli USA a costruire il primo sottomarino nucleare: Il Nautilus, varato nel 1952, lungo 98,6 m e del peso di 4.092 t. Al Nautilus fecero seguito altri esemplari russi, inglesi, francesi, sempre più grandi e dotati di tecnologie sempre più sofisticate. Negli anni 1960 la propulsione nucleare fu applicata anche alle navi, in particolare alle portaerei. Da ricordare le 12 portaerei americane della classe Nimitz, come la George Washington, varata nel 1990, lunga 333 m. e del peso di 88.000 t.. La propulsione nucleare è l'ultima e tuttora insuperata tecnica motrice in campo nautico.

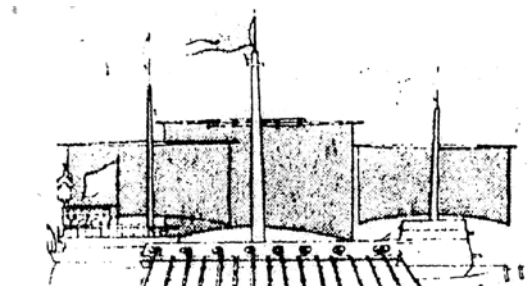


Portaerei George Washington 1990 Lunga 333 m. peso 88.000 t.

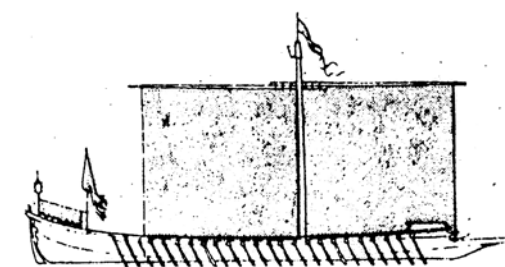
FINE



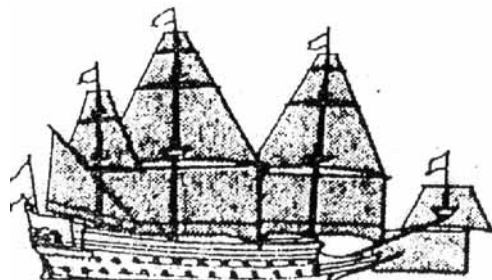
Nave galeazza mercantile del medioevo



Galeazza veneziana 44 m. 1.571



Galea veneziana 46 m. XVI secolo



Sovereign of the seas Nave da guerra 70 m. 1.637



Vascello a tre alberi con il "bompresso" Creato dagli olandesi nel secolo XVI



Veliero mercantile 1.800

CUCINA TIPICA DI PESCE FRESCO

Lungomare Scipioni, 37
Concessione n. 70
SAN BENEDETTO DEL TRONTO



TUTTI I VENERDÌ BRODETTO
ALLA SAMBENEDETTESE

Tel. 0735 82096
www.lalancette.it

I NOSTRI MARI GLI STRETTI

Molto si è scritto sui "NOSTRI MARI" e su "GLI STRETTI" per cui la ricerca ha consentito l'esposizione di notizie molto importanti del passato e del presente. Le abbiamo pubblicate con il preciso intento di dimostrare quanto sia stato lo sviluppo dei popoli e come, con il progresso, l'uso dei moderni mezzi della scienza e della tecnica abbiano consentito l'acquisizione di sempre migliori approfondimenti del sapere che può essere divulgato e conosciuto nei vari ambienti.

MARE NOSTRUM - Il "nostro mare"! Così gli antichi romani amavano chiamare il bacino Mediterraneo, sulle sponde del quale avevano costruito il loro impero e si era sviluppata la loro civiltà. In effetti, solo i romani sono riusciti a riunire in un solo Stato tutti i popoli che si affacciavano sulle sponde del Mediterraneo; e su questa grande via di comunicazione, così ricca di cultura e di storia, la nostra Penisola Italica si prolunga fin quasi a tagliarla in due parti, divenendone così il passaggio obbligato e il punto di riferimento non solo logistico, ma anche di cultura e di civiltà.



Mare Adriatico

MARE ADRIATICO - Prende il nome dalla città di Adria (l'antica Atria) che in epoca romana si affacciava sul mare dal delta del Po, ora rimane a 25 km dal mare a causa dei detriti accumulati nei secoli dal più grande dei fiumi italiani. Si estende per 800 km dal golfo di Trieste al canale d'Otranto, tra le sponde italiana e dalmata. Generalmente poco profondo, raggiunge una profondità massima di 1.222 m. tra il Gargano e le Bocche di Cattaro. Vi si gettano tutti i fiumi che nascono sul versante italiano delle Alpi e quello orientale degli Appennini. La parte dalmata dell'Adriatico si conosceva nell'antichità anche come Mare Illirico, dall'antica popolazione degli Illiri che abitavano la parte centro-occidentale della Penisola Balcanica, di cui numerose colonie si stanziarono tra i sec. XIV e VII a.C. sulle regioni orientali della nostra Penisola, genti ardite e tenaci, che diedero del filo da torcere ai romani prima di essere inglobate nel loro impero. L'Adriatico è anche il mare della gloriosa Repubblica di Venezia.

MARE DI LEVANTE - (A.T., 9-10 e 11-12). Si dà il nome di Mare di Levante alla parte più orientale del Mediterraneo romano, compresa fra l'Anatolia, le coste della Siria e della Palestina e quelle dell'Egitto e della Marmarica; il confine con lo Ionio può essere indicato dalla strozzatura fra Creta e la Cirenaica, quello con l'Egeo dalla linea Creta-Scarpanto-Rodi-costa anatolica. Nella parte settentrionale di esso si aprono il Golfo di Adalia, l'antico Mare Pamphilium, e a NE, il Golfo di Alessandretta; nel rimanente le coste sono prive di grandi insenature. Nella parte occi-

dentale, o bacino egiziano, la profondità supera in alcuni punti 3.300 m., con la massima, 3.864 m., a E. di Rodi. Nella parte orientale, o bacino siriano, la profondità non supera 2.000 m., salvo in una zona limitata a sud di Cipro, dove la massima è di 2.634 m.

MAR NERO - Chiamato dagli antichi romani Pontus Euxinus (mare ospitale), è racchiuso tra la Bulgaria, la Romania e la Moldavia ad ovest; l'Ucraina e la Russia a nord; la Georgia ad est; la Turchia a Sud. Raggiunge una profondità massima di 2.245 m ed una superficie di 450.000 kmq. Comunica con il Mar Egeo attraverso il Bosforo, il Mar di Marmara e lo Stretto dei Dardanelli. Colonizzato dagli antichi Greci, è l'area dove fiorì la leggenda di Giasone e degli Argonauti. Vi si gettano fiumi molto importanti, quali il Danubio, il Don, il Dnepr, il Dnestr, il Bug e molti altri, che conferiscono a questo bacino caratteristiche idrogeologiche ed idrobiologiche del tutto particolari. Quando Costantinopoli divenne capitale dell'impero romano di Oriente, il Mar Nero vide accresciuta enormemente la sua importanza politica e strategica. Con l'avvento delle repubbliche marinare divenne un'area di scambi commerciali tra l'Oriente e l'Occidente. Oggi risente dei particolarismi e delle difficoltà dei Paesi che vi si affacciano.

MARE EGEO - Nome derivato dal mitico re di Atene, Egeo, che in attesa del suo figlio Teseo, creduto morto per errore di segnalazione, si gettò in mare trovandovi la morte. Un mito complesso, che fa parte della più conosciuta leggenda di Teseo e del Minotauro, e che ci ripropone tanta parte della cultura e delle letterature dell'antica Grecia. L'Egeo, chiamato anche "Mediterraneo greco", si estende per 180.000 kmq tra le coste orientali della Grecia, l'Isola di Greta e le coste occidentali dell'Asia Minore, fino allo Stretto dei Dardanelli: Intessuto di una miriade di isole (le Cicladi e le Sporadi) raggiunge una profondità massima di 2.591 m. Le vicende tra leggenda e storia intercorse tra Creta e Micene, tra Sparta ed Atene, tra Greci e Troiani, tra Serse e Leonida, ancora scolpite nella nostra fantasia dai banchi di scuola, si sono svolte sulle sponde di questo mare.



Mare Ionio

MARE IONIO - Prende il nome dagli Ioni, che abitavano ai tempi di Omero parte della Grecia (l'Attica, l'Eubea, il Peloponneso, le Isole Ionie) e le sponde dell'Asia Minore. Si estende ad Ovest dal Canale d'Otranto alle coste orientali della Calabria e della Sicilia, fino a Malta; e a Sud-est si spinge dalle Isole Ionie, al Golfo di Corinto, fino a Creta. Raggiunge la profondità di 5.121 m, la massima di tutto il Mediterraneo.

Vi si affacciano bellissime città come Taranto, Catania e Siracusa; e della costa ellenica Corfù e Patrasso

Lo Ionio è il mare che ha visto, dal sec. VIII a.C. in poi, la colonizzazione delle coste sud-orientali della nostra Penisola da parte di colo-

ni appartenenti a varie etnie elleniche. Quel fenomeno che, ingrandendosi e protraendosi nel tempo, riuscì a creare una realtà socio-culturale come la Magna Grecia, illustrata da uomini della statura di Pitagora e da realizzazioni artistiche delle quali possiamo ancora ammirare le vestigia.

MARE TIRRENO - Nome derivato dai tirreni: così gli antichi greci chiamavano, i romani lo conoscevano anche come Mare Tuscum (o Inferum). Corrisponde al braccio di mare compreso tra le sponde occidentali della Penisola, le sponde orientali della Sardegna e della Corsica e quelle settentrionali della Sicilia: con una superficie di 250.000 kmq ed una profondità massima di 3.840 m. presso le Isole Ponziene, aveva ed ha un'attività vulcanica molto spiccata. E' il mare che ha visto il primo sorgere e fiorire delle civiltà etrusca e romana. È il bacino di Napoli, di Palermo, di Cagliari. È il mare che ha dato rifugio a due grandi condottieri vinti e umiliati e ne ha raccolto ricordi e nostalgie: Napoleone dall'isola d'Elba e Garibaldi dall'isola di Caprera.



Mare Mediterraneo

MARE MEDITERRANEO - Dalle parole latine medius e terra. E' il grande bacino marittimo racchiuso tra l'Europa del Sud, l'Asia sud-occidentale e l'Africa del Nord. Residuo del vastissimo, geologico bacino Tethys si estende dallo Stretto di Gibilterra al Mar Nero (considerato parte di esso) per 3.860 km, articolandosi nelle varie aree con denominazioni locali; ha una superficie di 2.965.900 kmq, una profondità media di 1.429 m, con un picco massimo di 5.121 m nel Mare Ionio (presso le isole greche del Peloponneso). Il Mediterraneo può considerarsi a ragione il centro più importante di sviluppo della civiltà umana. Sulle sue sponde infatti fiorirono e si avvicendarono una grande quantità di popoli che sono stati gli artefici della storia della civiltà: dagli assiro-babilonesi agli egiziani, dagli ittiti ai sumeri, dai greci ai romani, dagli etruschi ai cartaginesi agli arabi.

STRETTO DI GIBILTERRA Breve ed esiguo braccio di mare tra l'Europa (Penisola Iberica) lungo 64 km e largo da 13 a 37 km. Mette in comunicazione il mare Mediterraneo con l'oceano Atlantico. Nell'antichità era considerato l'estremo limite occidentale del mondo conosciuto: oltre, l'ignoto, il mistero. Legato ad una delle dodici fatiche di Ercole, secondo la quale l'eroe, con forza delle proprie mani, avrebbe allontanato i due continenti per recarsi nel giardino delle esperidi, è conosciuto anche come le Colonne d'Ercole. Il nome di Gibilterra deriva dal nome del condottiero arabo Tariq, ibn Ziyad, il quale iniziò la conquista della Spagna (711 d. C.), e che impose il suo nome alla rocca naturale di Gibilterra, chiamandola Jabal-al-Tariq (cioè, montagna di Tariq). Riconquistata dalla Spagna nell'1309-1333, e definitivamente nel 1462, fu strappa-

ta dall'Inghilterra alla Spagna nel 1704 con un improvviso e scaltro colpo di mano di uno dei suoi ammiragli.

CANALE D'OTRANTO - Così è chiamato il braccio di mare più stretto tra la penisola italiana e quella balcanica. Prende il nome appunto da Otranto, cittadina del Salento (provincia di Lecce), famosa per le sue chiese, i suoi castelli e le sue torri, che sorge sull'antica Hydruntum, fondata da colonizzatori ellenici intorno al sec. VI a.C. Il canale d'Otranto separa il mare Adriatico dalla Ionio. Nel punto più stretto, e precisamente tra Capo d'Otranto e Capo Linguetta (Albania), è largo 72 km e nella parte centrale raggiunge profondità comprese tra i 700 e i 1.100 m. Una notizia interessante riguarda proprio il Capo d'Otranto, che è la punta più ad est della penisola italiana.

DARDANELLI E BOSFORO - **Dardanelli** (stretto dei) - È l'antico Ellesponto: una importante via d'acqua che immette dall'Egeo nel mar di Marmara e, attraverso il Bosforo, nel Mar Nero. Lungo 71 km, largo da 1 a 10 km e profondo da 50 a 90 m, è stato fin dai tempi dell'antica Roma di grande importanza strategica e, di conseguenza, testimone delle avidità e prepotenze da parte dei potentati di turno, con una pace raramente goduta e quasi sempre in pericolo. - **Bosforo** - Braccio di mare lungo 32 km e largo da 660 m a 3,3 km che mette in comunicazione il Mar di Marmara (Turchia occidentale) con il Mar Nero. Si dispiega tra rive rigogliose e pittoresche, disseminate di antiche rovine. Vi sorge l'antica città di Bisanzio (la Byzantium dei Romani), divenuta poi Costantinopoli con l'imperatore Costantino (330 d.C.). Dal 1929 ha preso il nome di Istanbul e conte oggi circa sette milioni di abitanti.



Mare glaciale artico

CANALE DI SUEZ - È un passaggio navigabile realizzato attraverso il taglio artificiale dell'istmo di Suez, lembo di terra che separava il mare Mediterraneo dal mare Rosso. Prende il nome da Suez, situata all'estremo nord del mar Rosso, al tempo dei lavori appena un villaggio, oggi una città di circa 600.000 abitanti. Il canale, lungo 161 Km, taglia tutto l'istmo, dal Porto Said a Suez; è largo 190 m. in superficie e da 90 a 100 m. sul fondo, ha un pescaggio di 16,10 m. ed è navigabile in ambo i sensi. Il progetto di taglio dell'Istmo di Suez, già ideato nel sec. XVI dalla Repubblica di Venezia, fu ripreso dal francese Ferdinando de Lesseps nel 1854. Ottenuta la concessione per i lavori dal governo egiziano, vi lavorò dal 1859 al 1869, anno in cui fu inaugurato. L'importanza incalcolabile di questa via d'acqua per l'Oriente è stata sempre al centro di interessi particolaristici a livello internazionale, e ha suscitato mire egemoniche, rivendicazioni e conflitti fino ai nostri giorni.

eurofuni srl

TRAFILERIA E CORDERIA
FUNI METALLICHE PER OGNI USO

amministrazione e stabilimento:
Via Leonardo Da Vinci, 24/26
zona ind. ACQUAVIVA PICENA

ufficio amministrativo:
tel. 0735 582556 (n.2 linee urbane)

ufficio spedizioni:
tel. 0735 594178
fax 0735 588964

info@eurofuni.com - www.eurofuni.com

BREVE STORIA DEI PRIMI NAVIGATORI

Nei secoli passati tra il mare e l'uomo è sempre esistito un rapporto che è proceduto in un continuo progresso. Abbiamo voluto riferire le imprese dei più noti navigatori per far conoscere il loro impegno, il loro sacrificio ed i risultati. Un rapporto che affonda le sue radici nell'era primordiale. I primi navigatori furono gli uomini che vedendo i tronchi di legno galleggiare sull'acqua, capirono che potevano servire per spostarsi sull'acqua appoggiandovisi. L'evoluzione del tronco fu la piroga, che era un tronco scavato all'interno per consentire all'uomo di alloggiarvi durante la navigazione. Sebbene non abbiamo precise indicazioni sulla costruzione della prima nave, grazie ad alcuni reperti archeologici rinvenuti in Mesopotamia, si presume che una prima nave sia stata costruita nel 3500 a. C. Tra i primi navigatori ricordiamo gli Egiziani che già prima dell'avvento di Cristo utilizzavano delle navi per commerciare lungo le coste del Mar Rosso. Le navi egiziane in principio utilizzavano i remi quale mezzo di propulsione ed ai remi si aggiunsero le vele che consentivano una maggiore velocità con minore spreco di energie. Un altro popolo di grandi navigatori provenienti dal mare del nord al quale sono legate innumerevoli leggende sono i Vichinghi. Essi esercitarono i loro traffici lungo le coste della Svezia, Norvegia e della Danimarca, spingendosi fino al polo nord. Le tecniche di costruzione delle navi si sono man mano perfezionate nel tempo, questo ha permesso a molti uomini del passato di poter scoprire altre terre ed altri popoli ampliando di fatto le conoscenze geografiche del passato.

A cura di Ugo Marinangeli e Alberto Pompei



Cristoforo Colombo

Tra gli antichi navigatori uno dei più noti è il navigatore italiano Cristoforo Colombo, nato a Genova nel 1451, da una famiglia di umile condizione. Con i frati imparò a leggere ed a scrivere, studiò cartografia, geometria, disegno e calcolo. In origine i suoi viaggi avevano solo scopi commerciali per i quali navigava in lungo e in largo per le coste spagnole e portoghesi. La sua passione per le scoperte di altre terre fu infervorata attraverso lettura di libri di scienza e viaggi, che lo convinsero sempre di più che "la via d'Occidente" portava anch'esse alle Indie. Per finanziare questa impresa dovette affrontare molte difficoltà perché non era semplice convincere qualcuno a finanziare un'impresa solo sulla base delle sue condizioni. Fortunatamente i re di Spagna gli diedero fiducia consentendogli di effettuare quell'impresa anche se sembrava una follia. Nel 1492 nel porto di Palos furono allestite tre caravelle, che erano piccole navi adibite al trasporto di merci per scopi commerciali, la Santa Maria, la Nina, e la Pinta. Esse avevano complessivamente 120 uomini di equipaggio ed il 3 agosto salparono, avventurandosi nell'oceano Atlantico che fino ad allora non era mai stato attraversato da nessuno.



Colombo sbarcato sul nuovo mondo

La traversata dell'Atlantico durò oltre due mesi, ciò creava il malcontento degli uomini che iniziavano a temere l'ignoto e Colombo per non scoraggiarli era costretto a nascondere il reale cammino percorso. Finalmente la mattina del 12 ottobre, dapprima il passaggio di uccelli, e poi l'avvistamento di un lembo di terra diedero vita ad una sorta di giubilo gene-

rale, era una piccola isola dell'arcipelago Bahama, nell'America centrale, che Colombo battezzò col nome di San Salvador. Colombo era convinto di essere giunto in Asia, nelle terre descritte da Marco Polo. Proseguendo nella navigazione, scoprì le isole di Cuba ed Haiti, che chiamò "Indie Occidentali" e gli abitanti "indiani". Nel Marzo 1493, sostenuto dall'entusiasmo delle "scoperte", approdò a Palos tra l'incredulità degli Spagnoli, Colombo portò con sé un carico di strani prodotti e dieci indiani, quale prova vivente che aveva raggiunto terre sconosciute. Tra il 1493 e il 1500, seguirono altre quattro spedizioni. Tra queste, la più importante fu la seconda, partita da Cadice con 170 persone che doveva iniziare la colonizzazione delle nuove terre per i re di Spagna. Furono scoperte le isole Antille e la costa nord dell'America Meridionale, e proprio qui, a causa di ribellioni sulle terre appena colonizzate, un inviato del re arrestò Colombo e lo portò prigioniero in Spagna dove fu presto liberato.



Cristoforo Colombo in ginocchio davanti alla Regina Isabella di Castiglia.

Nel 1504 si stabilì in Spagna, ma con la morte della regina che fu la sua protettrice si trovò in un ambiente ostile ed il re e la corte non apprezzavano le sue scoperte. Morì a Valladolid nel 1506, con la convinzione di aver raggiunto l'Oriente navigando verso Ponente.



Amerigo Vespucci

Amerigo Vespucci, fu un navigatore italiano nato a Firenze il 18 marzo 1454, da famiglia benestante, (il padre era un notaio fiorentino). Nel 1489 su incarico un banchiere (Lorenzo di Pierfrancesco de' Medici) si trasferì a Siviglia dove conobbe Cristoforo Colombo. Fu uno dei cinque grandi navigatori italiani nell'era delle grandi scoperte geografiche.



Statua di Amerigo Vespucci
Uffizi Firenze

Nel 1499 Alonso de Hojeda, ricevette dai re di Spagna l'incarico di esplorare le coste a sud del continente scoperto da Colombo, e Vespucci si unì alla spedizione. Fu un grande navigatore e profondo conoscitore dei mari, i suoi viaggi lo portarono ad esplorare gran parte delle coste orientali del Sud America. A differenza di Colombo, fu il primo a sostenere l'idea di aver scoperto un nuovo continente. Fu nominato, nel 1508 "Piloto Mayor de Castilla", dal re Ferdinando II di Aragona. Vespucci morì nel 1512 a Siviglia, in Andalusia.



Giovanni Caboto con abbigliamento tradizionale veneziano, in un dipinto del XVII secolo.

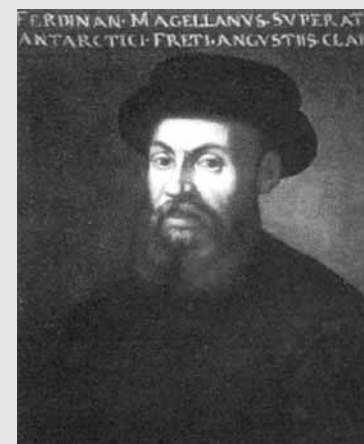
Giovanni Caboto nacque a Gaeta nel 1450 circa (delle sue origini non vi è certezza); è stato uno dei navigatori italiani divenuto famoso perché iniziò la serie dei grandi viaggi per scoprire le terre verso nord-ovest continuando di fatto l'opera di Cristoforo Colombo e anch'egli fu tra i cinque navigatori italiani dell'epoca delle grandi scoperte geografiche che impegnarono i loro sforzi per raggiungere le Indie navigando verso ovest, egli aveva intuito che Colombo non aveva raggiunto

l'Estremo Oriente. Si rivolse ai re di Spagna affinché gli finanziassero una spedizione esplorativa che avrebbe seguito una rotta più a nord. Ma non ricevette il loro appoggio e nel 1496 si trasferì in Inghilterra, dove ottenne l'autorizzazione del re ma non il finanziamento.



Caboto Capo Buonavista Terranova

Caboto organizzò la spedizione a proprie spese, e nonostante avesse armato 5 navi, il 2 maggio 1497 solo una di esse, il Matthew, (una nave da 50 tonnellate con un equipaggio di 18 uomini) salpò per il viaggio. Nel 1497, approdò sull'isola di Cap Breton e toccando la Nuova Scozia, e avvistando l'isola di Terranova. Anch'egli però si illuse di essere arrivato all'estremità Nord Orientale dell'Asia e ne prese possesso in nome di Enrico VII. Dopo un'assenza di circa 3 mesi, ai primi di agosto, il Matthew ritornò a Bristol e la notizia delle nuove scoperte fu accolta in Inghilterra con grande giubilo anche tra la popolazione, naturalmente alla corte spagnola sortì l'effetto contrario. Dopo questo successo, Enrico VII autorizzò Giovanni Caboto ad una spedizione di 6 navi 200 uomini di equipaggio, il cui scopo era di colonizzare le nuove terre e proseguire nella ricerca di altre. In realtà la speranza era quella di raggiungere il favoloso Cipangu (l'odierno Giappone). La spedizione partì nell'estate del 1498 e con Caboto vi era anche il figlio Sebastiano. Dopo questa spedizione in cui Caboto toccò il Labrador e costeggiò la Groenlandia meridionale, di lui non si ebbero più notizie.



Ferdinando Magellano

Ferdinando Magellano (portoghese: Fernão de Magalhães; spagnolo: Fernando de Magallanes; Sabrosa, 17 ottobre 1480 – Mactan, 27 aprile 1521) è stato un esploratore

e navigatore portoghese: la prima circumnavigazione del globo già al servizio della corona spagnola. Fu il primo a partire dall'Europa verso Ovest diretto in Asia e il primo europeo a navigare nell'Oceano Pacifico. La storia del suo viaggio è pervenuta tramite gli appunti di un suo uomo d'arme, il vicentino Antonio Pigafetta, che si adoperò per il resto della sua vita a mantenere viva la memoria di Magellano e della sua impresa.

Nel 1513 partecipò a una spedizione in Marocco, dove parte nella battaglia di Azamor. Vicenda questa che il 15 maggio 1514 portò il suo licenziamento con il disonore dal servizio per la corona portoghese. Nello stesso periodo Magellano entrò in possesso di una carta geografica che ipotizzava un passaggio verso l'Oceano Pacifico poco più a sud del Rio de la Plata. Naturalmente, non meno importante sarebbe stata l'eventuale scoperta di nuove terre da annessere al già immenso impero del re di Spagna. Convinto Carlo V a finanziare l'impresa, la spedizione di cinque navi salpò il 20 settembre 1519 da San Lucar de Barrameda (il 10 agosto dal porto di Siviglia).



Circumnavigazione del globo

Il 28 novembre 1520, rimasto con tre sole navi (una era naufragata, l'altra aveva disertato), attraversò lo stretto che da lui prese il nome, e per la prima volta si inoltrò in un grande oceano sconosciuto agli occidentali, che per tutti i tre mesi di navigazione in direzione nord-ovest rimase tranquillo, al punto che gli venne attribuito il nome di Pacifico. Nel marzo del 1521 raggiunge le Isole Marianne e poi le Filippine, chiamate Isole di San Lazzaro, dove trovò la morte per mano degli indigeni. Il viaggio si concluse il 6 settembre 1522, quando il Victoria, la sola nave superstita, rientrò al porto di partenza dopo aver completato la prima circumnavigazione del globo in 2 anni, 11 mesi e 17 giorni. A bordo della piccola nave (85 tonnellate), che imbarcava acqua ed aveva una velatura di fortuna, vi erano soltanto 18 uomini dei 234 partiti, tra marinai e soldati. Tra i superstiti vi erano due italiani, Antonio Lombardo, detto Pigafetta, colui che scriverà la storia della spedizione, e Martino de Judicibus. Solo Juan Sebastian Elcano, assieme ad Antonio Pigafetta, riconobbe la vera importanza del viaggio intorno alla terra. A lui e ai suoi 17 uomini superstiti spetta l'onore di aver compiuto il primo viaggio continuo intorno alla terra.

Dom Vasco da Gama, conte di Vidigueira e viceré delle Indie Orientali, nacque a Sines-



Portogallo, tra il 1468 e il 1469 (non vi sono certezze sulla sua data di nascita). e morì a Cochin (India), 24 - 12 - 1524. E' stato il primo europeo a navigare direttamente fino in India doppiando il Capo di

Buona Speranza. All'inizio del XV secolo, la scuola navale di Enrico il Navigatore aveva circumnavigato le coste dell'Africa al servizio della corona portoghese.

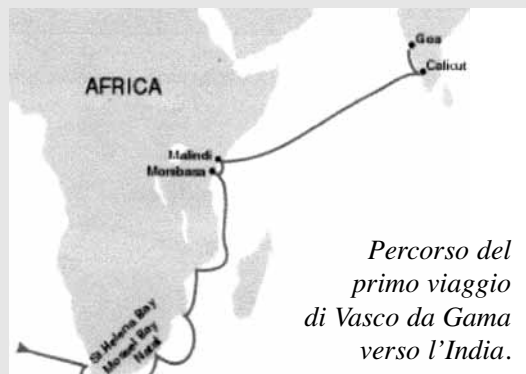
Intorno al 1460 il profilo della sua missione andava mutando nella ricerca dell'agognata Rotta delle spezie, un passaggio per l'Italia intorno alla punta meridionale dell'Africa. Verso la fine del secolo, questa ricerca stava giungendo a compimento, nel 1488 Bartolomeo Diaz era riuscito a raggiungere il Capo di Buona Speranza, mentre Pero da Covilhà aveva viaggiato per terra fino a Calicut, esplorando possibili fonti di approvvigionamento di spezie sul subcontinente indiano segmenti del viaggio.



Vasco da Gama a Calicut - 20-5-1498

Questo compito fu inizialmente affidato a Estêvão da Gama, il padre di Vasco; ma questi morì prima di poter affrontare il viaggio. Nonostante il figlio avesse meno di trent'anni, i servizi resi al re di Portogallo Manuele I lungo la costa d'Oro sembravano averlo qualificato abbastanza da incaricarlo della missione al posto del più anziano Bartolomeo Diaz. Da Gama lasciò Lisbona l'8 luglio 1497 sulla sua ammiraglia, la nave São Gabriel (120 t.), accompagnata dalla São Rafael (100 t.) sotto il comando di Nicolao Coelho e la Santa Fè sotto il comando del fratello Paulo da Gama, una nave da carico e un equipaggio di 150 uomini. Primo capitano nella storia, scelse di distaccarsi nettamente dalla costa per poter sfruttare venti migliori. Si inoltrò nell'Atlantico occidentale, tra l'altro senza trovare le zone più adatte alla navigazione a vela. A Natale passò come primo europeo le coste del Natal, da lui così chiamato. Il 7 aprile 1498 raggiunge Mombasa, dove i commercianti arabi tentarono di sabotare il suo viaggio. Da lì Gama riuscì ad arrivare a Malindi, allora in feroce concorrenza con Mombasa, sultano di Malindi gli mise a disposizione l'esperto navigatore lo Yemenita Ahmad b. Mâjid Muhammad che lo aiutò per condurlo senza problemi fino allo stato del Karala, in India. Il 20 maggio 1498 sbarcò a Calicut (nome portoghese della città di Kozhikode) nel Malabar, sulla costa sud-occidentale del subcontinente indiano.

Per la prima volta una nave europea era approdata in India.



Percorso del primo viaggio di Vasco da Gama verso l'India.

Al suo ritorno a Lisbona, il 9 settembre 1499, venne accolto trionfalmente come l'uomo che aveva portato a compimento un progetto iniziato ottant'anni prima.

Venne insignito del titolo di "Ammiraglio dell'Oceano Indiano", e dell'Ordine Supremo del Cristo. Nominato conte di Vidigueira, ricevette dei terreni prima appartenuti al casato dei Braganza. Da Gama vi si ritirò, ma venne richiamato in servizio nel 1524, per tornare in India da viceré. Tre soli mesi dopo il suo arrivo Vasco morì, nella città di Cochin. Il suo corpo fu inizialmente sepolto nella chiesa di San Francesco, la prima fondata dai Portoghesi in India, sotto una semplice lastra di pietra che riportava solo il suo nome. Poi la salma fu spostata in un ricco sepolcro nel convento di Belém.



James Cook

James Cook nacque nel villaggio di Marten 27 ottobre 1728 nella contea dello Yorkshire, (oggi sobborgo della città di Middlesbrough). Fu battezzato nella locale chiesa di San Cuthbert dove ancora è possibile notare il suo nome nel registro parrocchiale. Cook fu il secondo degli otto figli di James Cook, un bracciante agricolo scozzese, e con donna autoctona, Grace Pace da Thornaby on Tees. E' morto nelle isole Hawaii il 14 febbraio 1779.



Abitazione di Cook

Aveva notevoli conoscenze scientifiche nel campo dell'idrografia e dell'astronomia, ed è stato uno dei più grandi navigatori di tutti i tempi. La sua carriera iniziò nel 1779 come esploratore nella Marina inglese, a diciotto anni riuscì a ottenere il suo primo imbarco sulla "Freelove", una nave adibita al trasporto di carbone dal nord Inghilterra a Londra. Nel 1755 si arruolò nella Marina Militare Inglese col grado di marinaio scelto perché era l'unico grado al quale poteva accedere non avendo studi specifici e non provenendo da una fami-

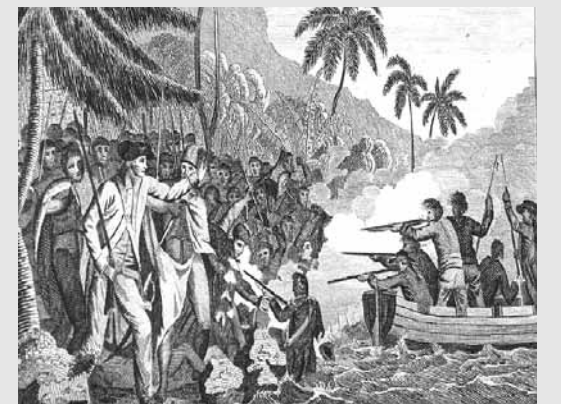
glia aristocratica. Dopo due anni imbarcò a bordo della "Pembroke" che doveva raggiungere una base dell'America del Nord. Le sue notevoli capacità di marinaio, e le sue conoscenze gli consentirono una grande affermazione, gli furono affidate tre grandi spedizioni scientifiche. La prima prevedeva uno dei più ambiziosi progetti scientifici del XVIII secolo: misurare l'esatta dimensione dell'orbita terrestre e di tutto il sistema solare.



La nave Endeavour

La spedizione che vedeva Cook al comando dell'Endeavour, salpò da Plymouth, nei primi mesi del 1768 facendo rotta per il Pacifico. Tra i componenti dell'equipaggio vi erano: gli astronomi Charles Green e Daniel Solander, il botanico Joseph Banks ed il pittore naturalista Sydney Parkinson con che avevano al seguito una notevole quantità di attrezzature scientifiche (telescopi, sestanti, barometri, bussole per misurare inclinazione e declinazione magnetica, quadranti e orologi). Durante il primo viaggio intorno al mondo, che durò più di tre anni Cook, scoprì la Nuova Zelanda ed esplorò le coste orientali dell'Australia, battezzò come Terra Australis Incognita, cioè la terra meridionale sconosciuta. Nella seconda (1772-1773) scoprì la Nuova Caledonia, le Isole Marchesi e le Nuove Ebridi. Nella terza, che iniziò nel 1776, Cook, era diventato un illustre membro della Royal Society di Londra, si diresse a Nord ma a causa dei ghiacci non riuscì ad andare oltre alla costa nord-ovest dell'America. Il 14 febbraio 1779, quando era sulla via del ritorno si imbatteva nelle Isole Hawaii, da lui chiamate Sandwich, diventando il primo europeo a mettervi piede.

In quelle isole trovò la morte ucciso dagli indigeni.



La morte di Cook

Questi uomini sono stati i più grandi navigatori del passato, le loro scoperte hanno consentito lo scambio di conoscenze e di culture tra i popoli del mondo. Sono stati i precursori degli scambi commerciali dai quali tutti popoli della terra hanno tratto beneficio, ma la sete di potere ha esitato a colonizzare anche con l'uso della forza territori abitati da popolazione indigene. Oggi, questo fortunatamente non avviene più, non vi sono più terre da scoprire né popoli da assoggettare alle regole, gli ultimi paesi colonizzati stanno man mano riottenendo la propria perdita indipendenza.



MACCHINE NUOVE E USATE ASSISTENZA TECNICA

Sede operativa: 64010 Colonnella (TE) - Str. Prov. 1 - Bonifica Tronto Km 4

Sede Legale: 63074 San Benedetto del Tronto (AP) - Via A. Aleardi, 15

Divisione macchine nuove e usate: Tel +39 0861 700275 - Fax +39 0861 740462

Divisione assistenza tecnica:

www.medorimacchine.it - e-mail: marketing@medorimacchine.it

Tel. +39 0861 70329 - Fax +39 0861 70460

e-mail: assistenza@medorimacchine.it