

portato al settuplo in cinquant'anni la potenza dei trasporti per mare, il grande sviluppo della rete ferroviaria, la quale non contava 40,000 chilometri nel 1850 e tocca ora i 780,000 chilometri, il telegrafo, le cui linee facili a collocarsi hanno una lunghezza più che doppia di quella delle strade ferrate, il telefono, le prove del quale si sono fatte venticinque anni fa a Filadelfia, tutto ciò spetta alla seconda metà del secolo.

Contemporaneamente le vie si moltiplicavano e si miglioravano; i cavalli e le vetture aumentano di numero malgrado la concorrenza del vapore, e l'automobile viene ora ad uguagliare in velocità la ferrovia. E non siamo al termine delle invenzioni di questo genere.

La fata, che si chiama scienza, ha deposto nella culla del ventesimo secolo la trazione elettrica, il telegrafo senza fili, la fettuccia d'acciaio fonografico che parla come le canne di Mida, e forse il pallone dirigibile. Il secolo nasce dunque con un tesoro di strumenti di comunicazioni più che decuplo, centuplo forse, di quello che ha trovato il secolo XIX nascente.

Le diligenze di Turgot impiegavano ben 13 giorni da Marsiglia a Parigi: ne occorre ancora 5 sotto il regno di Luigi Filippo in ragione di 7 chilometri all'ora; il diretto impiega ora 12 ore e 19 minuti, correndo 70 chilometri all'ora; abbiamo anche dei treni che ne fanno 90 e 97 a tutta corsa toccano i 100 chilometri; una compagnia americana ha persino sorpassato il centinaio.

Quando Sir Arthur Philipp condusse nel 1788 il primo carico in Australia navigò sette mesi e mezzo prima di gettar l'ancora nella Baja di Botany; le *Messageries maritimes* fanno adesso il viaggio da Marsiglia a Sydney in 34 giorni.

Durante la Restaurazione la traversata da New-York in Inghilterra durava circa ventiquattro giorni, dall'Inghilterra, in America trentadue giorni e, a causa della corrente e dei venti contrari, non si sapeva con precisione il giorno dell'arrivo. Quest'anno il piroscafo che tiene il *record* giunge a Plymouth in cinque giorni e un mezzo, filando in media più di 43 chilometri all'ora ed arrivando sempre a giorno fisso.

Il telegrafo aereo era riservato esclusivamente al servizio di Stato e la corrispondenza non poteva andar più velocemente della valigia postale. Oggi il telegrafo trasmette istantaneamente il pensiero, mentre il telefono permette di conversare a centinaia di chilometri di distanza, e persino a 1500 chilometri come da New-York a Chicago.

Il perfezionamento delle comunicazioni non solamente ha abbreviato il tempo da impiegarsi nei viaggi, ma ne ha anche diminuita la spesa. Non sarebbe forse questa opinione un padre di famiglia il quale paragonasse le somme stanziare nel capitolo *viaggi* del suo bilancio con quelle stanziare nel bilancio del suo bisavolo, poiché la somma è forse triplicata o quadruplicata. Ma costui non rifletterebbe che, sedotto dalle comodità dei trasporti, ha fatto dieci o venti volte di più di strada. In materia economica molte opinioni cadono di fronte all'esame dei fatti, ma è dell'essenza stessa del pregiudizio di non andare all'indagine.

Il viaggio in diligenza da Parigi a Marsiglia costava 137 lire e 12 soldi e bisognava pur nutrirsi durante il viaggio; oggi, il prezzo dei biglietti di ferrovia essendo stato ribassato di metà da una ventina di anni, tale viaggio costa in terza classe fr. 42.55 ossia appena il terzo.

Un enorme ribasso vi è pure pel trasporto delle merci. La tonnellata chilometrica pagava dai 40 ai 50 centesimi per trasporto accelerato; a piccola velocità il prezzo medio è ora di 4 centesimi e diminuisce anche, per certe derrate.

In America, la tariffa dei grani era caduta nel 1898 a meno di un decimo e mezzo di centesimo la tonnellata chilometrica sulla linea da Chicago a New-York.

Se i francesi pagano 15 soli centesimi il porto di una lettera da Parigi a Marsiglia, porto che costava una volta fr. 1.10, se una lettera può mandarsi con 25 centesimi all'estremità del mondo, se una cartolina postale ha potuto fare per 10 centesimi il giro del mondo d'ufficio in ufficio alla ricerca del destinatario, non è forse alla facilità dei trasporti che lo dobbiamo?

Terminando la sua esposizione, il Lavasseur ha messo in evidenza quella che egli chiama l'influenza delle vie di comunicazione.

Il vapore ha trasformato i costumi: ha livellato i prezzi del commercio ed ha pur livellato certe condizioni sociali. Nel medio evo il villano andava a piedi, il gentiluomo a cavallo. Al tempo delle diligenze la maggior parte dei paesani e degli operai andava ancora a piedi, perché le vetture erano rare ed i posti costosi; la piccola borghesia si pigiava nella diligenza, mentre i ricchi e i diplomatici viaggiavano nella loro sedia di posta. Oggi la maggior parte dei treni hanno vetture d'ogni classe; ricchi e poveri approfittano della medesima velocità e consegnano il loro biglietto all'uscita, la differenza non consiste più che nella morbidezza dei cuscini: ecco una uguaglianza democratica della quale nessuno soffre!

Le stesse esposizioni universali, i congressi internazionali sono collegati con la storia delle vie di comunicazione. E' il vapore che ha reso possibili questi convegni delle nazioni ed è alla metà del secolo, precisamente quando cominciava il gran movimento di costruzione delle strade ferrate, nel 1851, che Londra ha inaugurato questo solenne concorso.

Una volta, la borghesia parigina restava a Parigi o andava a villeggiare nei dintorni. Che cosa è che le fa trovare ora il caldo insopportabile dopo la stagione delle corse, e la disperde per un intero trimestre ai quattro canti dell'orizzonte? E' la ferrovia. Che cosa fa affluire le agglomerazioni estive nelle città di mare e sulle montagne? E' forse una prescrizione del medico, o non piuttosto la ferrovia che ha creato il bisogno di muoversi? L'alpinismo, esercizio molto raccomandabile, deve, se non l'esistenza, almeno la sua fortuna alla ferrovia.

Nel secolo scorso il neo-commerciante, dopo l'*apprentissage*, faceva il giro della Francia, lavorando di città in città, e il suo pellegrinaggio durava tre o quattro anni. Oggi un figlio di famiglia agiato, dopo aver passato gli esami, parte per fare il giro del mondo, e torna dopo un anno o due con un bagaglio di cognizioni variate, con meno pregiudizi di campanile e con un orizzonte di idee più largo.

Elie de Beaumont scriveva, settantacinque anni fa, che una popolazione nata e vissuta sul suolo granitico del Limousin non poteva pensare come quella dell'Ile-de-France. La distinzione ha finito di esser così netta da quando la facilità delle comunicazioni, il servizio militare, l'attrazione delle città hanno mescolato uomini ed interessi ed hanno livellato pensiero ed il costume.

La miglior riprova dei progressi fatti — ha concluso Lavasseur — l'abbiamo nella espansione coloniale.

La colonizzazione e la preponderanza dell'Europa nel mondo non datano dal nostro secolo; ma, grazie ai mezzi di trasporto di questo secolo la razza europea, espandendosi al di fuori dei suoi confini, ha mandato nelle altre parti del mondo per ogni anno dal 1850 in poi centinaia di migliaia di emigranti. L'emigrazione europea è giunta alla cifra di 881,000 nel 1891, ed ha popolato e civilizzato immensi territori, mentre ne ha conquistati degli al-