ARS ET LABOR 7

«Ciò che non hanno fatto il vapore, il telegrafo, il telefono e tante altre fra le più importanti invenzioni moderne ha fatto in pochi anni l'automobile. Essa ha cambiato il costume, ha cambiato i modi e le forme della vita.»

Mario Morasso

L'avvento dell'automobile come passaggio epocale dal trasporto collettivo a quello individuale e come base di trasformazione delle strutture economiche, politiche coeve. Una lettura a tratti celebrativa, talvolta amara e disincantata, preconizzante le sorti del capitalismo novecentesco.

Mario Morasso (1871-1938) poeta, giornalista, saggista di origini genovesi, collaborò con diverse testate italiane tra cui "Il Marzocco" e la marinettiana "Poesia". I suoi contributi teorici e le sue prove letterarie precorsero il gusto e le metafore futuristi. Direttore a Milano della rivista "Motori, cicli e sports", nelle sue molteplici opere politiche, di matrice reazionaria, celebrò l'imperialismo in *L'imperialismo artistico* (1903), *L'imperialismo nel secolo XX* (1905), *La nuova guerra* (1914), la disciplina gerarchica e la macchina come "monumento" della civiltà industriale in *La nuova arma (La macchina)* (1905).

Germano Maifreda, è ricercatore di Storia economica presso l'Università degli Studi di Milano, dove insegna Storia economica e sociale dell'età moderna. Tra le sue opere *La disciplina del lavoro. Operai, macchine e fabbriche nella storia italiana* (2007) e *L'economia e la scienza. Il rinnovamento della cultura economica tra Cinque e Seicento* (2010).

ISBN 978 88 485 1892 6

€ 23,00

ARS ET LABOR 7 Mario Morasso IL NUOVO ASPETTO MECCANICO DEL MONDO lampi di stampa

Mario Morasso

Il nuovo aspetto meccanico del mondo



Prefazione
di
Germano Maifreda

lampi di stampa

ARS ET LABOR
7

Mario Morasso

Il nuovo aspetto meccanico del mondo

Prefazione
di
Germano Maifreda

Lampi di stampa

Ars et Labor è una collana del sito web "Milano città delle scienze" (www.milanocittadellescienze.it) che si propone di presentare in edizione anastatica testi di carattere scientifico e tecnico inquadrati da una introduzione storico-culturale. Frutto della collaborazione tra l'Università di Milano - Bicocca, la Biblioteca Nazionale Braidense e la Biblioteca comunale Sormani di Milano, essa beneficia del contributo di Fondazione Cariplo.

Edizione originale:
Il nuovo aspetto meccanico del mondo
Ulrico Hoepli, Milano 1907.

Edizione anastatica
su licenza della Casa editrice Hoepli S.p.a., Milano

Elaborazione grafica
David Rossato

Copyright della prefazione © 2010 Università degli Studi di Milano - Bicocca

Lampi di stampa
via Conservatorio, 30 - 20122 Milano
ISBN 978-88-488-1092-0
lampidistampa@lampidistampa.it
www.lampidistampa.it

In copertina: *Pubblicità Oleoblitz*, in "L'Automobile", 3,
novembre 1907 – gennaio 1908.

Indice

VII *Prefazione*
di Germano Maifreda

1 *Il nuovo aspetto meccanico del mondo*

Prefazione
di Germano Maifreda

Mario Morasso fu giornalista, poeta e saggista politico, artistico e letterario; collaborò con diverse testate italiane fra cui "Il Campo", "La Riviera ligure", "L'Iride", "Il Marzocco", "Poesia" e "L'Illustrazione italiana". Le sue prime espressioni poetiche sono state annoverate nel quadro dell'esperienza simbolista italiana, nell'ambito del "cenacolo ligure" che comprende, fra gli altri, Alessandro Giribaldi, Mario Malfettani, Alessandro Varaldo e Ceccardo Roccatagliata Ceccardi[1]. La partecipazione al "Marzocco", rivista fiorentina di arte e letteratura fondata nel 1896 e diretta da Enrico Corradini, fu la più significativa delle sue prime iniziative pubblicistiche. Fin dal motto *multa renascentur* il "Marzocco" proponeva un'estetica aristocratica e idealistica fortemente antipositivistica. La rivista, è stato recentemente scritto, "si presenta[va] come il foglio della gente beneducata, piena di garbo e gusto, e quindi misurata, aliena da eccessi e improvvisazioni"[2]. Grazie a questa importante esperienza Morasso è oggi ascritto, con gli stessi Corradini e D'Annunzio, oltre che

1. L'unico studio organico dedicato all'autore genovese è A. T. Ossani, *Mario Morasso*, Ateneo, Roma 1983. Sulle sue collaborazioni letterarie cfr. *Storia letteraria d'Italia*, a cura di A. Balduino, *Il Novecento*, a cura di G. Luti, tomo I, *Dall'inizio del secolo al primo conflitto mondiale*, Piccin Nuova Libraria – Vallardi, Milano 1989, p. 197. La collaborazione del 1903-1904 a "La Riviera ligure" emerge da *Lettere a "La Riviera ligure". I. 1900-1905*, a cura di P. Boero, Edizioni di storia e letteratura, Roma 1980, p. 70. I lavori poetici di Morasso furono raccolti in *Sinfonie luminose*, Tip. dell'Istituto sordomuti, Genova 1893; *I prodigi*, Tip. Sambolino, Genova 1894 e in *Profezia. Poema*, Casa editrice dell'iride, La Spezia 1901.

2. P. Pastori, *Frammentazione ideologica, estetismo e ricerca di un ordine politico nelle riviste fiorentine fra l'Unità e il Ventennio (1860-1940)*, *in Città e pensiero politico italiano dal Risorgimento alla Repubblica*, a cura di R. Ghiringhelli, Vita e pensiero, Milano 2007, pp. 135-201, p. 182. Gli interventi di Morasso sulla rivista sono raccolti in *Scrit-*

con Giovanni Papini e Giuseppe Prezzolini, fra le figure fondative del nazionalismo italiano nella sua fase d'esordio, dopo il trauma di Adua, nella sua originaria fisionomia di fenomeno estetico e letterario. Si può del resto fissare nel 1903, anno in cui Corradini uscì definitivamente da "Il Marzocco" e fondò "Il Regno", il punto storico in cui il nazionalismo italiano entrò in una fase più propriamente politica, che condusse più tardi alla nascita del partito nazionalista. Nel 1900 la direzione della rivista era già passata ad Adolfo Orvieto, che con una pesante inversione di tendenza aveva riformulato il motto in: "Fare guerra spietata a tutto ciò che è pura arte e pura bellezza perché il tempo della letteratura decorativa è passato"[3].

L'esordio di Morasso sul "Marzocco" era emblematicamente avvenuto con un articolo, *Ai nati dopo il '70*, nel quale il genovese lamentava il ritardo culturale e letterario italiano rispetto alla Francia e auspicava che il simbolismo e il decadentismo vengano presto superati grazie a una rinnovata fede nella latinità e nelle capacità del singolo, la cosiddetta "egoarchia". La reazione letteraria al naturalismo, sopraggiunta di fronte all'evidenza di una "bancarotta della scienza", e che aveva interessato tutti gli uomini nati prima del 1870, stava per essere soppiantata da una nuova reazione che aveva nel '70 uno spartiacque, sia per la Francia sconfitta a Sedan che per l'Italia conquistatrice di Roma. In quello scritto Morasso, mentre profetizzava la rinascita di un sentimento nazionale italiano a partire dalla memoria del Risorgimento compiutosi con Porta Pia, prendeva così definitivamente le distanze dai suoi esordi poetici: esordi aperti da *Sinfonie luminose*,

ti sul Marzocco 1897-1914, a cura di P. Pieri, Printer, Bologna 1990; per una valutazione complessiva si veda Pieri, *La politica dei letterati*, Clueb, Bologna 1993.

3. Cfr. F. Leoni, *Storia dei partiti politici italiani*, Guida, Napoli 2001, p. 291.

che nel 1893 presentò una originale *plaquette* di otto poesie scritta a quattro mani con Gino Borzaghi e dedicate a René Ghil, discepolo di Mallarmé[4].

Al fondatore del simbolismo il poligrafo genovese aveva peraltro dedicato un necrologio sull'"Iride" nel 1898[5]. La consunzione di quella fase venne così completata, sulle colonne del "Marzocco", ipotizzando da parte di Morasso il superamento tutto italiano di quella corrente poetica in virtù di una "reazione latina" dalla connotazione già pesantemente razziale[6].

L'evoluzione delle posizioni estetiche sviluppate da Morasso nel "Marzocco" sarebbe culminata nella partecipazione a un'altra iniziativa periodica, questa volta di area milanese. Fu infatti nel saggio del 1905 intitolato *La nuova arma (la macchina)*, apparso nelle pagine di "Poesia" – l'elegante rivista di gusto liberty insediata da Marinetti nel sofisticato appartamento milanese del padre e ospitante, fra gli altri, scritti di Pascoli, d'Annunzio, Gozzano, Claudel e Cocteau – che il genovese paragonò la bellezza di una locomotiva in corsa a quella della celebre *ntike* di Samotracia del Louvre. Il parallelismo sarebbe divenuto celebre dopo

4. Sugli esordi poetici di Morasso si vedano Ossani, *La "criptazione" ideologica: saggio sulla poesia di Mario Morasso*, in "Studi urbinati", LV, 1981-82, pp. 143-154; M. Veronesi, *Il critico come artista*, Az Fastpress-Bonomo, Bologna 2006, pp. 155-ss.; F. D'Ascenzo, *Retrospettiva sul Marinetti francese e prefuturista*, in "Berenice", 42, 2009, pp. 31-47, p. 41 e F. Roncati, *L'esordio letterario di un anticipatore della modernità: l'*Idillio drammatico *di Mario Morasso*, in www.italianisti.it. Sullo stesso periodo vedi M. M. Rizzo, *Per l'organizzazione di una "reazione conservatrice": impegno di Mario Morasso dalla lotta per l'egoarchia alla propaganda nazionalista e imperialista (1896-1905)*, in "Annali del Dipartimento di scienze storiche e sociali. Università degli Studi di Lecce", 2, 1983, pp. 295-323.

5. Come ricorda S. Verdino, *Storia delle riviste genovesi: da Morasso a Pound*, La Quercia, Genova 1983, p. 20.

6. Ivi, p. 16. Per l'approfondimento di questo periodo morassiano cfr. R. Pertici, *Tardo positivismo e "vario nazionalismo"*, in "Il Marzocco", a cura di C. Del Vivo, Olschki, Firenze 1983, pp. 119-167.

essere entrato nel repertorio marinettiano, trovando efficacemente posto nel *Manifesto* futurista del 1909[7].

> Allorché il quadruplo e alterno motore, che aspira di per sé automaticamente e forzatamente il fluido vitale che lo anima e del pari lo espelle, divenuto freddo e floscio, viene posto in movimento e pulsa libero con suo ritmo affrettato e strepitoso, la macchina freme e sussulta prodigiosamente di vigore inespresso, di tensione compressa, come il più impulsivo degli esseri viventi. È ammirevole in questi suoi movimenti di impazienza feroce. Fu detto per l'alata e decapitata Vittoria di Samotracia, troneggiante in cima allo scalone del Louvre, che ha nelle pieghe della sua veste racchiuso il vento, e che nell'atteggiamento della sua persona rivela l'impeto della corsa facile e gioconda; orbene, e non è irriverente il paragone, anche il ferreo mostro, quando scuote e scalpita per il battito concitato del motore, offre nello stesso modo una magnifica rivelazione di forza virtuale e dimostra palesemente la folle velocità di cui è capace [8].

Sempre su "Poesia" apparve del resto nel 1906 *L'artigliere mecanico*, testo considerato prefuturista poiché imperniato sull'aggressività della macchina e l'esaltazione della guerra[9]. Alla frequentazione di Morasso, più che all'influenza marinettiana, è stata del resto direttamente attribuita l'apertura di D'Annunzio alle tematiche della velocità, della bellezza dei motori e della visione aerea culminata in *Forse che sì forse che no*. Il romanzo fu del resto

7. Cfr. *La letteratura italiana diretta da Ezio Raimondi. Il Novecento. 1. Da Pascoli a Montale*, a cura di G. Fenocchio, Bruno Mondadori, Milano 2004, p. 97 e le interessanti considerazioni a riguardo di Edoardo Sanguineti nell'introduzione a G. P. Lucini, *D'Annunzio al vaglio dell'Humorismo*, ora in *Il chierico organico*, Feltrinelli, Milano 2000, pp. 184-197, pp. 192-s.

8. Una acuta contestualizzazione di questo celebre passo in F. Ferrarotti, *Partire, tornare*, Donzelli, Roma 1999, pp. 97-ss., da cui cito. Ferrarotti ha dedicato diverse interessanti pagine a Morasso anche in *Il ricordo e la temporalità*, Laterza, Roma-Bari 1987, passim.

9. Cfr. Ossani, *Mario Morasso*, cit.; C. Fernández Castrillo, *Apología de la realidad tecnoindustrial: F. T. Marinetti y Mario Morasso*, in "Espéculo. Revista de estudios literarios", 44, 2010, in www.ucm.es/info/especulo/numero44

concepito nel 1907, l'anno della pubblicazione de *Il nuovo aspetto meccanico del mondo*, anche se la sua stesura avvenne nel 1909 e la sua pubblicazione, con scarso successo di critica, fu del 1910[10].

Lavorando a Milano l'ex poeta simbolista si immerse nella capitale elettiva del movimento futurista e dello sviluppo industriale italiano, che Marinetti avrebbe celebrato nella *Grande Milano tradizionale e futurista* con l'immagine della "locomotiva sbuffante della penisola-treno"[11]. Qui Morasso trovò, oltre alla possibilità di collaborazione diretta con Marinetti e il suo entourage, collaborazione che peraltro non pare essere stata particolarmente intensa, un'industria culturale in crescita e un pubblico borghese per diversi aspetti recettivo dell'estetica futurista dell'energia, della velocità e del movimento. Dal 1908, e per tutta la durata della sua esistenza, Morasso editò e diresse la rivista "Motori, cicli & sports", sottotitolata "Rivista per l'industria e il commercio del ciclo e dell'automobile, aeronautica e motonautica". Si trattava di un quindicinale che offriva, assieme ad aggiornamenti sui nuovi modelli della produzione automobilistica e sull'organizzazione delle prime fabbriche di autoveicoli, anche un buon panorama di novità circa gli eventi aeronautici, sempre dipinti con forte e partecipato entusiasmo. La "Domenica di Motori, cicli & sports" dal 1909 avrebbe inaugurato la pubblicazione di un giornale del tutto nuovo con uscita la seconda e la quarta domenica di ogni mese, alternandosi con gli altri due nu-

10. G. De Angelis, S. Giovanardi, *Storia della narrativa italiana del Novecento*, Feltrinelli, Milano 2004, I, p. 47.

11. T. Marinetti, *La grande Milano tradizionale e futurista*, a cura di L. De Maria, A. Mondadori, Milano 1969, p. 3. Il testo fu composto prevalentemente durante il soggiorno veneziano del 1943-44, cfr. G. Rosa, *La cultura letteraria della modernità*, in *Storia d'Italia. Le regioni dall'Unità a oggi. La Lombardia*, a cura di D. Bigazzi, M. Meriggi, Einaudi, Torino 2001, pp. 189-327, p. 250, nota 129.

meri regolari e rendendo di fatto la testata settimanale[12]. Una parte significativa dell'opera di Morasso venne peraltro stampata da case editrici milanesi: la sua opera forse più nota, *L'imperialismo nel secolo XX. La conquista del mondo*, venne infatti pubblicata nel 1905 dalla casa editrice Fratelli Treves, mentre *Il nuovo aspetto meccanico del mondo* uscì nel 1907 per Ulrico Hoepli. Da decenni questo editore, oltre che con l'immensa opera della collana dei manuali, rendeva partecipi del "positivismo ambrosiano" autori e istituzioni non strettamente milanesi: fin dal 1873 Hoepli era stato editore di un'istituzione-cardine dello sviluppo scientifico della città da cui Morasso proveniva, l'Istituto idrografico di Genova[13].

L'età liberale vide del resto a Milano la fioritura di numerose istituzioni di ricerca e lo svolgersi di un dibattito scientifico particolarmente intenso e aggiornato. La città leader dello sviluppo industriale nazionale stimolò il proliferare di istituzioni tecnico-scientifiche e sanitarie, laboratori di scienza applicata, centri di divulgazione scientifica, istituti di istruzione superiore entro cui avvenne un importante connubio tra scienziati, intellettuali, industriali, banchieri e mecenati[14]. Questo clima ebbe senza dubbio ripercussioni importanti sulla lettura della scienza operata dal movimento futurista e, come meglio vedremo, sulla stessa opera di Morasso qui presentata. La saggistica prodotta dall'autore in quegli anni lo differenziò significativamente dal filone principale del futurismo che, a partire da Marinetti, avrebbe continuato a

12. M. Ferrari, *La stampa aeronautica italiana in epoca fascista*, in *Le ali del Ventennio*, F. Angeli, Milano 2005, pp. 31-110, p. 50.

13. Cfr. Rosa, *La cultura letteraria* … cit., p. 217, nota 63; per la definizione di "positivismo ambrosiano" cfr. p. 215.

14. Per approfondire questa ampia tematica cfr. *Milano scientifica 1875-1924*, a cura di E. Canadelli e P. Zocchi, Sironi, Milano 2008, 2 vol. Sui nessi tra cultura scientifica e sviluppo industriale milanese cfr. G. Maifreda, *Lavoro e fabbrica nella Milano del XX secolo*, in Maifreda, G. Pizzorni, F. Ricciardi, *Lavoro e società nella Milano del Novecento*, a cura di R. Romano, F. Angeli, Milano 2006, pp. 23-166.

privilegiare l'espressione poetica e l'attività di organizzazione culturale rispetto alla definizione di uno specifico posizionamento politico. Gli interessi politici ed economici di Morasso, come messo in luce dalla critica, a partire dalla fine del primo decennio del Novecento frenarono significativamente l'innovatività della sua proposta estetica e linguistica, ponendolo su un sentiero "germanofilo" divergente rispetto a quello "francofilo" calcato da Marinetti e dai futuristi letterariamente più creativi[15]. In Morasso, che pure grazie a opere come *Il nuovo aspetto meccanico del mondo* introdusse importanti innovazioni tematiche nel dibattito culturale italiano di inizio secolo, venne dunque certamente meno il gusto marinettiano per la destrutturazione sintattica e le "parole in libertà"; ciò pur conservando la sua prosa uno spiccato e non banale gusto per la fraseologia asciutta e spezzata, che lo rende ancor oggi agevolmente fruibile.

L'industrialismo dalla forte connotazione politica propugnato da Morasso nelle sue principali opere saggistiche trovò importanti presupposti e termini di confronto nella cultura e nella società milanese del primissimo Novecento. In quegli anni la borghesia intellettuale ambrosiana intraprese un'opera di crescente esaltazione dell'industria come forza radicalmente innovatrice ed espansionista, ben espressa da opere quali *Imperialismo. La civiltà industriale e le sue conquiste* di Olindo Malagodi, anch'essa pubblicata dalla Treves nel 1901. Ex collaboratore della "Critica sociale" di Turati, corrispondente da Londra per "Il Secolo", deputato li-

15. Cfr. Ossani, *Mario Morasso*, cit.; vedi anche U. Piscopo, *Mario Morasso e il futurismo: anticipazioni e divergenze*, in "Italianistica", 1, 1974, pp. 97-117.

berale amico e confidente di Giovanni Giolitti, più tardi direttore della "Tribuna" di Roma, Malagodi esplicitava il presupposto fondamentale di quel filone culturale stabilendo una differenza fondamentale tra le civiltà del passato e la società industriale. Laddove quelle erano fondate sull'ingegno individuale e sull'operosità di ristrette élites scientifiche, politiche, giuridiche o letterarie, questa era infatti da considerarsi un "sistema", una "costruzione organica" della società da cui germogliava: una civiltà di massa dove ogni soggetto possedeva un compito e una responsabilità in ordine a fini generali.

Uno stretto legame tra massima socializzazione, ritenuta osservabile anche in biologia, e massimo sviluppo di energie individuali avrebbe quindi presieduto al totale rinnovamento della società sotto la cifra dell'industrialismo. Si tratta di posizioni, come è facile intuire, dalle pesanti conseguenze concettuali sul piano politico. Secondo quanto asserivano i principali esponenti dell'industrialismo politico di inizio Novecento in uno Stato democratico in cui la maggioranza della società è composta da lavoratori, l'amministrazione della cosa pubblica doveva ricalcare le gerarchie funzionali interne alla produzione capitalistica. L'impianto costituzionale di uno Stato che volesse reggersi su questo modello di "democrazia economica" non poteva essere il suffragio universale e la rappresentanza diretta. Da qui l'esaltazione del predominio dell'istanza collettiva sull'istanza individuale, la superiorità dei "grandi interessi" e del "dominio" della "disciplina gerarchica". Da qui la ragione per cui tutto il filone culturale industrialista post-liberista è pervaso, come rileva Silvio Lanaro, da una profonda insofferenza "per quanto di ribelle, di vagabondo, di caparbiamente sciolto resiste ancora nella società"[16].

16. Cfr. S. Lanaro, *Nazione e lavoro*, Marsilio, Venezia 19883, p. 37. Il riferimento è a O. Malagodi, *Imperialismo*, Treves, Milano 1901, cit. ivi, pp. 34-37. Sul carattere "antidemocratico" di quel filone insiste anche Piscopo, *Mario Morasso e le ideologie antidemocratiche*, in *Letteratura italiana. Novecento*, diretta da G. Grana, Marzorati, Milano 1979, I, pp. 60-76.

17. Lo sottolineò già E. Santarelli, *Dittatura fascista e razionalizzazione capitalistica*, in "Problemi del socialismo", 11-12, 1972, p. 697, seguito da G. Are, G. Giusti, *La scoperta dell'imperialismo*, Lavoro, Roma 1985, pp. 132-137 e da Lanaro, *Nazione e lavoro*, cit., p. 37. La saggistica di Morasso di questo periodo annovera *La evoluzione del diritto*, Roux, Torino 1903; *L'origine delle razze europee*, Tip. Landi, Firenze 1895; *Uomini e idee del domani. L'egoarchia*, Bocca, Torino 1898; *Contro quelli che non hanno e che non sanno*, Sandron, Milano-Palermo 1899; *L'imperialismo artistico*, Bocca, Torino 1903; *La vita moderna nell'arte*, Bocca, Torino 1904; *L'imperialismo nel secolo XX*, Treves, Milano 1905; *La nuova arma (la macchina)*, Bocca, Torino 1905; *La nuova arma (la macchina)*, introduzione di C. Ossola, Centro studi piemontesi, Torino 1994; *Il nuovo aspetto meccanico del mondo*, Hoepli, Milano 1907; *Domus aurea*, Bocca, Torino 1908; *La nuova guerra*, Treves, Milano 1914 (con dieci disegni di Marcello Dudovich). Si veda inoltre il suo testo in *Esposizione di Milano 1906. Galleria A. Grubicy: catalogo delle mostre*, Cogliati, Milano 1906.

18. Cito da Lanaro, *Nazione e lavoro*, cit., pp. 39-40. Sull'originalità di *La nuova arma* nel quadro dell'estetica coeva cfr. C. Sartini Blum, *The Other Modernism*,

L'ampia opera di Morasso va collocata in questo contesto generale, in cui rappresenta uno fra i principali momenti di esplicitazione, nell'Italia liberale, dei nodi esistenti tra imperialismo, potere politico ed espansione industriale[17]. La macchina è per Morasso "monumento" della civiltà industriale poiché consente la produzione su vasta scala e dà dunque luogo a tre ordini di fenomeni: l'irruzione delle masse sulla scena sociale (la "folla", ovvero la "moltitudine muscolosa" degli "opliti al lavoro" dipinta in *L'imperialismo nel secolo XX*), l'ascesa del *Wattman* ovvero dell'uomo elettrico glorificato in *La nuova arma (la macchina)* in quanto pervaso di velocità e magnetismo e infine la dilatazione della metropoli, in grado di scatenare "processi psichici" imperniati su "molteplicità e acutezza di eccitazione, istantaneità della propagazione, ripercussione intensificata, reazione immediata e immensa, insoddisfazione e tensione perenne"[18].

L'industrialismo, e il suo portato immediato, il "mercantili-

smo" o "tipo mercantile di civiltà", nella profezia morassiana è destinato a eliminare le istituzioni parlamentari e la monarchia ereditaria, sostituendo loro un'azione collettiva virilista e implacabile, il cui sbocco naturale è ovviamente l'avventura coloniale come tassello iniziale della "conquista del mondo". Le principali istituzioni create dalla produzione e distribuzione capitalista instaureranno infatti una "signoria universale" sui sistemi produttivi stessi (con l'eliminazione della piccola impresa da parte della grande "marca", ovvero della *corporation*) e sui rapporti tra produttori e mercato. Ogni "relazione di intimità, di fiducia fra costruttore e consumatore", scrive Morasso ne *L'imperialismo del secolo XX*, verrà soppressa dal "grande magazzino", che annullerà "ogni rapporto morale precedente allo stabilirsi del rapporto economico"[19].

Lo sviluppo di questa base concettuale avrebbe fatto di Morasso il principale teorizzatore italiano coevo del potere della macchina. Questa posizione sarebbe sfociata prima ne *Il nuovo aspetto meccanico del mondo* e poi nelle considerazioni sulla prima guerra mondiale come emblema della scomparsa dell'uomo e del protagonismo del dispositivo meccanico. Profetizzando in *La nuova guerra* l'avvento dell'era della "macchina automobile cannoneggiante", il carro armato, nel 1914 il genovese si spinse a immaginare un futuro bellico in cui l'uomo sarebbe stato escluso dal campo di battaglia, divenuto "una terribile palestra di energie

University of California Press, Berkeley-Los Angeles 1996, p. 19 e C. Poggi, *Inventing Futurism*, Princeton University Press, Princeton 2009, pp. 10-11.

19. Cit. in Lanaro, cit., p. 41. Sull'*Imperialismo* di Morasso e il suo inquadramento storico si rimanda a A. Vittoria, *"Il sogno d'un'ombra"*, "Studi storici", 4, 1990, pp. 825-842, secondo cui "Il libro di Morasso [...] costituisce probabilmente l'esempio più significativo di rappresentazione e concettualizzazione di quella società e degli sconvolgimenti che la caratterizzavano" (ivi, p. 825).

meccaniche" che avrebbe sancito la vittoria dell'apparato tecnico e della potenza industriale più sviluppata[20]. Le "forze incalcolabili" della nuova concorrenza economico-bellica avrebbero così cambiato per sempre "anche i sentimenti, i costumi e la stessa natura umana"[21].

Niente affatto accessori, in questo quadro, sono gli interessi estetici di Morasso, concretizzati in un'ampia produzione critico-artistica. Proprio nell'*Imperialismo artistico* egli dipinge la società industriale come epifenomeno di una trama storica eternamente antagonistica, spettacolo e festa in cui, come in un torneo cavalleresco medievale, ogni scopo di immediata utilità viene accantonato "in vista di una eccellenza di fastosità e grandiosità"[22]. Nel tentativo di creare una teoria sociale dell'estetica Morasso classificava nel libro citato tre tipi di civilizzazione: lo stadio barbaro, quello militare, considerato superiore, e quello

20. Cfr. A. Ventrone, *La seduzione totalitaria*, Donzelli, Roma 2003, p. 132, da cui traggo la citazione. Cfr. Morasso, *La macchina per l'assalto e la trincea automobile*, in "L'Illustrazione italiana", 10, 15 marzo 1916, p. 196.

21. Cfr. E. Gentile, *Un'apocalisse della modernità*, in "Storia contemporanea", 26, 1995, pp. 733-787, p. 745, da cui traggo la citazione di Morasso.

22. Lanaro, *Nazione e lavoro*, cit., p. 42. Sulla critica artistica di Morasso cfr. P. Serra Zanetti, *A proposito della letteratura critica sul Liberty: Mario Morasso e la "Nuova arte"*, in *Situazione degli studi sul Liberty*, a cura di R. Bossaglia, C. Cresti, V. Savi, Clusf, Firenze, s. d., pp. 303-312. Oltre agli scritti artistici di Morasso già segnalati si può ricordare il testo da lui predisposto per la Galleria A. Grubicy, *Catalogo delle mostre collettive Segantini-Previati*, Tip. Cogliati, Milano 1906, nonché gli articoli *Artisti contemporanei: Cesare Laurenti*, in "Emporium", 15, 1902, pp. 3-22; *L'arte dei merletti a Venezia*, ivi, 16, 1902, pp. 304-325; *La scuola e il tesoro di S. Rocco in Venezia*, in "Arte italiana decorativa e industriale", 12, 1903, p. 33-36, 45-52; *L'arte decorativa all'esposizione di Venezia*, ivi, 12, 1903, pp. 37-41; *L'arte dei merletti*, ivi, n. s. 1, 1904, pp. 37-40, 50-52, 58-60. Altri interventi artistici di Morasso sono indicati in P. Serra Zanetti, *Il recupero critico di un antropologo culturale: Mario Morasso*, in *Estetica e società tecnologica*, a cura di R. Barilli, Il Mulino, Bologna 1976, pp. 89-119. Sugli scritti urbanistici di Morasso, sempre in tema veneziano, apparsi sull'"Illustrazione italiana", cfr. M. Savorra, *Il lido di Venezia tra Otto e Novecento*,

mercantile e borghese, visto come intermedio. Mentre l'arte delle civiltà superiori, quelle militari, come nel caso della Grecia classica era realistica ed espressiva; quella del materialismo borghese era dipinta come democratica e dunque caratterizzata da realismo superficiale e propagandismo banale[23]. "Siamo civili perché l'educazione della civiltà ha rifatto la nostra anima", si legge dunque nella prefazione al *Nuovo aspetto meccanico del mondo*, intitolata *Le due grandi divisioni della storia. L'era degli animali domestici e l'era meccanica*; "perché la nostra vita e la nostra società sono organizzate diversamente dalla vita e dalla società del barbaro. [...] In una parola noi siamo l'espressione del progresso umano, i nostri predecessori ne erano la negazione"[24]. Ma il "mercantilismo" modernista morassiano giungeva a estendersi agli aspetti più privati e intimi della vita individuale e familiare. Nella corsa a spezzare ogni cardine della rispettabilità borghese e nella concezione della vita come festa permanente la sua egoarchia sanciva un "diritto all'amplesso" tutto maschile, teso a dividere definitivamente l'atto sessuale dalla sfera affettiva[25].

Molto è stato scritto sulle profonde modificazioni culturali, oltre che economiche e sociali, introdotte dalla produzione e dal consumo di automobili nei primi decenni del Novecento[26]. Da questo punto di vista è indubbio che l'analisi di Morasso qui presentata manifesti tratti di preveggenza niente affatto scontati per

in *Il disegno e le architetture della città eclettica*, a cura di L. Mozzoni, S. Santini, Liguori, Napoli 2004, pp. 233-265, pp. 245-ss.

23. Cfr. la discussione presentata a riguardo da M. A. Frese Witt, *The Search for Modern Tragedy*, Cornell University Press, Ithaca 2001, pp. 13 -ss.

24. Cfr. *infra*, p. 4.

25. Cfr. L. Benadusi, *Il nemico dell'uomo nuovo*, Feltrinelli, Milano 2005, p. 25, che analizza *Uomini e idee del domani. L'egoarchia*.

26. Cfr. la ricchissima bibliografia considerata da G. Mom, *The Electric Vehicle*, The Johns Hopkins University Press, Baltimore 2004; per la bibliografia relativa al caso italiano cfr. Maifreda, *La disciplina del lavoro*, Bruno Mondadori, Milano 2007.

un autore italiano, a meno di un decennio dalla fondazione della Fiat di Torino. In un anno, il 1907, in cui la produzione totale della casa torinese fu di sole 1.420 vetture, metà delle quali destinate all'esportazione, Morasso scriveva:

> L'impresa automobilistica produrrà un movimento ancora più gigantesco di capitali, di lavori, di affari, uno spostamento ancora più vasto di interessi, una agitazione ancora più smaniosa nei traffici e nella speculazione, una vicenda insomma bancaria industriale e commerciale equivalente a quella delle ferrovie, della navigazione e delle altre industrie riunite insieme, poiché non è più questo o quel sistema di produzione o di comunicazione che si rinnova, ma è tutto il macchinario mondiale che deve rifarsi, sono gli strumenti di tutte le varie attività che debbono cambiarsi interamente [27].

Altrettanto ben esplorato è stato il legame profondo che ha unito l'estetica futurista e il rinnovamento tecnologico e produttivo di inizio secolo, in particolare nel settore della meccanica[28]. Il *Manifesto* marinettiano del 1913 teorizzò che il movimento "si fonda[va] sul completo rinnovamento della sensibilità umana, avvenuto per effetto delle grandi scoperte scientifiche". "Coloro che usano oggi del telegrafo, del telefono e del grammofono, del treno, della bicicletta, della motocicletta, dell'automobile, del transatlantico, del dirigibile, dell'aeroplano, del cinematografo, del grande quotidiano (sintesi di una giornata del mondo)", aggiunse

27. Morasso, *Il nuovo aspetto…*, p. 30. Il dato sulla produzione Fiat è tratto da G. Volpato, *Il processo di internazionalizzazione della Fiat in campo automobilistico (1899-1999)*, in *Grande impresa e sviluppo italiano*, a cura di C. Annibaldi, G. Berta, Il Mulino, Bologna 1999, I, pp. 343-412, p. 364.

28. Si può per esempio vedere il recente *Futurism and the Technological Imagination*, a cura di G. Berghaus, Rodopi, Amsterdam-New York 2009.

Marinetti, "non pensano che queste diverse forme di comunicazione, di trasporto e d'informazione esercitano sulla lor psiche una decisiva influenza"[29]. Egli avrebbe più tardi definito la grande fabbrica Fiat Lingotto di Torino, primo impianto in Europa a essere progettato e realizzato sulla base delle istanze organizzative taylorfordiste, "il più grande capolavoro dell'architettura"[30]. Luigi Colombo, *leader* del movimento futurista torinese noto con il nome d'arte di "Fillia", nelle liriche, novelle e nei romanzi degli anni Venti avrebbe riproposto quasi ossessivamente il tema del necessario superamento dei limiti naturali dell'individuo nella civiltà tecnologica. Nel manifesto della primavera 1926, *Arte Sacra Meccanica*, poi divenuto *L'idolo meccanico*, la macchina ridisegnava l'immaginario economico, estetico, fisico e sessuale umani. In *L'uomo senza sesso* Fillia teorizzava una progressiva spoliazione, a opera della macchina e dell'industria, del romanticismo e dell'erotismo della sessualità, relegata a una funzione meramente riproduttiva[31].

Per le ragioni che abbiamo in precedenza esposto, e per alcune considerazioni che seguono, sarebbe tuttavia limitativo vedere nell'*Aspetto meccanico del mondo* una mera derivazione dell'immaginario modernistico futurista. L'opera di Morasso è certo percorsa dall'afflato scientista di classico stampo futurista poiché costantemente attento alle ricadute economiche delle innovazioni e alle applicazioni pratiche della tecnologia; come tipicamente futurista in Morasso è il costante debito di attenzione verso il filone più autenticamente innovativo e internazionale del rinnovamento della scienza, dalla fisica dei quanti alla teoria della relatività. L'accento costante ed entusiastico del futurismo sulle virtù del mercato e della produzione industriale, che attraversa tutto *Il nuovo aspetto meccanico del mondo*, ha fatto parlare la critica letteraria di "paroliberismo futurista [che] mima il dinamismo disordinato di un universo merceologico stracolmo di prodotti, al quale corrisponde un universo psichico dominato da un sovraflusso di percezioni". Un futurismo che diede "ai suoi autori e lettori l'illusione di frasi padroni del mercato, mentre svolgono soltanto una parte di consumatori"[32].

Ciò riconosciuto, va tuttavia aggiunto che il fenomeno della diffusione in ambienti extrascientifici di discorsi "filosofici" sulla scienza ebbe, nell'Italia del primo Novecento, risvolti ben più ampi, consolidandosi nel dopoguerra nonostante, o proprio in ragione, della freddezza dell'idealismo verso tematiche epistemologiche. Negli stessi anni in cui Sebastiano Timpanaro acutamente osservava che "Croce e Gentile sulla teoria della relatività non hanno niente da dire, come non hanno mai avuto niente da dire sulla teoria di Maxwell o su quella di Lorentz o di Planck o su qualunque altro fenomeno fisico celebre o oscuro"[33], si sarebbero moltiplicate le prese di posizione sulla relatività einsteiniana fondate su posizioni ideologiche e politiche reazionarie o esplicitamente razziste. Ardengo Soffici, confondendo relatività e relativismo filosofico, sul primo numero di "Gerarchia", periodico diretto da Benito Mussolini, che per lungo tempo polemizzò con la

29. Marinetti, *Distruzione della sintassi. Immaginazione senza fili. Parole in libertà*, in *Teoria e invenzione futurista*, a cura di L. De Maria, A. Mondadori, Milano 1968, p. 55.

30. Cfr. A. d'Orsi, *La cultura a Torino fra le due guerre*, Einaudi, Torino 2000, p. 244.

31. Ivi, pp. 242-ss.

32. Nelle parole di V. Spinazzola, *Letteratura e popolo borghese*, Unicopli, Milano 2000, p. 137, citato da Rosa, *La cultura letteraria …*, pp. 256-257. Sulla critica letteraria del testo morassiano cfr. E. Raimondi, *Le poetiche della modernità e la vita letteraria*, in *Storia della letteratura italiana*, a cura di E. Cecchi, N. Sapegno, Garzanti, Milano 1987, vol. IX, t. I, pp. 220 ss.

teoria della relatività, poté così scagliarsi contro una "dottrina" frutto di "un gruppo di tedeschi e di ebrei con a capo Einstein" che gli pareva voler negare l'esistenza di verità assolute, le sole che potessero garantire i principi fascisti della patria, dell'ordine, della gerarchia, dell'autorità, della superiorità civile del popolo e della nazione italiana[34].

In opere come quela di Morasso è quindi ravvisabile un esempio significativo di quell'inclinazione culturale, giunta a piena maturazione nell'Italia degli anni Venti, che vedrà una parte influente dell'opinione pubblica nazionale particolarmente propensa a leggere la realtà socioeconomica attraverso le lenti del sapere "scientifico", erigendo la scienza medesima a oggetto di discorso con obiettivi che ne travalicavano spesso i confini metodologici specifici. Si trattò di una parabola che non ebbe un'inclinazione necessariamente borghese o reazionaria, come testimonia la fascinazione socialista per le scoperte tecnologiche e scientifiche che culminò proprio negli anni in cui Morasso preparava *Il nuovo aspetto meccanico del mondo*. L'ascendente esercitato dal progresso e dai nuovi e più potenti mezzi di produzione sembrò infatti a molti socialisti una possibilità per l'operaio di esaltare il proprio ruolo di produttore e di artefice del rinnovamento sociale, oltre che della sua forza e potenza individuali. La macchina si presentò nella duplice veste di strumento di sfruttamento e di redenzione; temuta per gli effetti negativi sui ritmi di lavoro e sull'occupazione e ammirata per le potenzialità che racchiudeva. La lettura delle trasformazioni tecnologiche alla luce della teoria dell'evoluzione, da più parti avanzata, fu considerata garanzia di ne-

33. "L'Arduo", 2, 1923, cit. da R. Maiocchi, *Scienza, industria e fascismo (1923-1939)*, in "Società e storia", 2, 1978, pp. 281-315, p. 292, nota 37.

34. A. Soffici, *Relativismo e politica*, in "Gerarchia", 1,1922, citato ivi, p. 292.

cessità dei processi naturali su cui si basava la stessa idea della ineluttabilità della realizzazione del socialismo[35]. "La società capitalistica è oggetto di tutti i nostri attacchi"– scrisse così Arturo Labriola nel 1907 – "ma noi non vogliamo distruggerla colpendo il principio in forza di cui è riuscita a realizzare una così alta produttività economica [...] Anzi, noi siamo pieni di ammirazione davanti alle meraviglie accumulate dalla società capitalistica e ci proponiamo di accrescerle sempre di più. Il capitalismo è il padre e il maestro della futura società socialista"[36]. Ed Ernesto Verzi, primo segretario della Federazione italiana operai metallurgici (Fiom), negli stessi mesi osservò marxianamente sul suo testo più importante, *I metallurgici d'Italia nel loro sindacato*:

> La macchina sconvolgendo i rapporti dinamici delle popolazioni in relazione ai loro mezzi di sussistenza, ha realmente suscitato la forza necessaria per abbattere ogni privilegio, ogni ingiustizia sociale. Essa ha fatto sorgere sulle rovine dell'aristocrazia feudale e della produzione artigiana, l'industrialismo borghese; e questo per naturale conseguenza ha sommerso i servi e gli artigiani nel mare magnum del proletariato moderno. [...] In relazione all'evolversi dell'industrialismo, l'organizzazione si è sviluppata. Mentre esso allarga il suo dominio, aumenta virtualmente l'organizzazione di classe. Queste due leve della società, agendo mercé i progressi della meccanica, l'una per l'altra come l'una contro l'altra, hanno così sollevato quel nucleo di interessi che inesorabilmente dovrà condurre la struttura economica della società moderna a modificazioni graduali e corrispondenti allo sviluppo che la classe lavoratrice andrà faticosamente conseguendo nella sua marcia fatale verso futuri migliori destini [37].

35. Cfr. M. Antonioli, *Sindacato e progresso*, F. Angeli, Milano 1983, pp. 18-ss. e P. Audenino, *La cultura socialista: un nuovo sistema di valori*, in *La cassetta degli strumenti*, a cura di V. Castronovo, F. Angeli, Milano 1986, pp. 115-168.

36. A. Labriola, *Sindacalisti e sindacalismo*, in "Divenire sociale", 1 settembre 1906, citato in P. Salvadori, *I socialisti e l'industria (1898-1907)*, in "Storia in Lombardia", 1, 1998, pp. 37-151, p. 61.

37. E. Verzi, *I metallurgici d'Italia nel loro sindacato*, Snt, Roma 1907, p. 234.

Si tratta di posizioni non troppo diverse da quelle che Morasso sostiene ancora nella prefazione al testo qui presentato, laddove scrive che

> il premere delle falangi operaie, delle rivendicazioni proletarie, gli scioperi, lo stesso socialismo hanno avuto il loro germe ed hanno ancora il massimo sostegno nella macchina a vapore. Il socialismo forse non è che la teorizzazione di una condizione pratica transitoria (collettività di sforzo e di godimento) creata dalla macchina a vapore [38].

Ovviamente differenti da quanto auspicava Verzi sono in Morasso le conseguenze dell'avvento del trasporto meccanico e della sua declinazione nei beni di consumo durevoli.

> Non soltanto con la materiale sostituzione e con l'assumersi molte funzioni delle ferrovie l'automobile farà sentire la sua prevalente influenza sulla locomozione collettiva, bensì anche col modificare gli attuali rapporti tra la società e la classe dei ferrovieri. Rendendone meno necessaria l'opera, l'automobile diminuirà le loro pretese e darà modo di non più temere le loro minaccie [sic]. L'automobile non ha bisogno di coadiutori, non ha bisogno di alcun intermediario. Colui che lo [sic] conduce viaggia, e non c'è bisogno d'altro. L'innumerevole moltitudine richiesta dalle ferrovie e che ora preme sullo Stato e sui viaggiatori, perché indispensabile, diventerà quasi inutile. In secondo luogo l'automobile ammaestra l'uomo alla meccanica, mette la meccanica alla portata di tutti, ne fa una faccenda abituale e pertanto i cittadini non sono più impreparati e presi alla sprovvista se i meccanici, se i ferrovieri œrcheranno di costringerli, rifiutandosi di lavorare [39].

Il problema ultimo di Morasso, qui come nel resto della sua opera, è sempre la riforma dello Stato e della politica nel quadro della nuova società capitalistica: poiché lo Stato ha pervaso la società con la sua azione, questa, da sempre abituata a essere presa per mano, non ha mai sviluppato un'adeguata coscienza di sé.

38. Cfr. Morasso, *Il nuovo aspetto meccanico…*, p. 9.
39. Ivi, pp. 66-67.

L'automobile rappresenta un'arma formidabile nelle mani dello Stato e della società, uno strumento di lotta contro l'irruzione oramai irrefrenabile della questione sociale. Il trasporto meccanico è qui un elemento fondativo di nuovi equilibri di potere e di trasformazione del ruolo stesso dello Stato: istituto che "di fronte ad un avvenimento non politico [...] si trova turbato e la società si turba per ripercussione"[40]. Nella incapacità tradizionale di affrontare problemi politici, come gli scioperi, con armi non politiche quali l'autonomizzazione degli individui, in grado di emanciparli da bisogni che possono essere soddisfatti solo da una compagine operaia organizzata e dunque rischiosa per le sorti del capitalismo, lo Stato è destinato ad affrontare la questione sociale con un "risultato mediocre" e la società a essere "rassegnata accontentandosi di lagnarsi a parole"[41]. Dietro il tratto innegabilmente reazionario della "macchinolatria morassiana"[42] non è tuttavia impossibile scorgere il nobile filone ottocentesco di critica della continua opera di regolazione da parte dello Stato, operante anche attraverso una capillare opera di orientamento delle mentalità e delle pratiche. Dalla polemica contro la pretesa di "governo moderatore, attento, affannato, responsabile di tutti i sospiri degli uomini inginocchiati davanti a lui", che Francesco Ferrara annoverò nel 1852 fra i lasciti più onerosi del secolo dei Lumi, "Idea di uno Stato la cui funzione è quella di soffocare i suoi sudditi per troppo carezzarli e curarne le sorti", che nel cuore dell'Ottocento "predomina[va] ancora […] fuori la sfera puramente econo-

40. Ivi, pp. 67-68.
41. Ivi, p. 68.
42. Il riferimento è al titolo di V. Vercelloni, *Macchinolatria e modernolatria di Mario Morasso*, Centro Duchamp, Bologna 1970. Sul tema si sarebbe diffuso anche R. Tessari, *Il mito della macchina*, Mursia, Milano 1973.

mica"[43], tale filone trovò espressioni alte nell'opera intellettuale e politica di figure come Silvio Spaventa, Stefano Jacini e Marco Minghetti, che con l'obiettivo di restituire potere di autodeterminazione alla società civile criticarono le istituzioni attraverso cui lo Stato determinava spazi fondamentali della vita individuale. Si tratta di importanti testimonianze a conferma del fatto che quanto detto sull'invadenza dello Stato nella seconda metà del XIX secolo non sempre assunse i tratti del reazionarismo antidemocratico, della *deprecatio temporum* o dell'antiparlamentarismo narrativo e giornalistico[44].

Il testo qui riproposto presenta dunque aspetti di complessità e articolazione concettuale superiori alla semplice identificazione del fulcro della modernità nella macchina o più ampiamente nel mito tecnologico: elementi che peraltro erano già stati messi a fuoco dalla Scapigliatura ed erano presenti nella poetica italiana a partire da Carducci[45]. Nella macchina e nella tecnologia Morasso trova piuttosto il nucleo mitico di una modernità a tratti vacua, che in quanto tale deve essere riempita di emozioni, avventure, rischi. Già in *La nuova arma (la macchina)* egli, nel capito-

43. F. Ferrara, *Ragguaglio biografico e critico sugli autori contenuti nel presente volume*, in *Biblioteca dell'economista*, s. I, vol. III, Cugini Pomba, Torino 1852, pp. V-LXX, citato da D. Bidussa, *Pietro Verri, perduto e (forse) ritrovato*, in P. Verri, *Meditazioni sulla economia politica*, a cura di R. De Felice, Bruno Mondadori, Milano 1998, pp. 1-16, p. 3. Sulle molteplici implicazioni della dimensione libertaria del pensiero di Ferrara, giunte fino alla difesa della legittimità delle coalizioni operaie, del tutto inconsueta per l'Italia dell'epoca, cfr. F. Della Peruta, *Francesco Ferrara nella vita politica italiana*, in "Società e storia", 44, 1989, pp. 333-379.

44. Sul tema hanno scritto, fra gli altri, S. Cassese, *Cultura e politica del diritto amministrativo*, Il Mulino, Bologna 1971, pp. 20-ss; R. Romanelli, *L'Italia liberale (1861-1900)*, Il Mulino, Bologna 1979; S. Rodotà, *La libertà e i diritti*, in *Storia dello Stato italiano dall'Unità e oggi*, a cura di Romanelli, Donzelli, Roma 1995, pp. 301-363; A. M. Banti, *Storia della borghesia italiana*, Donzelli, Roma 1996, pp. 237-ss.

45. Come ben rileva M. Marchesini, *L'elica e il sistema*, in "Italica", 2, 1997, pp. 235-248, p. 236.

lo iniziale intitolato *Il ritmo della vita*, sviluppava una riflessione disincantata sulla rapidità del mondo moderno, ritraendo amaramente l'illusione della conquista di velocità sempre più alte come fonte di piacere e progresso.

> Noi ci troviamo così insoddisfatti di ciò che abbiamo compiuto [...] che il bisogno di correre sempre più velocemente ha acquistato la preponderanza su ogni altro e il suo appagamento forma una delle nostre maggiori soddisfazioni. In questo senso l'aumento della velocità è per noi aumento di benessere. E oramai questo rapporto si è così profondamente fissato nell'anima nostra, che mentre la lentezza ci cagiona una sofferenza vera e propria, la corsa invece basta da sola a procacciarci la gioia che inebria [46].

Nulla è del resto meno aderente allo stereotipo futurista della misurazione morassiana della distanza che separa l'uomo dalla felicità, attuata proprio utilizzando lo strumento della felicità: "L'aumento febbrile della velocità è determinato dallo straordinario aumento della distanza immateriale che ci separa dalla nostra felicità, o da quella che noi supponiamo tale"[47]. Alla lucidità di tale visione corrisponde la tenuità dei toni puramente apologetici che nel *Nuovo aspetto meccanico del mondo* hanno un ruolo retorico modesto, e l'enfasi costante per gli aspetti concreti e le implicazioni pratiche dello sviluppo automobilistico. Morasso nega la profezia riguardante la necessità di una "strada speciale che attribuisse all'automobile la libertà di esplicare tutta intera la sua potenza, lontano da sistemi, abitudini e ordegni più tardi e ostili"[48], mentre offre una puntuale analisi meccanico-strutturale dei veicoli, con la prosaica disarticolazione del "cocchio del sogno"[49] in

46. Morasso, *La nuova arma (la macchina)*, cit., p. 14.
47. Ivi, p. 20.
48. Id, *Il nuovo aspetto meccanico…*, p. 181.
49. Ivi, p. 196.

chassis e motore e la fredda disamina tipologica dei prodotti delle principali case: Renault, Mercedes, Benz, Daimler. Le eco simboliste riaffiorano forse nella rievocazione della "veglia notturna" prima della corsa, dominata dal "dormiveglia che turba la nostra percezione" e da un "buio della notte [...] appena venato dalle prime filtrazioni mattinali"[50]. Lo spazio dedicato all'esaltazione della corsa automobilistica è ridotto a poche pagine: molte meno di quelle dedicate alla riorganizzazione del lavoro nelle fabbriche di automobili e alle trasformazioni del paesaggio indotte dalla ristrutturazione viaria.

Tutto ciò rende questo volume forse la miglior lettura che l'intellettuale ligure abbia trasmesso al ventunesimo secolo. Gli accenti più manierati e l'entusiasmo liricheggiante per il futuro paiono oramai confinati nei titoli (che continuano a declamare "La conquista della rapidità", "Nelle spire della vertigine"[51]), mentre l'incedere, quasi sempre lucido e pacato, ripropone oggi le disamine, le esitazioni, i turbamenti di uno sguardo disincantato sulla prima modernità.

50. Ivi, p. 224.
51. Ivi, p. 274.

MARIO MORASSO

IL NUOVO
ASPETTO MECCANICO
DEL MONDO

ULRICO HOEPLI
EDITORE LIBRAIO DELLA REAL CASA
MILANO
—
1907

PROPRIETÀ LETTERARIA

I DIRITTI DI RIPRODUZIONE E DI TRADUZIONE
SONO RISERVATI PER TUTTI I PAESI

Milano — Tipografia Umberto Allegretti — Via Orti, 2.

INDICE

PREFAZIONE: *Le due grandi divisioni della storia. — L'éra degli animali domestici e l'éra meccanica* . 3

PARTE I.

Come l'automobile trasforma le nostre macchine.

I.. La rinnovazione di tutti gli utensili — L'importanza tecnica ed economica dell'automobile . . . 25
II.. La locomozione individuale — Dalla trazione animale alla trazione meccanica 34
III. La locomozione collettiva 45
a) Ferrovie e automobili ivi
b) Le ferrovie da qui a un secolo 52
c) L'automobile su rotaie 60
d) I ferrovieri e i volontari automobilistici . . 66
e) Un esempio caratteristico 73
IV. La locomozione acquatica — Il canotto automobile 70
I.. Il nuovo campione del mare ivi
II.. Le imprese nautiche del motore a benzina 84
III. La guerra e le armi automobili 96

PARTE SECONDA.

Come l'automobile trasforma la nostra vita.

I. .. Il costume è cambiato. — Verso la libertà e la spontaneità 124
II.. In tutte le classi della società 130
1. L'automobile per il re ivi
2. La vettura per città 134
3. L'automobile per il popolo 144
III. Spettacoli e gesti di energia. — Gusti e divertimenti delle classi signorili 151
1. L'invecchiamento del mondo ippico . . . ivi
2. Le nuove Olimpiadi — Il vero « grand prix » 158
IV. Nuovi atteggiamenti e nuovi procedimenti . . . 165
1. La risurrezione della maschera ivi
2. Il giornale dell'avvenire. 171
3. La futura strada 177
V.. Un dominio inaccessibile 184

PARTE TERZA.

L'automobile quale è oggi. - Le sue capacità dinamiche e il suo potere eccitatore.

I... Il cocchio del sogno 195
1. Il macchinario - Chassis e motore ivi
2. La carrozzeria 202
3. Un treno in miniatura 210
II.. La battaglia della velocità. — Sensazioni di una grande corsa automobilistica 217
1. La preparazione — Come si affilano le armi ivi
2. Prima della corsa — La veglia notturna — Una visione d'avvenire 224
3. La corsa 230

III. Dalle corse alle esposizioni — Un ritmo infervorante 237
1. L'utensile animatore ivi
2. L'utensile liberatore 245

PARTE QUARTA.

Le nuove possibilità.

I. .. I limiti della velocità — La massima velocità possibile 255
1. L'acceleramento della locomozione ivi
2. A 320 chilometri all'ora 264
II.. Nelle spire della vertigine — La conquista della rapidità — Le tappe 274
1. La 1ª tappa. A 152 chilometri all'ora . . . ivi
2. La 2ª tappa. A più di tre chilometri al minuto 284
3. La 3ª tappa. A più di 200 chilometri all'ora 290
III. Il successore dell'automobile — Dopo la velocità sulla terra il volo nei cieli 298

PREFAZIONE

Le due grandi divisioni della storia.
L'êra degli animali domestici e l'êra meccanica

Il mondo è cambiato, il mondo è adesso diverso da quello che era prima.

Bella novità! esclamerà taluno, e aggiungerà: Chi non lo sapeva? In parte per davvero, in parte illudendosi, ogni generazione si è convinta di aver messo a nuovo la faccia del mondo e lo ha affermato orgogliosamente. E poi niuno ignora più che il mondo moderno è differente dall'antico. Ma il mutamento non data da ora. È la civiltà che ha rifatto il mondo e le genti su un nuovo stampo. Diamine! noi siamo uomini civili, gli antichi erano barbari.

E con questi due aggettivi il contraditore è sicuro di aver designato la massima differenza tra il presente e il passato e di avervi interposto la più insuperabile barriera.

Se si va a chiedere in che consista l'essere civili e l'essere barbari per valutare appunto la importanza del distacco fra le due condizioni, la risposta non sarà più tanto concisa e netta.

Si capisce così facilmente che cosa voglia dire civili e barbari! E perciò non si sa quasi definirlo. Che bisogno c'è?

Siamo civili perchè l'educazione della civiltà ha rifatto la nostra anima, perchè la nostra vita e la nostra società sono organizzate diversamente dalla vita e dalla società del barbaro. Noi sentiamo, ragioniamo e operiamo in altro modo; noi siamo liberi, siamo ragionevoli, siamo pietosi, sappiamo comprendere le finezze del sentimento e dello spirito, noi siamo morali e siamo puliti, il barbaro nulla è di tutto questo. La nostra società è ordinata liberamente e secondo giustizia e umanità, le attività umane vi si svolgono utilmente con criteri razionali, non vi sono più superstizioni e persecuzioni, la scienza ha rischiarato così tutta l'opera pratica come tutta l'opera intellettuale e sentimentale. La società barbara è tutto il rovescio.

In una parola noi siamo l'espressione del progresso umano, i nostri predecessori ne erano la negazione.

È sufficiente questo, senza altri studi, per asserire che il mondo è cambiato, così da non esservi più confronto fra l'oggi e l'ieri.

Neanche a farlo apposta è precisamente da questo punto di vista che il mondo è rimasto identico a sè, e non ha subìto la più piccola modificazione, poichè qui il mondo vuol dire uomo e riunione di uomini, e l'uomo e la sua anima, e la folla e la società non sono cambiati affatto.

Progresso in questo senso, e cioè intrisecamente, non ve n'è stato punto. Tutto al più si tratta di mutazioni apparenti, superficiali che lasciano immutata la sostanza.

Come si può parlare di progresso effettivo quando con i nuovi scandagli che la ricerca recentissima permette di gettare nei più reconditi abissi del passato si perviene a ritrovare a una profondità storica di oltre ottomila anni gli elementi di una completa e mirabile civiltà i quali dimostrano quanto lontano ancora sia il fondo primordiale?

L'Egitto ci dà esempio di una vera supremazia di civiltà serbata sul mondo per un periodo di oltre quattromila anni. Che cosa sono in paragone i nostri due secoli di variabile civiltà moderna? Un istante, lo spazio di una dinastia faraonica, una oscillazione inconcludente che può essere smentita domani da una oscillazione opposta. Compresi anche quei tempi e quei popoli da cui noi vogliamo separarci assolutamente, denominandoli barbari, si formano al massimo due millenî, neanche la metà del ciclo del primato egiziano, talchè neanche con questa somma, forzatamente eterogenea, possiamo costituire un assieme sufficiente per un giudizio fondato ed esatto.

Forse che si intende di far consistere il progresso nel governo parlamentare e nella teoria della evoluzione?

Prima della Camera dei deputati, prima del suffragio popolare e delle libertà costituzionali, prima dell'evoluzionismo era il caos.... sembra che declamino gli storici figliati dai giacobini e dagli enciclopedisti. Prima della scheda elettorale e della scienza positiva, era il nulla, erano le tenebre; dopo fu il mondo e fu la luce.

La ridicolaggine di questa nuova genesi non ha bisogno di essere dimostrata.

Voti o non voti, con l'evoluzione o senza, l'uomo è quello che era, tale e quale; e lo stesso si dica della società, che è l'unione di molti uomini. Sotto una sottilissima scorza, una vernice diversamente colorata uomo e folla permangono immutati, l'anima è la stessa, ed eguale la somma dei dolori, dei piaceri, dei desideri insoddisfatti, della virtù e della malvagità. Sono quantità che non cambiano queste, che non possono cambiare; rappresentano le dosi fisse, assolute, indispensabili per comporre quel prodotto particolare che si chiama uomo.

Noi erroneamente crediamo che possano variare e attribuiamo al progresso il còmpito di accrescere le une e di diminuire le altre, stimando le une favorevoli e commendevoli, le altre nocive e condannevoli, mentre tutte sono necessarie nella proporzione prestabilita dalla natura e che fortunatamente non cambia per le elocubrazioni degli utopisti.

Ma ammesso pure che il vantato progresso umano non sia che un miraggio, ammesso pure che l'uomo nel suo intimo non sia mutato, che l'anima dell'uomo e l'anima della folla siano rimaste identiche e che non abbia subìto alterazioni di sorta l'essenza della vita con i suoi piaceri e i suoi dolori sempre eguali, si dovrà ammettere che il mondo è cambiato nella sua esteriorità e che sono cambiati gli aspetti, la struttura, gli arredi, gli utensili, i sistemi industriali dell'opera umana che si è trasformato tutto lo scheletro materiale, tutto il macchinario della civiltà, tutto l'armamento tecnico dell'uomo e per conseguenza una gran parte dei suoi costumi e delle sue abitudini.

E si ammetterà altresì che ciò è avvenuto non da ora soltanto, non in questi ultimi tempi, bensì da più di un secolo addietro, da quando si è introdotto nel sistema delle forze sociali, nel grande congegno della civiltà quel nuovo elemento, quel nuovo organo che è la macchina. Il cambiamento daterebbe quindi dall'impiego della macchina a vapore, delle ferrovie e dei piroscafi. Con essi una nuova forza, una nuova sorgente di lavoro, di produzione, di ricchezza, di benessere fa la sua apparizione nella economia umana ed è ben naturale che debba apportarvi un completo rivolgimento.

E questo io sono disposto ad ammetterlo, ma solo in parte, in esigua parte, perchè una tale influenza profonda della macchina, queste macchine primitive non hanno esercitato nè potevano esercitare. Anche qui noi abbiamo con la nostra fantasia anticipato ed esagerato gli avvenimenti.

Abbiamo creduto che per una linea ferroviaria il mondo dovesse cambiar natura e la civiltà tradizionale andar sottosopra.

Nulla di men vero. Noi abbiamo l'esempio caratteristico delle armi da fuoco di cui l'influenza vera nello andamento delle guerre e nella costituzione degli eserciti non si fece sentire che due o tre secoli dopo la loro invenzione. E queste macchine, come piroscafi e locomotive, hanno questo di svantaggio, che sono troppo colossali; non sono come la spada, come il fucile, come il cavallo strumenti individuali, che entrano nel raggio di attività di ciascun uomo, che diventano di sua proprietà, e vengono quasi ad appartenere alla sua personalità, a costituirne un prolungamento e un ampliamento. Esse invece debbono star fuori dalle singole orbite umane debbono vivere e lavorare a parte in una loro orbita peculiare, debbono formare una specie di ente separato, una proprietà collettiva che viene sfruttata collettivamente e produce un soddisfacimento collettivo. L'uomo non se ne può valere da sè e per sè solo. Ha bisogno di altri uomini per costruirle, per metterle in moto, per vigilarle e così pure per goderne i vantaggi.

Non vivendo quindi nella sua intima comunione queste macchine gigantesche non potevano neanche avere una efficace presa sull'uomo, sul suo modo di essere e di comportarsi.

Ed infatti noi vediamo che l'applicazione di tali macchine non oltrepassò i confini della grande industria che si svolge con procedimenti collettivi, e non fu completa che nella industria delle comunicazioni e dei tra-

sporti, mentre non si estese alla vita pratica, alla vita minuta e individuale, ai lavori quotidiani. L'applicazione ne fu soltanto parziale, tanto che uno dei più vasti campi della attività umana, quello militare, ne è rimasto del tutto esente.

Tutti i servizi militari fino a ieri, anche dopo un secolo di macchine a vapore, sono stati compiuti con i mezzi e i procedimenti con cui si compivano prima della invenzione di tali macchine.

Se la macchina a vapore quindi fu il germe di una nuova condizione, se essa introdusse nella compagine della vita umana, dei rapporti fra gli uomini, della civiltà un nuovo principio attivo, se aprì la possibilità, a una radicale trasformazione del mondo, non la compì. Con tale macchina si annunciò, ma non si sviluppò nè si stabilì una êra meccanica, l'êra meccanica del mondo.

Quasi tutti i vecchi sistemi, arnesi, strumenti in uso prima della macchina a vapore, dalle origini della civiltà, dalle prime rudimentali organizzazioni umane con l'ascia e il punteruolo di silice, fino al battello di Fulton e alla locomotiva di Stevenson, perdurarono anche dopo, rimasero nella vita e nella pratica parallelamente ai sistemi meccanici inaugurati da questi due ultimi congegni, e anzi perdurarono da soli nell'azione individuale, nell'opera dei singoli uomini ove i sistemi meccanici per la loro colossalità non penetrarono affatto.

Rimasero perciò tutti gli animali domestici, tutte le fonti di energia che potevano essere adoperate dal singolo uomo; restarono i quadrupedi da tiro e da soma, i cavalli, i muli, gli asini e i buoi così per la trazione e il trasporto come per i lavori agricoli; vomere e falce e tutti gli utensili di maneggio individuale, usati da tempo immemorabile così in pace come in guerra. E la casa e la fattoria e i campi e la piccola officina e

la bottega e la strada cittadina rimasero tali e quali press'a poco come erano sempre stati, estranei all'influenza della macchina, dalla quale, ripeto, l'uomo singolo non fu tocco.

È evidente quindi come anche i costumi e i sentimenti dell'uomo singolo si siano modificati in minima misura. L'uomo non si foggiò al contatto della macchina a vapore, non si potè foggiare una sensibilità e una attività meccaniche, appunto perchè tale contatto non fu mai di tutti gli uomini, ma si restrinse a un gruppo speciale di lavoratori incaricati esclusivamente di siffatta funzione. E così si formò un corpo particolare, una comunità circoscritta di meccanici in mezzo al restante degli uomini ignari e inabili, un corpo tecnico che ebbe in consegna e in balìa le grosse macchine, che ne fu e ne è ancora il depositario e il padrone più dei padroni autentici, perchè è il solo che si sia conformato ad esse, che possa sopportarne l'ardente respiro e i rudi urti, che possa porle in moto e dirigerle, e che quindi, come è perfettamente logico, avendo questa capacità che si risolve in un immenso potere che gli altri non hanno, ne abusi per tiranneggiare tutti gli altri.

Il premere delle falangi operaie, delle rivendicazioni proletarie, gli scioperi, lo stesso socialismo hanno avuto il loro germe ed hanno ancora il massimo sostegno nella macchina a vapore.

Il socialismo forse non è che la teorizzazione di una condizione pratica transitoria (collettività di sforzo e di godimento) creata dalla macchina a vapore.

Si è verificata nella storia della industria pacifica una fase eguale a quella distinta nella storia militare dai mercenari e dalle compagnie di ventura. Le nazioni che non combattevano con milizie proprie, e che a poco a poco si disavvezzavano dalle armi, come Cartagine,

come l'Impero della decadenza, come poi Venezia, e che si valevano perciò dell'opera dei mercenari erano a loro turno sottomesse ai voleri di costoro che talvolta ne misero anche l'esistenza a repentaglio. Eglino solo avevano l'armi e sapevano maneggiarle per guerreggiare, eglino soli, come gli odierni meccanici, sapevano fare una cosa di cui tutti gli altri erano ignari, ma di cui avevano bisogno, ed abusavano naturalmente di tale privilegio contro gli inermi e gli inetti che li pagavano.

Adunque con la introduzione delle prime macchine a vapore l'asse della costituzione mondiale non si spostò che in esigua porzione. Certo non si poteva dire di essere veramente passati dalla antica civiltà ad animali domestici alla nuova a tipo meccanico.

Poichè queste sono le due grandi uniche positive divisioni della storia e della civiltà umana e tutte le altre non contano, non sono che classificazioni arbitrarie ed effimere. Un generatore vivente di energia o un generatore meccanico di energia, questi soltanto sono i due perni intorno ai quali si possono comporre i due diversi sistemi di civiltà umana.

L'uomo per uscire dalla vita selvaggia, dalla vita bestiale ha bisogno di aggiungere alla forza di cui egli è la sorgente viva un'altra forza, altre forze; ogni suo miglioramento non si attua che alla condizione che altri lavori per lui. Occorre che altre forze lavorino nelle opere faticose delle prime necessità materiali, perchè egli possa dedicare ad altri scopi la sua forza risparmiata. L'economia primitiva non ammette altra soluzione.

A questo bisogno provvidero gli schiavi e gli animali domestici dagli inizi della civiltà fino ad oggi. E anzi la prima luce di civiltà coincidette, fu tutt'uno con la prima organizzazione dello sfruttamento del lavoro

altrui. La civiltà data da quando un tale, il più forte, il più astuto, il capo, facendo lavorare uomini e bestie e togliendo loro il frutto di quel lavoro, non dovette più affaticarsi nella ricerca del cibo, nella costruzione del tugurio, nella difesa dalle belve feroci e potè pensare a far leggi, a vivere in costumanze più piacevoli, a preparare conquiste, a foggiar nuovi strumenti, potè insomma pensare ad alcuna di quelle cose in cui appunto consiste la civiltà.

In questo ordine di rapporti, in questo sistema di economia non intervenne alcun cambiamento fino all'apparire della macchina, ed è per questo che malgrado tutte le divisioni, le suddivisioni, le êre e le egire in cui si volle frazionare la storia umana, essa quasi fino a tutto oggi non conta che una sola êra, una sola civiltà quella resa possibile dallo sfruttamento delle sole sorgenti animali di energia, quella degli schiavi e quella degli animali domestici.

Per l'esattezza è da notare che un mutamento, uno solo vi è stato, l'abolizione della schiavitù, uno dei più grandi e fatali errori dell'umanità, perchè compiuta prematuramente, quando non vi era neanche la speranza di nuove fonti di energia da sostituire a quella cui con tanta imprudenza si veniva a rinunciare. A un tale errore si deve il tralignamento della civiltà cui mancava il principale alimento, si devono l'oscuramento e l'impoverimento medioevali. E il lentissimo risorgimento che non ci ha ancora riportato alle condizioni di prima, ai fasti già toccati in antico dalle insigni civiltà schiavistiche, l'egiziana, la greca, e la romana è dovuto alle enormi difficoltà incontrate per pareggiare il costoso bilancio della civiltà, privo del cospicuo introito del lavoro schiavistico (e la rivoluzione francese non è probabilmente che l'effetto dell'enorme *deficit* provocato dalla

civiltà abbastanza sfarzosa di Luigi XIV) e per trovare una qualche nuova fonte di energia con cui supplire alla perdita di quella fornita dagli schiavi.

Alla schiavitù non si sarebbe dovuto rinunciare, e con le massime precauzioni, che con la messa in opera della macchina. La schiavitù era una condizione necessaria indispensabile, era il sostegno principale di una grande civiltà, il genio di Aristotele questo aveva divinato, ed infatti abolita la schiavitù non fu possibile più alcuna grande civiltà nel mondo; ne mancavano le possibilità materiali.

La macchina finalmente è sopravvenuta a ristabilire l'equilibrio o almeno a colmare una gran parte del disavanzo, e lo sviluppo che sta prendendo adesso mostra che non solo essa potrà fornire tutta la energia, tutta l'opera ricavata un tempo dalle miriadi di schiavi, ma che tra breve essa sarà la principale fonte di forza a cui l'uomo attingerà per tutti i suoi bisogni e per risparmiare le forze proprie, la fonte unica immensa e inesauribile, la fonte infinita a cui si potrà chiedere qualsiasi quantità di energia senza più misurare, per qualsiasi impiego, per i più urgenti come per i più futili, la fonte che sopprimerà tutte quelle animali, scarse, penose, incerte, e che consentirà ogni sperpero per qualsiasi grandezza di civiltà.

Ed ecco l'altra êra, la nuova êra della storia umana, l'êra contradistinta non più da un generatore animale, ma da un generatore meccanico di energia; e cioè la nuova civiltà che trae i suoi mezzi, la sua struttura, i suoi fini non più dalle forze viventi ma dalla forza meccanica (1).

(1) La differenza fra le due civiltà, una volta che questa nuova si sarà sviluppata e costituita, consisterà in ciò: che l'antica civiltà alimentata da energie viventi era necessariamente limitata, perchè tali energie, per quanto noi ci figuriamo riserve innumerevoli di schiavi e di animali domestici, non sono infinite; mentre la nuova alimentata da energie meccaniche sarà illimitata, perchè noi possiamo pensare a una moltiplicazione quasi infinita delle macchine, sempre più potenti e instancabili, e potrà quindi assumere magnificenze per noi inconcepibili.

Così per la durata, e così per la quantità di individui che potranno godere dei maggiori benefici della civiltà istessa.

Ma una tale êra nuova, un tale cambiamento dell'ordine della civiltà, e ritorno al mio primo asserto, se si annuncia con la macchina a vapore non si attua, non si stabilisce che adesso, proprio adesso, con i nuovi motori elettrici e a gaz, e specialmente con i meravigliosi motori a benzina che, frazionata comodamente l'energia a seconda dei bisogni dei consumatori, rendendone facili e poco dispendiosi e ingombranti il movimento e l'esercizio, mettono la macchina a portata di tutti, la rendono individuale, ne fanno l'ausiliario, il compagno dell'uomo in tutte le mille occorrenze quotidiane, la fanno partecipare veramente alla esistenza dell'uomo, la mescolano alla nostra consuetudine, la introducono nella casa, la fanno vivere in continua comunione con l'uomo, talchè egli a poco a poco si abitua a considerarla come una parte viva di sè, e a non poterne più farne a meno. In altre parole è con questi piccoli, robusti, docili e presti motori che il generatore di energia meccanica viene a supplire perfettamente il generatore di energia animale e che la macchina diventa capace di sostituire schiavi e animali domestici, e di prenderne il posto nei vari uffici, da quello di trasportarci nello spazio a qualsiasi velocità, a quello di agitare i ventilatori per rinfrescarci nell'estate, da quello di il-

luminarci la casa a quello di arare il nostro campo, da quello di muovere il tornio a quello di combattere per noi.

A questo punto, guardandomi intorno, ho incominciato a discernere che il mondo è in verità mutato; e dapprima guardando all'ingrosso, in quella specie di ingrandimenti degli individui che sono gli Stati, ho veduto le linee principali dei mutamenti. Prima di esaminare il quadro nei suoi particolari, prima di distinguere i mutamenti intimi della vita individuale e delle cose singole, ho voluto scorgere sommariamente l'impronta nuova complessiva del disegno, per comprendere meglio, in quell'ingrandimento della condotta individuale che è la condotta collettiva degli uomini, e cioè la politica, e ne ho rilevato le nuove tendenze, il nuovo indirizzo che portano appunto alla ricostituzione delle grandi civiltà mediante la conquista e l'impero, tendenze prevalenti ormai su quelle finora vigenti dello *statu quo,* ed ho esposto tali mie osservazioni nei miei due libri: L'*Imperialismo nel secolo XX* e l'*Imperialismo artistico* (1).

Ho ricercato poi le ragioni delle nuove correnti politiche, ne ho voluto trovare il mezzo, e le une e l'altro io ho scorto nella nuova forza apparsa nel mondo, nella forza generata da una scaturigine meccanica, forza che doveva ancora svolgersi, che doveva farsi valere, far la sua strada, compiere il suo ciclo. La macchina, ecco la spinta alla nuova politica in grande di conquista, ed ecco la nuova arme dei nuovi imperi mondiali, e a indicare e a spiegare tale rapporto fra le mutate idee politiche e il nuovo agente dinamico costituito dalla macchina ho scritto l'altro mio libro che ha per titolo *La nuova arma* (1).

(1) M. Morasso. *L'imperialismo nel secolo XX.* Milano, Fratelli Treves editori, 1905. — M. Morasso. *L'imperialismo artistico.* Torino, Fratelli Bocca editori, 1903.

Indi i miei sguardi, fatti consapevoli, hanno potuto scrutare più minuziosamente, sono passati da queste visioni sintetiche alla osservazione dell'uomo singolo e degli elementi della sua proprietà, ed ho visto pure che quello che noi dianzi avevamo scambiato per un grande mutamento non lo era affatto, era appena, come dissi, un indizio e una preparazione, e che la trasformazione vera e completa si effettua precisamente adesso. È adesso che si può dire che il mondo cambia, che avviene il distacco vero reciso evidente da tutto il passato, che il mondo si fa veramente moderno, che le antiche consuetudini millenarie si aboliscono e ne cominciano di nuove. È adesso che l'uomo e la civiltà fanno pelle nuova, che gli arredi e gli utensili di tutta l'opera umana si rinnovano e se ne rinnovano quindi i gesti, è adesso perciò, che il mutamento da puramente materiale e tecnico si fa anche psicologico e che l'anima umana è veramente a un *tournant* della sua storia.

E per esprimere questo mutamento e quelli prossimi, che seguiranno in tal senso ho scritto questo *Nuovo aspetto meccanico del mondo.*

★

Ed ora mi sia consentito in questa premessa un piccolo vanto personale.

Ciò che io verrò dicendo lungo queste pagine intorno all'automobile, al suo prodigioso sviluppo, al progresso

(1) M. Morasso. *La nuova arma.* Torino, Fratelli Bocca editori, 1905.

meccanico da esso attuato, alle possibilità da esso dischiuse e all'avvenire a cui è chiamato, sembrerà una cosa naturale, una osservazione o una previsione che si fa da sè, una specie di *après coup* assai facile.

Meglio così. Vorrà dire che si tratta di verità accertate, e questo è il mio massimo compiacimento, perchè ciò che io desidero adesso di mostrare, ciò di cui voglio farmi vanto si è che io per primo e io solo in Italia, oltre undici anni or sono, quando in Italia l'automobile era sconosciuto, quando si esperimentava all'Arena di Milano, fra lo stupore di tutti i presenti una prima rudimentale bicicletta che camminava (o per meglio dire che non camminava) da sè, quando l'arrivo di una *Benz* era un avvenimento segnalato dai giornali, e a Parigi era ancora da costituirsi l'Automobile Club e non era ancora avvenuta alcuna corsa automobilistica, tempi preistorici omai, io, ripeto, primo e solo previdi e affermai allora quelle che adesso sembrano verità banali.

Ecco infatti ciò che io scriveva nella *Gazzetta di Venezia* del 5 ottobre 1905 sotto il titolo: *Gli automobili:*

« Davanti allo sviluppo straordinario del ciclismo, « che per la sua rapidità pare più dovuto ad un maniaco « entusiasmo che non ad un bisogno vero dell'ambiente « venir fuori a dire che il regno della bicicletta appar- « tiene solo al presente potrà, sembrare infondata affer- « mazione.

« Eppure così è; me ne duole, per tutti coloro che « hanno riversato la sentimentalità dell'animo loro in « romantiche apologie della fata bicicletta. L'avvenire « non è della bicicletta, bensì dell'automobile quantunque « non ci sia ancor dato di precisare, nè pure vagamente « il tipo di macchina che trionferà sulle altre.

« La ragione è presto capita.

« Il lato veramente utile della bicicletta, quello che « risponde ad un bisogno realmente sentito nell'ambiente « moderno, non costituisce oggi di per sè solo il mo- « tivo dell'enorme incremento del ciclo, dirò anzi che « ne forma la parte più esigua.

« Se la vita moderna ha una esigenza sentita, questa « è certamente un sistema di locomozione che abbia i « seguenti requisiti:

« 1.° Rapidità;
« 2.° Buon mercato;
« 3.° Minimo consumo di energia organica;
« 4.° Individualità e libertà del movimento.

« Tutti i sistemi di locomozione che videro la luce « fra gli uomini furono in tanto più progrediti in quanto « si avvicinavano a raggiungere questi requisiti, o ne « perfezionavano straordinariamente uno.

« Al mondo ed alla civiltà antichi e della età di mezzo poteva bastare il marciare a piedi o a cavallo.

« Questi due sistemi pertanto ottenevano alcuni degli « intenti detti sopra ed è perciò, che ancora oggi per- « mangono. Il primo è a buon mercato e del tutto in- « dividuale e autonomo; il secondo compensa la defi- « cenza di queste due qualità con una rapidità maggiore, « bastevoli per le relazioni sociali di quei tempi, e con « un consumo minore di energia umana.

« Mano mano che la civiltà veniva facendosi più in- « tensa, e le relazioni fra gli uomini richiedevano uno « scambio più facile e rapido, anche i mezzi per attuarle « subivano una uguale trasformazione; ed eccoci da « prima alla trazione a cavalli e alla organizzazione « delle poste e poi alla grandiosa invasione delle fer- « rovie, dei *tramways* a vapore ed elettrici.

« Il progresso è stato enorme.

« Però non tutti i quattro essenziali requisiti di un

« sistema perfetto di locomozione sono stati ottenuti, e « ne pure furono tutti quattro raggiunti allo stesso grado « di perfezione.

« Se con la ferrovia fu ottenuta una rapidità che era « sufficiente ai nostri bisogni e se con essa, sebbene in « grado minore, anche un certo buon mercato fosse rag- « giunto, non si può dire che la fatica umana sia stata « del pari risparmiata, l'autonomia e individualità del « movimento furono poi necessariamente impossibili ad « aversi.

« I *tramways* elettrici aumentarono ancora questi « progressi. Anzi tutto, per la rapidità che essi pote- « vano sviluppare nei centri popolosi, secondo, per la « minore spesa e fatica umana che essi richiedevano. Per « ultimo essi già più che le ferrovie avvicinavano il re- « quisito della individualità e autonomia del movimento, « potendo fermarsi e mettersi in movimento più facil- « mente del treno, e bastando un concorso minore di « pubblico per ogni corsa.

« Una vettura sola è già un notevole progresso verso « l'individualità, che non un treno. (1)

« Fino a pochi anni or sono, è curioso di notarlo, « all'infuori dell'andare a piedi o a cavallo, l'uomo « non aveva trovato sistema alcuno di locomozione che « potesse dirsi se non del tutto autonomo, almeno in- « dividuale, per cui cioè ogni individuo singolarmente « potesse muoversi a seconda del suo bisogno e mediante « la sua volontà, sia usando della propria energia quanto « di un'altra fonte di forza pronta ai suoi ordini.

« La *draisienne* e l'alto biciclo non potevano certo « far intuire la presente bicicletta.

(1) Cfr. ciò che io scrivo ora nel capitolo III sulla locomozione collettiva.

« A soddisfare questo immenso bisogno della indivi- « dualità e autonomia del movimento, bisogno, che il « turbinoso e complicato intreccio dei rapporti sociali « nell'oggi aveva reso più acuto, venne la bicicletta.

« Se il nuovo mezzo di locomozione veniva così ad « appagare uno dei più sentiti bisogni umani, quello di « potersi muovere con discreta rapidità a seconda del « proprio volere, viceversa relativamente agli altri re- « quisiti era inferiore ad altri sistemi di locomozione già « in uso.

« La fatica umana richiesta era massima, questa im- « perfezione specialmente, come dissi da principio, mette « un limite all'avvenire del ciclismo, come sistema fu- « turo di locomozione pratica.

« La bicicletta come *sport,* come distrazione magari « come mezzo terapeutico resterà, ma non si diffonderà « come mezzo di locomozione.

« Mi pare che ora non si debba fare uno sforzo ec- « cessivo per avere una idea di ciò che dovrà essere il « sistema di locomozione perfetto, e l'ordine che lo ef- « fettuerà.

« Occorre in primo luogo, che soddisfi pienamente « al bisogno di individualità, che cioè il singolo ne possa « profittare; secondo che sia il più possibile autonomo, « vale a dire non soggetto alle accidentalità telluriche « e climatiche; terzo che rappresenti l'attuazione della « legge del minimo sforzo combinato col massimo ef- « fetto, che in questo caso è la velocità; e per ultimo « che sia a buon mercato.

« L'automobile da quanto si può già vedere, pre- « senta tutte queste qualità; in esso sta l'avvenire.

« Oramai può essere ancora questione di qualche « anno, ma ben presto si troverà senza dubbio il mo- « tore che abbia questi requisiti. I tentativi fatti sono

« più che buoni. Il progresso si dirige per due vie pa-
« rallele, da una parte i motori elettrici che non atten-
« dono se non un piccolissimo progresso per divenire
« adattabili a un sistema di locomozione individuale;
« dall'altra i motori a benzina già perfezionati a tale
« scopo e che hanno dato uno splendido esito.

« Oggi centinaia di vetture, di tricicli, biciclette e
« *tandems* a benzina si muovono per le strade popolose
« della America del Nord e della Francia. Per l'appunto
« è giunta a Roma di questi giorni la vettura a petrolio
« leggiero, sistema *Benz* che percorre in media 20 chi-
« lometri all'ora e richiede non più di 3 o 4 centesimi
« di spesa per chilometro.

« A Parigi il conte de Dion pensa di fondare un
« gran circolo, l'Automobile Club, che avrà per iscopo
« l'incoraggiamento attivissimo della locomozione auto-
« mobile; niun dubbio che non abbia a sortire un ot-
« timo effetto.

« Si sono già raccolti 45.000 franchi di sottoscrizioni
« e già si parla di esposizioni, di concorsi di corse,
« tanto di velocità che di resistenza, per l'anno ven-
« turo.

« L'idea farà molta strada, basta Parigi per lanciarla
« nel mondo.

« E non appena il nuovo sistema di locomozione,
« per questi impulsi che lo spingono avrà raggiunto
« ancora quei pochi perfezionamenti che lo porranno in
« contatto diretto col pubblico e col popolo, allora, ben
« lo si può dire, da che il fenomeno è già cominciato,
« il cavallo diverrà esclusivamente un soggetto di lusso
« e di macello ».

★

E al 3 luglio del 1898, ancora io solo, poichè niuno in Italia si occupava di questi giocattoli, riconfermavo l'ardita profezia, pure nella *Gazzetta di Venezia* in un articolo dal titolo: *L'arte e gli odierni mezzi di locomozione:*

« Da pochi anni a questa parte la natura e l'aspetto
« dei sistemi di locomozione individuali hanno subito
« profondi mutamenti, e altri più importanti ancora sono
« prossimi. La bicicletta penetrata ormai nell'uso pra-
« tico della vita moderna circola per le nostre città
« e per le strade delle nostre campagne, infondendo un
« soffio di vita e di nuova energia.

« L'automobile a sua volta è destinato a completare
« quel bisogno di moto rapido, indipendente e senza
« fatica che la bicicletta ha suscitato nell'animo mo-
« derno.

« Già fino da ora i suoi risultati pratici e il favore
« ottenuto sono rilevantissimi. Tanto come oggetto di
« lusso, di *sport* e di divertimento, quanto come mezzo
« di locomozione e di trasporto per uso comune e per
« la speculazione, l'automobile ha già avuto numero-
« sissime applicazioni, l'una dell'altra più felice.

« Il triciclo a un posto, la vettura a due, l'elegan-
« tissimo *cab,* la *victoria,* il *phaeton,* ecc., solcano fre-
« quenti la Francia, l'America e la Germania e non
« sono ignoti in Italia, mentre a Parigi, a Londra e a
« Berlino le società delle vetture pubbliche stanno stu-
« diando per sostituire al *fiacre* a cavalli quello automo-
« bile ad accumulatori, e in alcune città dell'America
« la trasformazione è già compiuta, mentre negli stessi
« paesi le società dei *tramways* provinciali istituiscono

« servizi di *omnibus* automobili con motori a petrolio, « mentre finalmente nei circoli militari si stanno facendo « serissimi studi per l'applicazione dell'automobile al « trasporto delle salmerie, al servizio di munizione, e « forse alle artiglierie.

« E già vi è chi, precorrendo il tempo, ha intuito « nell'automobile blindato e armato di mitragliatrici, la « macchina da guerra dell'avvenire.

« Ma al porre l'automobile al rango di questi or- « digni che costituiscono un elemento indispensabile « nella vita, si richiedono oltre al ribasso ancora dei « prezzi di costo, per adesso molto elevati, notevoli pro- « gressi meccanici, che ne assicurino un più regolare e « comodo funzionamento e ne diminuiscano il peso. Ed « è indubitato che queste due mete saranno prestissimo « raggiunte, considerando quanto si è fatto in questi « pochi anni scorsi dalla apparizione dell'automobile, e « gli interessi fortissimi che oggi si aggruppano intorno « a questa nuova industria ».

Mi sono indugiato nel citare me stesso perchè, oltre alla soddisfazione mia, dalla esattezza assoluta di queste mie vecchie previsioni il lettore potrà ricavare una garanzia per la serietà e il fondamento di quelle nuove che io vengo ora ad esporgli.

MARIO MORASSO.

PARTE PRIMA

COME L'AUTOMOBILE TRASFORMA LE NOSTRE MACCHINE

I.

La rinnovazione di tutti gli utensili.
L'importanza tecnica ed economica dell'automobile

Io mi compiaceva talvolta di raffigurarmi in una grandiosa visione di avvenire, tutto il mondo e tutto il lavoro umano rinnovati e rianimati per il mutamento dei nostri sistemi meccanici, di tutti gli apparecchi che moltiplicano e trasformano il nostro sforzo. Io era portato a scorgere nell'automobile e nel motore che lo avviva il centro di questo vasto cambiamento, l'emblema dei nuovi ordegni che sostituiranno ovunque quelli adoperati finora.

L'automobile, per la sua creazione così rapida e meravigliosa, per il prodigio da esso operato subitamente di accordarci una forza nuova più docile di ogni altra e la possibilità di un movimento libero più veloce di quello di ogni altro essere vivente, mi è parso contenere la maggior somma di futuri destini fra tutte le nostre invenzioni. Ed io ne anticipavo con la fantasia la sua universale conquista. Lo vedevo su tutte le strade, nelle città e nei deserti, dopo aver sconfitto le ferrovie e le carrozze, divenuto il mezzo unico di locomozione

e di trasporto, vedevo ad esso affidati tutti i gravi traini sopportati prima dai quadrupedi e dagli uomini; lo vedevo terribile nella guerra incoronarsi di fuoco e volare, come una tremenda meteora, disseminando attorno a sè la strage, lo vedevo nell'opera pacifica dei campi sostituito al giogo lento del bue, lo seguivo sul mare guizzare come un agile mostro, sorpassando le onde nella corsa e affermando il suo dominio sugli oceani. Al suo sopragiungere, si dileguava l'inerzia secolare degli esseri e delle cose, tutto sembrava fremere di un ardente soffio di vita, tutto balzava, tutto scuoteva, tutto si agitava in un affrettato e sonoro ritmo di attività; ogni famiglia, ogni uomo aveva virtualmente dinanzi a sè schiuso il mondo; l'uomo aveva trovato uno schiavo sommesso, pronto e capace di ogni opera, anzi aveva conquistato e piegato al suo volere una specie di potenza magica disposta ad assecondare tutti i suoi desideri, a condurlo per le vie della terra attraverso valli e montagne, per le umide vie dei mari con la rapidità della folgore, a combattere le sue guerre, a incidere i solchi per le sue semine, a trasportare le sue merci, a muovere tutti i suoi arnesi meccanici; l'uomo per questo valido ausiliario, si era affrancato, trasfigurato e ingigantito, non era più solo meschino e inerme contro la natura, contro lo spazio e il peso, non era più avvinto alla zolla che lo aveva visto nascere, non doveva più limitare i suoi desideri sulla misura dei suoi muscoli; no, si avverava il sogno magnifico dell'uomo libero, cittadino del mondo, dalla volontà veramente regale, dell'uomo dalle voglie sconfinate, dell'uomo che può inseguire la mèta più lontana e arare il campo più immenso, poichè il suo corsiero più non si arresta, nè più si stanca l'impulso che egli ha aggiogato al suo volere.

Così io fantasticava, ma ora mi avvedo che la realtà

mi offre, nel vero e nel presente, il quadro completo della mia visione lontana. Non è più il caso di parlare nel futuro, di aguzzare gli occhi per guardare molto in avanti; è sufficiente volgersi intorno per discernere la vittoriosa invasione del nuovo congegno, che traduce progressivamente il sogno nella realtà.

Già si sente, in tutto ciò che riguarda l'automobile, una tale irresistibile spinta da spazzar via tutti gli ostacoli, da assicurare tutti i trionfi, da portarlo ovunque. Ci si persuade subito di essere in presenza di una forza colossale e giovanissima, che ora prorompe con uno slancio irrefrenabile che tutto attiva e tutto avvince e trasporta, dalle anime alle cose.

Il mondo sarà suo, ed esso sarà in tutto il mondo, non vi è dubbio, soltanto tra pochi anni, il tempo materiale perchè l'occupazione si compia.

Le fabbriche di automobili, sebbene che ad ogni anno crescano di numero in ogni paese, ed aumentino rispettivamente la loro capacità produttiva, non bastano più alla domanda, non riescono ad accontentare gli impazienti compratori.

In Francia l'industria automobilistica è ormai una delle più floride, centinaia di milioni di franchi sono in essa impiegati e i costruttori non arrivano a soddisfare tutte le richieste, sebbene abbiano perduto la primitiva clientela mondiale (1).

(1) Malgrado che in ogni nazione siano sorte grandiose fabbriche di automobili, malgrado che l'industria automobilistica americana cominci a invadere anche i mercati europei, e che quindi la Francia non sia più l'esclusiva provveditrice di automobili per gli altri paesi, tuttavia la sua esportazione continua a crescere in una proporzione stupefacente.

Ecco le cifre eloquenti:

In ogni paese è sorta e si è sviluppata prosperosissima una industria automobilistica locale che può rivaleggiare con quella francese. Negli Stati Uniti le fabbriche di automobili con una produzione enorme si contano a centinaia. In Inghilterra, in Germania, nel Belgio, in Italia, nella Svizzera, in India si aggiungono continuamente nuove fabbriche alle antiche. Una officina che lo scorso anno poteva consegnare finiti 400 *chassis,* ne consegna quest'anno 800; uno stabilimento che occu-

Anno	1897	Lire	623.690
»	1898	»	1.749.350
»	1899	»	4.259.330
»	1900	»	9.417.000
»	1901	»	15.782.000
»	1902	»	30.231.000
»	1903	»	50.837.000
»	1904	»	71.035.000
»	1905	»	100.265.000

In dieci anni partendo da zero si è arrivati a una esportazione valutata oltre cento milioni di franchi.

Un aumento non meno notevole si è verificato nel numero delle vetture automobili che figurano in Francia sui ruoli delle imposte, ruoli istituiti nel 1899.

Vi erano in Francia soggette all'imposta:

Nel	1899.	1672	vetture
»	1900.	2297	»
»	1901.	5386	»
»	1902.	9207	»
»	1903.	12984	»
»	1904.	17107	»
»	1905.	21524	»
principio del	1906.	26682	»

In sette anni il numero degli automobili francesi è cresciuto nella proporzione di 1 a 16. E questo non è che un minimo poichè tenendo conto delle altre vetture non ancora iscritte sui ruoli si arriva certo alla ingente cifra di 30000.

pava lo scorso anno 500 operai, ne occupa quest'anno mille. E tale progressione rapidissima è generale.

E con tutto quest'aumento, con questa quantità sempre più grande di vetture che giornalmente vengono poste in circolazione, la maggior parte delle domande rimane inesaudita.

Tutte le grandi fabbriche d'automobili hanno completamente impegnato la produzione per un anno oltre quello in corso.

È un lavoro febrile intenso, enorme, che mai non si interrompe; tutte le mani si tendono e, per quanto si lavori per dotare il mondo del nuovo utensile, molti e molti anni dovranno passare ancora prima che la fornitura sia completa. Se quest'anno si sono domandati 30.000 automobili, un altro anno se ne chiederanno 50.000, e così di seguito. Vi è un avvenire così vasto in questa produzione che neanche gli stessi fabbricanti lo hanno ancora intraveduto. Già le azioni di una fabbrica hanno raggiunto un valore centosessanta volte più grande di quello iniziale, ed una eguale moltiplicazione vertiginosa si verifica per le azioni delle altre fabbriche. Azioni emesse a lire 25, prima ancora di essere quotate in Borsa, prima ancora che fossero poste in vendita hanno decuplicato di valore. Basta l'annuncio che una fabbrica di automobili sta per fondarsi perchè si dia la caccia alle azioni, le quali hanno raggiunto un valore triplo quadruplo di quello originario, prima ancora che i muri dello stabilimento sorgano da terra. In Borsa non si parla che di titoli automobilistici, nè questo ardore è fittizio, perchè il rialzo dura già da due anni nè accenna a cessare. Sarà questo adunque il prossimo grande affare delle Borse e della speculazione, come lo è stato quello delle ferrovie, quello della navigazione a vapore, quello della trazione elettrica.

Ma l'impresa automobilistica produrrà un movimento ancora più gigantesco di capitali, di lavori, di affari, uno spostamento ancora più vasto di interessi, una agitazione ancora più smaniosa nei traffici e nella speculazione, una vicenda insomma bancaria industriale e commerciale equivalente a quella delle ferrovie, della navigazione e delle altre industrie riunite insieme, poichè non è più questo o quel sistema di produzione o di comunicazione che si rinnova, ma è tutto il macchinario mondiale che deve rifarsi, sono gli strumenti di tutte le varie attività che debbono cambiarsi interamente.

Noi non siamo che al principio e non abbiamo neanche una idea del grandioso rivolgimento imminente.

I 500 milioni di affari dell'industria automobilistica francese, le altre centinaia di milioni di affari dell'industria stessa negli altri paesi, la frenesia delle Borse, la produzione rapida crescente e non mai bastante, la richiesta incessante, l'invasione delle vie cittadine da parte della rapida ed elegante vettura meccanica, il moltiplicarsi dei viaggi in automobile, lo slancio del nuovo motore sui nostri mari e tutti gli altri tentativi di nuovi impieghi a cui si accinge, e il tenace e fecondo fervore che esso suscita nelle anime più giovani, più geniali e più intraprendenti non sono che piccoli presagi di ciò che avverrà tra qualche anno. Tutto questo colossale e universale fermento, ignorato soltanto quindici anni or sono, mostra che è tutto un mondo che si prepara, che germoglia, che gonfia con una crescenza formidabile e che tra breve sarà pronto e giganteggerà sostituendo l'antico.

La grande industria comincia ora, la vera civiltà meccanica sta ora per aver inizio, poichè al confronto di quello che sta per avvenire sarà un nulla la trasformazione operata nel secolo scorso dalla macchina a vapore.

Già si capovolgono i rapporti e i valori delle varie energie adoperate dall'uomo, già si invertono le correnti di attività finora prevalenti, già subentra tutto un nuovo sistema di veder le cose e di operare; ciò che dianzi stava in prima linea ora passa in ultima, e viceversa.

Innumerevoli ne sono gli indizi. Ne cito uno. La macchina a vapore aveva lasciato quasi intatto il primato millenario del cavallo. Il cavallo restava il signore incontrastato della città, il solo strumento di locomozione individuale, il solo mezzo di trasporto nelle campagne, il solo arnese di velocità consentito all'uomo singolo. La velocità era incarnata nel cavallo. Le corse di cavalli erano gli avvenimenti sportivi più solenni, le gare più infervoranti e più importanti nelle quali non solo era in gioco un certo prestigio nazionale, ma un ingente cumulo di interessi. A Londra, a Parigi, a Milano, ancor pochi anni addietro, era una corsa di cavalli la festa più famosa, lo spettacolo più grandioso e festoso, quello che suscitava maggiore aspettazione, che attraeva le classi più eleganti e più signorili, per cui erano offerti i più ricchi premi e che faceva circolare maggiore somma di denari. Il gran premio ippico: ecco l'avvenimento sportivo e mondano per eccellenza, la gara suprema e preferita.

Pochi anni sono trascorsi e tutto questo è tramontato. I grandi premi ippici sussistono ancora, ma più che per altro per tradizione; la loro importanza tuttavia è enormemente scemata. Vi è una corsa nuova che ha assorbito tutte le curiosità, che ha attirato tutte le attenzioni, che trae dalle più lontane regioni concorrenti e spettatori, che disfrena sulla sua pista energie colossali, che agita interessi vastissimi, e che come tale è salita in prima linea tra le mostre di energia che più appassionano il pubblico.

Che cosa diventa il *derby* di Epsom, che cosa diventa il *Grand Prix* in confronto delle grandi corse automobilistiche internazionali che hanno bisogno di un anno di preparazione, che pongono in movimento per mesi e mesi eserciti di ingegneri, di operai, di capitalisti, di *sportsmen*, che pongono di fronte macchine enormi possenti e meravigliose, che richiedono un materiale di corsa del valore di milioni e milioni di lire?

Neanche si può instituire un paragone fra gli interessi arrischiati in un'antica corsa di cavalli e quelli che si trovano in gioco nelle principali corse automobilistiche.

La corsa di cavalli poi è di fine a se stessa, e cioè il suo effetto non va oltre il cavallo che corre e la sua scuderia, mentre invece la vittoria nella corsa automobilistica ha una efficacia duratura e si riflette su un centro di produzione, su una officina, su migliaia di macchine, su un'intera nazione. La corsa automobilistica, la corsa delle macchine ha ora acquistato il primato tenuto dianzi dalle corse di cavalli, è la vera corsa, la corsa in grande, quella che richiede lo spiegarsi delle massime energie e che offre lo scatto più veloce e più poderoso, poichè quelle ippiche e ciclistiche non erano che passatempi puerili. E come nelle corse, così in tutte le altre sue funzioni l'automobile ha sconfitto il cavallo, nel senso che con l'automobile sembra di agire sul serio, mentre il cavallo sembra un trastullo e una goffaggine.

Ma questa può dirsi omai una delle prime e piccole vittorie, poichè l'automobile sta riportando ora le vittorie insigni che gli conferiranno in breve l'universale dominio.

Noi assisteremo alle sue conquiste ad una ad una, singolarmente: per ora ci limitiamo ad accennarle.

Attuata per intero la locomozione meccanica indivi-

duale a ogni velocità e in città e fuori, istituita una rete di strade automobilistiche oltre quelle comuni e ferroviarie, l'automobile prenderà per sè anche i trasporti grossi e piccoli, sostituirà il furgone cittadino e anche il treno merci; e quindi dalla terra scenderà in mare, e vela e remi saranno aboliti, e rimarranno come ricordi; il canotto a vapore già è sorpassato e così sarà dello *yacht* e delle torpediniere e di tutti i corridori del mare. Già l'agile cetaceo a benzina sparte le onde a più di 50 chilometri all'ora....

Esso formerà poi il veicolo e l'arma degli eserciti e delle armate. Dotato di un polmone più robusto, non avrà più bisogno, per essere alimentato, del sottile soffio della benzina, ma si varrà dei densi e caldi vapori degli olii minerali, dell'alcool, finchè tutti i carburi saranno capaci di stimolare il suo cuore gagliardo, così che la sua forza sarà non soltanto la più energica, la più facile a ottenere, ma anche la più economica.

E allora esso si diffonderà per i campi e per le officine, si sottometterà ai travagli più aspri, agli impieghi più umili, finchè si addosserà tutto lo sforzo, tutta la fatica, tutto il lavoro necessario all'uomo, sollevando dalla dura pena tutte le creature viventi. Per la prima volta sulla terra la terribile maledizione scagliata da Dio contro l'uomo peccatore: «Tu ti guadagnerai il pane col sudore della tua fronte», sarà sospesa.

Ovunque vi sarà un traino da tirare, una spinta da imprimere, là il nuovo motore sarà in azione invece della bestia, dell'uomo, del vapore.

II.

La locomozione individuale.
Dalla trazione animale alla trazione meccanica

La più grande trasformazione che l'automobile ha già cominciato a produrre in mezzo a noi, nella nostra opera e specialmente in tutto il complesso dei nostri mezzi di comunicazione e di trasporto, riguarda la locomozione individuale.

Per questo ramo estesissimo e importantissimo della nostra attività e dei nostri bisogni siamo, mercè l'automobile, passati addirittura di un sol tratto, da una fase millenaria quasi rudimentale ad una fase di perfezione. Dopo secoli e secoli di stazionarietà nell'unica formula primitiva della trazione animale, interrotta soltanto dalla apparizione della bicicletta, la quale non ha servito che a eccitare il desiderio della velocità indipendente senza soddisfarlo, siamo di un balzo pervenuti allo strumento prodigioso che colma ogni nostro voto di rapidità, che moltiplica a seconda del nostro volere la nostra possibilità, che inverte tutti i rapporti fra i diversi sistemi di trazione esistenti, che ci consente la intera libertà dei nostri movimenti.

Qui non è più neanche il caso di far previsioni; il

mutamento è già avvenuto ed ora non fa che svilupparsi e diffondersi. Incertezze e dubbi non sono più possibili, niuno più vi può essere che, per quanto si riferisce alla locomozione individuale, non riconosca la superiorità incomparabile dell'automobile su ogni altro mezzo e non creda nella sua generale applicazione per cui saranno tralasciati tutti i vecchi sistemi.

Ciò di cui non ci si rende ancora un conto esatto si è della grandiosità di questo mutamento e delle conseguenze che potrà avere. Ci si stupisce della febbre da cui si sono testè accesi fabbricanti, speculatori e pubblico, ma a parte quello che è ingordo e malsano gioco di borsa, una tal febbre non solo è giustificata, ma anzi è ancora scarsa in confronto alle proporzioni della immensa vicenda che si prepara.

È un ordine mondiale millenario che sta per scomparire ed essere sostituito, è tutto un assetto dei nostri movimenti che sta per cessare e di cui uno nuovo deve assumere le innumerevoli funzioni. Altro che febbre! Io non credo di esagerare affermando che un così colossale rivolgimento non si è mai dato al mondo, tanto più che si compirà simultaneamente da per tutto.

La trasformazione delle armi da battaglia, provocata dalla scoperta della polvere, sebbene importantissima, è stata quasi insensibile, ha richiesto parecchie centinaia di anni per effettuarsi, e soltanto adesso, alla distanza di quasi cinque secoli, possiamo dire di essere appena entrati nel vero periodo delle armi da fuoco.

Invece gli effetti dell'impiego dell'automobile nella locomozione già si possono sentire, e un tale impiego sarà completo fra alcuni anni per cui tutte le ripercussioni agiranno su noi e sulla vita moderna con un poderosissimo assieme.

La prospettiva dell'avvenire prossimo si delinea chiara

nelle sue linee gigantesche, soltanto che noi prolunghiamo indefinitamente, con lo stesso angolo di apertura, il varco tracciato sempre più largamente, nei pochi anni da che l'automobile passa rombando vittorioso in mezzo a noi.

Ci si arresti un istante in una delle larghe strade di Parigi, si enumeri l'interminabile sfilata degli automobili, padroni omai della strada stessa, rammentando che una dozzina di anni addietro non se ne vedeva uno solo, mentre ora formano la maggioranza dei veicoli transitanti (1), si pensi al mezzo miliardo di affari della sola industria automobilistica francese, si rifletta che, malgrado ciò, l'automobile è ancora lo strumento di pochi privilegiati, che la folla deve ancora venire ad esso, e facilmente si comprenderà che cosa accadrà tra breve, quando dalla presente condizione ancora sportiva e aristocratica l'automobile si troverà nella piena condizione di uso pratico.

Guardiamo quello che è avvenuto un po' nella locomozione collettiva, con l'introduzione della macchina a vapore e della via ferrata. Il passaggio dalla diligenza al treno è stato indubbiamente uno dei più vasti sforzi del secolo scorso, sforzo che ha assorbito miliardi di lire, che ha richiesto l'attività indefessa di eserciti di operai e di miriadi di officine, sforzo che ha cambiato in parte l'aspetto e la vicenda della terra, sforzo

(1) Io ricordo che in un giorno del febbraio 1906 sul brevissimo percorso dalla chiesa della Maddalena alla piazza dell'Opera non incontrai una sola vettura a cavalli, ma in compenso riuscii a contare esattamente 177 automobili! Per l'elezione del presidente Fallières a Versailles nel gennaio del 1906, contro i dodici *landaux* ministeriali e sette vetture a cavalli, si contarono oltre 700 automobili.

che non ancora è terminato oggi. Non solo l'antico materiale delle diligenze è stato per intero sostituito dal nuovo materiale ferroviario, ma questo, per i vantaggi che presentava, per la necessità da esso stesso create, dovette essere enormemente incomparabilmente accresciuto, tanto che non solo i privati, ma gli Stati furono obbligati a costruire ferrovie, ad acquistare vagoni e locomotive a migliaia, non bastando mai ai bisogni dei viaggiatori e del traffico.

Non vi fu soltanto sostituzione di un mezzo all'altro in misura equivalente, ma il nuovo mezzo dovette straordinariamente ingrandirsi per corrispondere a un lavoro infinitamente accresciuto.

È da oltre mezzo secolo che si costruiscono ferrovie e si fabbricano vagoni, è da oltre mezzo secolo che migliaia di chilometri di binari si aggiungono ad altre migliaia, e che si moltiplicano i treni senza mai una sosta, anzi in una progressione sempre più alta. E l'opera continua gagliarda, come una delle imprese più utili della umanità. Chi avrebbe azzardato la previsione di una simile eventualità davanti al primo impianto ferroviario in Inghilterra tra Darlington e Stokton?

Ora la locomozione meccanica individuale si presenta con prospettive assai più vaste ed estensibili di quelle della locomozione collettiva, poichè essa quando offrirà tutti i vantaggi senza alcuno degli inconvenienti della locomozione collettiva, l'assorbirà per intero. E quindi non solo ci dovrà essere una quantità di automobili equivalente alla quantità delle ferrovie, ma una quantità infinitamente maggiore per il maggior numero di viaggi e di viaggiatori provocato dal più perfezionato e rapido veicolo, come si è costruita una quantità di ferrovie incomparabilmente maggiore della quantità di diligenze per lo sterminato numero di persone che

la ferrovia ha deciso a viaggiare oltre quelle che già viaggiavano prima. La stessa proporzione di sviluppo fra diligenze e ferrovie si effettuerà tra ferrovie e automobili.

Ecco pertanto che il nuovo sistema di locomozione individuale, l'automobile, ha dinanzi a sè due sconfinati campi da mietere: non soltanto esso dovrà surrogare tutti i vecchi ordegni negli impieghi occorrenti alla locomozione individuale, ma altresì gran parte di quelli ora in uso nella locomozione collettiva.

A questo punto la visione si allarga immensamente, così da non consentirci neanche più la possibilità di tener dietro approssimativamente allo slancio che dovrà prendere la produzione automobilistica per provvedere alle infinite richieste, poichè in primo luogo dovrà fornire il materiale di ricambio a misura che si eliminerà quello della trazione animale e ciclistica, le sole adoperate finora per gli spostamenti individuali, poi dovrà fornire quello che sarà domandato da tutti quei nuovi viatori che non tenevano nè cavallo nè bicicletta, che per gli inconvenienti dell'uno e dell'altra si ponevano in condizioni da non averne bisogno e che invece si varranno volentieri del nuovo veicolo, se ne faranno una necessità e potranno organizzare la loro vita diversamente, profittando dei vantaggi arrecati dall'automobile, e infine dovrà esser pronta ad appagare le turbe dei viaggiatori che non vorranno più fruire della incomoda locomozione collettiva.

Chi vorrà più sottoporsi alla costrizione della collettività, alla schiavitù dell'orario, a tutte le inevitabili servitù del viaggio in comune, alla dura prigionia del vagone chiuso di cui la marcia, la velocità e l'arresto dipendono dalla volontà altrui, da una volontà che non è mai quella di chi viaggia?

E chi invece non vorrà avere nella propria casa, a portata di mano, a disposizione assoluta del proprio desiderio, sempre pronto in un attimo, sia sotto la forma di una svelta motocicletta, sia sotto quella di una maestosa 40 cavalli, un treno speciale ed esclusivo, più veloce di tutti i treni, e che può andare dove vuole e che non ha legami e servitù di sorta, e che può scegliere qualsiasi strada e che può fermarsi e partire a seconda della volontà di chi lo guida?

Chi non vorrà avere questa carrozza meccanica, più morbida, più bella, più valida, più veloce, più docile di tutte le vetture ippomobili; chi non vorrà avere questo miracoloso cavallo commisto di ferro e di fiamma, figlio dell'uomo, questo centauro magico che non si stanca mai, che valica monti e valli, che corre come gli irraggiungibili corsieri della leggenda, che nulla consuma quando non lavora e che tuttavia è sempre pronto al più furioso galoppo?

Ma a queste considerazioni di indole generale è bene far seguire qualche riflessione più positiva. Cerchiamo cioè di istituire, per quanto è possibile una specie di computo delle grandi operazioni imminenti.

Il primo dato ci è fornito dalle vetture a cavalli ora in servizio. È questo il primo arnese che sarà abbandonato e surrogato dall'automobile, seguendo la stessa sorte già toccata alle leggiadre portantine e alle grevi diligenze.

La dimostrazione di questa immediata fatalità che incombe sulla vettura a cavalli è superflua. È già una verità fissata in noi e che si afferma con i più sicuri segni.

La vettura non corrisponde più al nostro sistema di sforzi e di effetti immediatamente conseguiti, ai modi più caratteristici della nostra attività, alla no-

stra ansia, al nostro senso della velocità, alla nostra organizzazione tecnica e alle estensioni delle grandi città moderne. L'abitudine alla velocità del treno ci aveva resa già l'andatura della carrozza insopportabile per la sua lentezza anche sulle brevi distanze; noi avevamo già la consapevolezza dell'invecchiamento e della insufficienza di questo antiquato ruotabile tramandatoci intatto dai tempi remoti, mentre tutto intorno a noi si era rinnovato, mentre il ritmo della vita si era straordinariamente accelerato, mentre l'affollamento e l'allargamento delle nostre città ci imponeva la necessità di spostarci sempre più rapidamente.

Apparso l'automobile, queste sensazioni si sono fatte più acute e precise, maggiormente si mostrarono le irrimediabili deficienze di capacità, di rapidità e di economia della carrozza in quanto noi avevamo finalmente apparecchiato il veicolo immune da questi difetti, il veicolo che si armonizza al tono rinforzato di tutti gli altri impeti meccanici circostanti. Chi è andato una volta in automobile, lasciando addietro nella polvere le vetture faticosamente tirate dai cavalli, ha avuto subitamente la rivelazione della propria stragrande superiorità, della propria potenza schiacciante e della inferiorità meschina, della decrepitezza debole della vettura a cavalli.

Chi ha fatto questo esperimento, e non aveva il cervello ottenebrato da pregiudizi o da sentimentalità romantiche, nel singolo fatto materiale di passare avanti, ha veduto la raffigurazione concreta di un avvenimento generale, di un destino ineluttabile, di una sorte decisa. Non quella vettura, ma la vettura era omai lasciata indietro, oltrepassata dall'avanzare della vita moderna. Come quella vettura si perdeva nella polvere e si impiccioliva fino a dileguarsi, così la vettura si allontanava da noi, dal nostro tempo, si avvolgeva tra la polvere che copre le cose immobili e inutili, si sprofondava nel passato.

Oggi invero essa non serve più ai nostri bisogni, non vale più come strumento pratico al disbrigo dei nostri affari straordinariamente ampliati, al conseguimento dei nostri desideri acuiti, alla celerità con cui i nostri atti debbono corrispondere alla nervosa rapidità del nostro pensiero. Neanche più vale al ritorno verso l'asilo salubre della nostra famiglia e del nostro riposo, asilo che si è allontanato sempre più dai luoghi delle nostre occupazioni. Nei centri più moderni dove la vita è più intensa, l'eliminazione della vettura dall'uso comune è iniziata, la vettura è scomparsa dal primo piano dell'esistenza e respinta verso i due estremi: in alto, come oggetto di lusso, in basso, come un avanzo adoperato in mancanza di meglio, mentre l'automobile, al contrario progredisce dagli estremi nella grande media dell'uso comune; da oggetto di eccezione e di divertimento tende sempre più ad un impiego utilitario.

Il cavallo, come mezzo di locomozione, non è da ora che è scomparso dall'uso pratico; esso da questo punto di vista non è più che un ricordo, il cavallo ha già compiuto la sua parabola, esso è sceso al ronzino che fa girare la pompa dell'orto o è divenuto un puro mezzo di *sport* e di lusso antiquato, nel momento in cui l'automobile ha cessato di essere soltanto un arnese sportivo per entrare come forza produttiva nel meccanismo delle nostre attività pratiche. E la bicicletta non tarderà a raggiungere il suo rivale equino dopo un periodo di tanta fervida popolarità, salvo il caso di una imprevedibile invenzione che la rimetta in corrente, che la riaccordi con noi, che le tolga l'invecchiamento di circa tre lustri di immutabilità.

Anche qui si verifica la sensazione che io ho già descritta. Chi è montato sopra una agile motocicletta, chi ha sentito sotto di sè fremere gagliardamente il piccolo e tarchiato motore, chi si è sentito trasportato senza sforzo radendo la strada al ritmo velocissimo di un cronometro strepitoso, chi si è sentito come sollevato da ogni gravame del peso, da ogni difficoltà dell'equilibrio, da ogni asperità della via, chi ha avuto l'impressione di essere insieme alla macchina una specie di unico meraviglioso giocattolo meccanico caricato per uno slancio senza posa, chi si è sentito così il cavaliere moderno di una meteora vertiginosa, chi ha avuto così la comunicazione più intima e diretta con la vita rude e arrendevole della macchina, ha nello stesso tempo scorto la bicicletta diversa da quello che era prima, come se la vecchiaia l'avesse subitamente e irremediabilmente incanutita ed oppressa.

Ed io ricordo che quando per la prima volta, due anni or sono, feci questa osservazione, sorse su alcuni giornali tecnici francesi la discussione circa l'invecchiamento della bicicletta, rimasta invariata da parecchi anni, e di un tratto, come se noi fossimo stati dotati di una nuova sensibilità, apparsa a molti arretrata, rigida, faticosa, dura, inadatta ai nostri gusti e alle nostre tendenze.

Adesso noi abbiamo dinanzi tutto il complesso di cose che deve andare a riposo, che passa per così dire in riserva, in archivio, che comincia ad appartenere alla storia, poichè la vita vuole energie più valide e fresche.

Cavalli, vetture e biciclette hanno raggiunto il limite di età, debbono uscire dai quadri vitali ove l'automobile entra trionfalmente ed occupa tutti i posti.

La sostituzione è già progredita nelle metropoli. I primi ad essere soppressi sono cavalli e carrozze privati; permangono soltanto nelle grandi casate, ma unicamente come sfarzo tradizionale al pari di certe livree del servidorame. Quelle in via di soppressione sono le vetture pubbliche. Non solo nelle grandi capitali le esistenti società di vetture pubbliche in parte adottano la trazione meccanica e stanno studiando di sbarazzarsi completamente delle antiche vetture e dei cavalli, ma i borghesi, che dianzi usavano di queste vetture, le hanno già abbandonate per provvedersi dell'automobile (1).

A Parigi e a Berlino la trasformazione procede attivamente, a Londra la rinnovazione è quasi un fatto compiuto, a Milano, a Torino, a Roma, a Genova s'è già chiesta e ottenuta l'autorizzazione per far circolare automobili pubbliche, negli Stati Uniti, la vetturetta a mo-

(1) A questa mia previsione si obietterà che alcuni recenti rilievi hanno mostrato come il numero dei cavalli anzi che decrescere sia aumentato in questi ultimi anni. Che cosa prova ciò? Io non intendo certo di dire che l'impiego dell'automobile, della locomozione meccanica porti necessariamente a sgozzare il cavallo o lo faccia sparire dal mondo. La forza meccanica sostituirà nell'uso pratico la forza equina più incerta, più costosa, più ingombrante, più debole. Ecco tutto. Il cavallo resterà come *sport*, come divertimento, come lusso, siccome è rimasto il cane anche quando la caccia non è stata più una industria necessaria e quando la questura ha reso inutili i fedeli mastini. L'automobile incitatore di lusso, fautore di prodigalità, di *comfort*, di movimento lascierà sussistere e forse anche risveglierà la passione di lusso per il cavallo. Ma come strumento pratico di locomozione il cavallo resterà ai confini della civiltà meccanica. Là dove la nuova civiltà non è ancora pervenuta o è arrestata dalla miseria o da speciali condizioni ostili di ambiente sopravviverà l'uso del cavallo.

Per il beduino del deserto il cavallo vale oggi ancora tutte le ferrovie del mondo.

tore, il *tricar* — il veicolo meccanico a buon prezzo — per il professionista, l'impiegato, il piccolo possidente, vanno a ruba e si fabbricano omai su vastissima scala.

Sono diecine, centinaia di migliaia di vetture a cavalli, poichè ogni città ne conta a migliaia, che debbono lasciare il posto ad altrettanti automobili, che a loro volta ne renderanno indispensabili, appunto per i grandi vantaggi attribuiti a chi li adopera, altrettanti e questi ancora di più perchè si pareggino le condizioni di chi deve valersene. L'uso crea l'uso.

Questo specialmente nell'interno della città, perchè la vettura, al pari degli strumenti invecchiati e dei libri e dei vestiti giù di moda, esulerà e si conserverà per qualche tempo in provincia e alla campagna; ma in questo ultimo rifugio la sua permanenza non potrà neppure essere lunga, sia perchè la grande città si estenderà mercè la più veloce locomozione fino alla campagna, sia perchè anche la campagna sarà solcata dagli automobili a servizio dei viaggiatori.

Ma qui tocchiamo l'argomento della locomozione collettiva su cui mi intratterrò particolarmente nel capitolo successivo.

Per ora mi limito a concludere che la locomozione vera e propria, veloce e indipendente, negata sempre all'uomo, mentre era consentita a un gran numero di animali in acqua, in aria, in terra, comincia ora per l'uomo con la decadenza della trazione a cavalli e con la introduzione dell'automobile.

C'è il mondo da rifornire: ci pensino i produttori.

III.

La locomozione collettiva.

a) *Ferrovia e automobile.*

Mentre per una parte l'automobile si è irrobustito ed ha tratto al suo seguito vetture e carriaggi così da formare un treno di nuovo genere che va su ogni strada, dall'altra l'antico vagone ferroviario per se stesso inerte si è animato di un impulso suo proprio ed è diventato automotore. Tra i due ordini, quello automobilistico e quello ferroviario, si sono quindi operati i primi scambi, si sono effettuate le prime congiunzioni da cui stanno derivando i nuovi sistemi di locomozione collettiva.

Il momento è adunque sommamente importante per istituire un raffronto tra la ferrovia e l'automobile, e a tale scopo nulla poteva essere più opportuno delle grandiose mostre apprestate a Milano nell'Esposizione per il traforo del Sempione, le quali simultaneamente hanno offerto ai nostri occhi gli ultimi progressi delle ferrovie e dell'automobilismo.

È in queste gallerie dove l'uomo moderno si trova nel suo ambiente appropriato, tra le strutture e le funzioni che egli per primo ha instaurato, e dove non è

più traccia delle antiche eredità. È qui dove si accorre a controllare il palpito più recente e gagliardo della vita, a misurare il progresso raggiunto e la capacità futura del lavoro umano.

È in questi recinti che si determinano il punto in cui ci troviamo e la mèta prossima a cui tendiamo: è qui dove si legge il nostro presente, e, ciò che più importa, il nostro avvenire.

Bene fu disposto perchè la mostra ferroviaria e quella automobilistica fossero contigue. Bisogna vedere l'uno accanto all'altro i due poderosi rivali, bisogna giudicarli avendoli entrambi sott'occhio e tutti debbono poter fare il confronto. È dessa la suprema questione di questo momento, la questione di cui la risposta costituisce la profezia per il domani, e tutti debbono potersi rendere conto dei termini reali in cui viene posta.

Chi avrebbe mai supposto, visitando la mostra delle ferrovie nella precedente Esposizione milanese, che all'Esposizione prossima sarebbe sorta, vicino a quella ferroviaria, che sembrava offrire il culmine della modernità meccanica, un'altra mostra per un nuovo ordegno di locomozione, il quale col suo rigoglioso sviluppo sarebbe giunto a contendere il primato alla ferrovia istessa?

Non si aveva allora neanche l'idea di quel magnifico strumento che adesso su tutte le strade e in queste solenni assemblee dell'opera umana si colloca allo stesso livello della locomotiva, se pur non la sopravanza, per accaparrarsi il dominio dei futuri destini.

Poichè oggi la concorrenza si spiega fra questi due principii meccanici, quello che informa l'automobile e quello che informa la locomotiva. È l'agile e libero atleta contro l'impacciato colosso.

L'automobile, come si è già osservato nel capitolo

precedente, ha già vinto tutti i rivali minori. Con il suo ingresso nella vita pratica ne ha fatto uscire il cavallo e la carrozza. Essi appartengono al mondo del passato, sono dei superstiti, o si tengono come rarità di lusso, come si conservano certe formalità del cerimoniale, o come si userebbero le portantine; oppure si adoperano ancora per la mancanza dell'oggetto nuovo, come si porta un abito vecchio fuori moda per l'impossibilità di farne uno nuovo.

Un solo esempio, ma significativo. Sette anni or sono, nel cortile di Versailles, il giorno della riunione del Congresso per la elezione di Loubet a Presidente della Repubblica, non vi era un solo automobile, non uno. Privati e parlamentari erano venuti in carrozza.

Se allora un automobile si fosse arrischiato tra quella folla di *landaux*, di *fiacres*, di cavalli, di cocchieri, sarebbe apparso come un'anomalìa, sarebbe stato considerato un intruso, sarebbe stato accolto con ogni sorta di scherni e di invettive e gli agenti dell'ordine lo avrebbero fatto allontanare frettolosamente. Adesso, le parti si sono completamente invertite. Per l'elezione di Fallières, il cortile, le strade, le vicinanze del regale castello formicolavano di automobili. Erano cortei di automobili, senza fine: ce ne erano dappertutto, e non c'era altro. Le carrozze a cavalli sono state contate. Erano sette, quella di Fallières e di alcuni ministri.

Come i tempi sono cambiati!

L'anomalìa di sette anni or sono, l'automobile, è divenuto la regola; e la regola di allora, il cavallo, è l'anomalìa d'oggi. E sul suo passaggio non sono mancati i motteggi che un tempo sarebbero toccati all'automobile.

Tra altri sette anni, colla prossima elezione presidenziale non si vedranno più neanche le sette carrozze di questa volta.

Adunque per questo lato nulla più vi è da aggiungere: come era indubitato, l'automobile si è sbarazzato presto di tutti questi piccoli e antiquati rivali: la sua vittoria è stata completa. Adesso la lotta si ingaggia col gigante che ha spadroneggiato su tutta la seconda metà del secolo decimonono. Questo è un degno antagonista, il treno!

E di questa lotta superba ed enorme la mostra di Milano costituì uno degli episodi più notevoli e decisivi.

Possiamo noi prevederne il risultato?

Io credo che sia possibile dar qualche indicazione vantaggiosa.

In via generale, a prima vista, appare netta e indiscutibile la superiorità dell'automobile sulla ferrovia, per quanto riguarda il trasporto delle persone, e la superiorità della ferrovia sull'automobile, per quanto riguarda il trasporto di mercanzie.

Il viaggio in automobile è la libertà: il viaggio in ferrovia è la schiavitù. Con l'automobile l'individuo si sottrae, appunto in ciò in cui egli aspira ad essere più libero — i suoi movimenti — alla soggezione della collettività; con la ferrovia è precisamente la tirannia collettiva che si impone irremissibilmente all'individuo.

Tutti i tedî e gli obblighi della ferrovia, da quello dell'orario a quello dell'itinerario, sono aboliti sull'automobile, il quale non conosce altra legge che la volontà del suo conduttore.

Per le merci la cosa cambia aspetto. Quivi primeggia il fattore economico. Il trasporto delle mercanzie deve essere il più a buon mercato possibile. Gli altri requisiti vengono dopo. Ora ciò che il treno trasporta in grandi masse, a una velocità commerciale sufficiente e con una spesa minima, perchè frazionata sulla quantità, l'automobile non può trasportare che in piccole dosi,

a velocità scarsa, con una spesa elevatissima, dovuta all'alto prezzo della benzina e al deterioramento della macchina e in ispecie dei pneumatici.

Ma nella pratica, tanto nel caso delle persone quanto in quello delle merci, queste vedute generali sono tutt'altro che fisse.

In una data circostanza, anche per le persone, il fattore economico acquista un'importanza preminente e molte altre cause possono aggiungersi, come la condizione delle strade, i rigori della stagione, il timore di eventuali guasti, per far preferire la ferrovia all'automobile. E viceversa anche per le mercanzie, date le vicende del servizio ferroviario, dato che la velocità commerciale dei trasporti per ferrovia può discendere sotto a quella dei trasporti con carriaggi trascinati da quadrupedi, dato il progresso conseguito nella costruzione dei *camions* automobili e dei treni automobilistici stradali (1) e supponendo una diminuzione nell'attuale dazio che colpisce la benzina, può tavolta essere preferibile l'automobile alle ferrovie.

Il paragone quindi non deve avvenire in questo àmbito, che può variare ad ogni istante per speciali condizioni di tempo e di luogo; deve operarsi su dati fissi.

---

(1) Si deve far rilevare che uno dei treni stradali più perfezionati e di una concezione meccanica più originale si sta esperimentando in Italia per conto del Ministero della guerra. È dovuto al capitano del genio Cantono, il quale ha sagacemente risolto le principali difficoltà, che si opponevano all'uso pratico dei treni stradali, con apparecchi da lui inventati, come il freno a ricupero, e accordando alle singole vetture componenti una certa autonomia di movimento e di direzione col fornire a ognuna l'energia occorrente ottenuta da un motore a benzina di 75 HP. collocato sulla vettura di testa.

E questi si possono ricavare da due fonti. Alla mastodontica, pesante, complicata, costosissima meccanica della ferrovia si deve contrapporre la meccanica svelta, leggera, pronta, semplice dell'automobile. Alla insufficienza ognor più evidente delle ferrovie per il rapido moltiplicarsi del traffico mondiale deve opporsi la molteplice possibilità dell'automobile per le più diverse ed estese applicazioni pratiche.

Il principio dinamico delle ferrovie è quello dell'enorme, è quello del massimo mezzo; tutto vi deve essere calcolato e previsto per molto al di là di ciò che deve rendere. Il principio dinamico dell'automobile è quello del minimo mezzo. Studiando i pezzi di un automobile non si può a meno di riconoscere che soltanto con questa macchina l'uomo è giunto per la prima volta a sfruttare interamente gli elementi che gli sono dati, a utilizzare saviamente lo spazio e la resistenza della materia, a trovare un ordine veramente logico della costruzione e dell'arredo. A quel capolavoro meccanico che è un motore perfezionato a benzina a quattro o a sei cilindri, con accensione a magnete, corrisponde quel capolavoro dell'arredamento che è il mobilio di una grossa vettura da viaggio. In questo senso si era fatto un primo progresso, per conciliare la ristrettezza dello spazio con le esigenze del *comfort* nelle cabine dei piroscafi, ma la perfezione e la raffinatezza più squisita si sono ottenute sull'automobile.

Il treno è un macrocosmo per il funzionamento del quale sono indispensabili innumerevoli altre energie concorrenti allo stesso fine: una strada apposita, costrutta a prezzo di ingenti sacrifizi, stazioni, depositi, officine e legioni di uomini alla partenza, lungo tutto il percorso, all'arrivo.

Il treno è un gigante, è un elemento di cui noi ci

siamo impadroniti per il nostro vantaggio, ma che è domato e instruito solo a metà, e per metà è selvaggio, è furente, per cui deve essere sempre tenuto d'occhio, sempre costretto tra sbarre inflessibili, sempre guidato, sempre coadiuvato nella sua opera brutale. L'automobile è la proporzione normale, è l'elemento naturale, domato, fatto umano, pieghevole a tutti i nostri voleri, sommesso alle nostre leggi, del quale l'azione è quasi intelligente e si compie da sè, sapendosi contenere nell'ordine vantaggioso per l'uomo.

Del resto meglio di ogni ragionamento l'esame comparativo del parco ferroviario e del *Salon* automobilistico riuniti nell'ultima Esposizione di Milano, ci ha offerto la lezione più convincente. Qui noi abbiamo potuto vedere che ciò che finora è stato compiuto dagli immani macchinoni, che pesano più di duecento tonnellate col sussidio di tutta quella formidabile organizzazione di esseri e di cose che è un impianto ferroviario, è effettuato ben più facilmente e agilmente dallo svelto meccanismo dell'automobile, che pesa al massimo dodici tonnellate e può anche essere ridotto a soli cinquecento chilogrammi. L'effetto raggiunto dall'immane sforzo ferroviario, spendendo milioni e milioni, può essere conseguito da un'elegante vettura a motore, da una minuscola vetturetta, in ogni momento, su qualsiasi strada.

Gli ultimi *récords* dànno per l'automobile una velocità di centottantacinque chilometri all'ora. Nessuna locomotiva ha mai fatto altrettanto.

Da questa colossalità di struttura e di impianti deriva l'odierna insufficienza delle ferrovie, le quali appunto per ciò non hanno la pronta elasticità di poter corrispondere subito ai nuovi accresciuti bisogni. Per aumentare la potenzialità delle ferrovie, per introdurle

là dove la necessità di un più rapido movimento si fa sentire occorre spendere somme favolose, davanti alle quali oggi si rimane esitanti. Invece l'automobile ha una immediata capacità di assumere tutti i nuovi offici che gli si vogliono attribuire, senza richiedere sacrifici e travagli di sorta.

L'importante è che la sua costruzione sia sufficiente e perfetta.

Vediamo ora relativamente alla locomozione collettiva quali sono i nuovi offici dell'automobile.

b) *Le ferrovie da qui a un secolo.*

L'uomo desidera assai più di sapere come si muoverà che di sapere come starà tra un secolo.

Per uno infatti che chiede o ricerca quale sarà l'assetto del mondo futuro, dieci domandano e indagano come vi si viaggerà.

La ragione è, che questa seconda domanda trova una risposta, che per quanto arrischiata, ha qualche probabilità di essere vera, mentre tutte le risposte date alla prima domanda non sono state che promesse utopistiche.

In altre parole, malgrado che i più creduti profeti gli abbiano detto: « Fra cento anni, tu starai bene, sarai felice, non soffrirai più, avrai ricchezze e gioie »; l'uomo ha dovuto convincersi che, se cambiavano le apparenze, restava identica la sostanza, e cioè che egli stava sempre allo stesso modo, che egli si ritrovava sempre eguale con questo o quel regime. E quindi si è disinteressato dalla questione.

Mentre invece, per quanto riguarda i suoi movimenti e specialmente i suoi viaggi, l'uomo ha visto che le cose sono veramente mutate. Su questo punto non c'è dubbio, il cambiamento è stato radicale, la realtà ha superato le profezie e le speranze, le ha anticipate. L'uomo non avrebbe mai pensato di viaggiare come viaggia adesso. Tra i sistemi di locomozione di una volta e quelli di ora non si può far confronto. Epperò a questo riguardo le profezie sono attendibili, non dànno luogo a delusioni, e l'uomo si è compiaciuto e si compiace nell'ascoltarle.

Ancora recentemente un'autorevole rivista inglese ha interrogato capi di società ferroviarie, ingegneri, inventori e le persone più in vista che si occupano dei problemi della locomozione per sentire la loro opinione circa il modo con cui si viaggerà tra un secolo.

Gli alti personaggi delle ferrovie hanno naturalmente risposto che si viaggerà in ferrovia come si viaggia adesso, e non altrimenti avrebbero risposto, se interrogati, un secolo e mezzo addietro, i capi del servizio di posta, asserendo la stabile durata delle diligenze.

Ed hanno aggiunto che le ferrovie non subiranno grandi trasformazioni, taluno soltanto ha ammesso la possibilità di maggiori velocità, tra i trecento e i quattrocento chilometri all'ora, e dell'impiego di motori elettrici e motori a benzina sulle diramazioni secondarie.

I fautori della navigazione aerea da Maxim al romanziere Griffit, a Santos Dumont hanno invece pronosticato il trionfo prossimo della macchina volante.

Ecco in verità due pareri estremi, l'uno troppo tradizionalista, l'altro troppo innovatore, l'uno che pecca per difetto, l'altro per eccesso.

Io ricordo poi due tra le previsioni esposte, anni or sono, dal Robida nel suo satirico *Ventesimo secolo* e dal Wells nelle sue *Anticipazioni*.

Il Robida immaginava le ferrovie sostituite da grandi tubi pneumatici dentro cui i vagoni cilindrici sarebbero scivolati a velocità incredibili; il Wells non sapeva pronosticare di meglio che le ferrovie attuali rese un po' più comode e rapide. Egli insisteva specialmente nel combattere l'errore serbato finora di tenere così stretto lo scartamento dei binari, che è poi quello delle ruote di un carro a cavalli, errore che tolto di mezzo consentirà di costruire vagoni più larghi e spaziosi.

Come si vede l'innovazione si riduce a ben poco, e in quel poco il Wells non ha tenuto conto delle enormi difficoltà, come ampliamento delle vie, allargamento delle gallerie, aumento della resistenza dell'aria, occorrenti a effettuarlo.

Vogliamo cercare adesso, un po' da noi, per conto nostro?

Cominciamo da una pregiudiziale. Esisteranno ancora tra un secolo le ferrovie? Io credo che si possa rispondere di sì, riflettendo alla grandiosità e stabilità dell'organizzazione ferroviaria, che abbraccia non solo il materiale mobile, ma anche la strada, e agli enormi capitali che vi sono impiegati.

Ma le ferrovie non saranno nè il solo nè il più rapido mezzo di viaggiare, probabilmente saranno in gran parte adibite al servizio dei trasporti e, contrariamente a ciò che si crede, non saranno più il mezzo di collegamento tra i grandi centri, tra le principali città; non saranno più il tramite delle grandi vie di comunicazione, bensì dei centri minori, delle vie secondarie.

Le grandi linee internazionali, le comunicazioni dirette tra le capitali dei vari Stati e tra le più importanti città di uno stesso Stato saranno costituite da una nuova rete stradale espressamente costruita per automobili, dove queste macchine, pagando una determinata

tassa, potranno lanciarsi con tutta la velocità consentita dai loro motori, e forse per taluna di queste strade sarà adottato il sistema dei viadotti aerei. E poi la locomozione in comune sempre sulle linee di maggior affluenza di viaggiatori si effettuerà mediante direttissime gallerie, sotterranee per la massima parte, dove la trazione elettrica permetterà ai treni di spingersi a tre e a quattrocento chilometri all'ora.

Tra le piccole città e i paesi, in provincia, in montagna, sulle linee di minor traffico rimarrà in uso la ferrovia ben poco modificata dal suo tipo odierno, come oggi ancora la antica diligenza immutata continua il suo servizio nelle campagne, nelle regioni più povere e deserte, là dove la ferrovia non giunge.

Talchè il quadro schematico delle comunicazioni future si può stabilire così. Strade speciali scoperte per autonobili, per la locomozione individuale; strade sotterranee ferroviarie per la locomozione collettiva effettuata mediante trazione elettrica, certo non più con le attuali locomotive a vapore, fra le metropoli, fra i massimi centri della ricchezza e del lavoro umano, lungo le più affollate correnti di viaggiatori; e strade ferroviarie abbastanza somiglianti alle attuali ma servite, per quanto riguarda i viaggiatori, non più da treni ma da vetture automotrici con uno o più rimorchi, per tutto il rimanente, per le vie secondarie, per la circolazione alpestre, meno intensa e rapida.

I mezzi di locomozione più rapida, più facile, più di lusso cominciano con lo stabilirsi sulle linee di maggior traffico e di maggior afflusso e respingono conseguentemente i mezzi più lenti e ingombranti sulle linee minori più tranquille e più povere. In Italia, per esempio, si propone già una linea direttissima, in buona porzione sotterranea, a trazione elettrica con una velocità di 200

chilometri all'ora sul percorso Genova-Milano su cui avviene appunto il maggior movimento di viaggiatori, e si è fatto il disegno per una strada speciale per automobili sul triangolo Genova-Torino-Milano, che è pure il cammino più battuto. Noi possiamo supporre che a poco a poco ambedue i sistemi si propaghino congiungendo altre città, così da estendere il triangolo, da un lato fino a Venezia, dall'altro fino a Bologna, Firenze, Roma, e poi ancora fino a Napoli.

Ed ecco il circuito completo che passa per le principali città italiane e sul quale avviene il maggior transito di viaggiatori e dove occorre quindi avere le comunicazioni più celeri, più frequenti e più facili, servito da una rete stradale scoperta per automobili o apparecchi consimili e da un'altra rete in parte coperta direttissima per la locomozione in comune e a grande velocità. Da questo circuito ove la ferrovia sarà usata per il traffico delle merci più povere, si irradieranno anche per il servizio dei viaggiatori le antiche vie ferroviarie sulle linee su cui non vi sarebbe stata convenienza a istituire i nuovi tramiti.

Le ferrovie saranno così il complemento, il prolungamento provinciale alpestre della strada automobilistica e del *tunnel* elettrico, come ora la corriera e il *tramway* lo sono della ferrovia.

Questa previsione sarà forse tacciata di troppo pessimismo per quanto riguarda le ferrovie. In verità io credo poco in ulteriori progressi del meccanismo ferroviario, salvo a cambiare addirittura i principî fondamentali del sistema. Tutto quello che dalle ferrovie si poteva attendere è stato ottenuto, e mentre in realtà esso non è gran cosa, viceversa si capisce che ogni acquisto in più richiede un sacrificio assolutamente inadeguato.

Diamo un'occhiata al passato. Se le ferrovie si sono moltiplicate in estensione e quantità hanno ben poco migliorato come qualità. Il progresso ferroviario non è che ampliamento della rete delle strade ferrate, per tutto il resto le cose continuano come erano.

Da trent'anni a questa parte quali miglioramenti sono stati introdotti nella ferrovia?

La velocità è rimasta presso a poco la stessa. Se vi è qualche treno di lusso che cammina intorno ai 100 chilometri all'ora, la velocità commerciale media dei treni ordinari celeri non supera i 60 chilometri all'ora.

I vagoni sono un po' più lunghi e più eleganti, ma in essi sussistono tutti gli inconvenienti dei vagoni primitivi, dalla schiavitù della quasi immobilità alla ristrettezza. Io so che non avverto se non minime differenze tra i miei viaggi da bambino e quelli odierni, e tra gli uni e gli altri pur qualche lustro è passato. Vi erano già allora i vagoni-letto e per ora nulla si è trovato di meglio. Si mangerà adesso al vagone-restaurant invece di mangiare nel proprio scompartimento, ma non mi sembra questo un miglioramento del sistema meccanico. Il quale poi serba tutta la sua rozza primitività di movimento e di trazione, è sempre egualmente incomodo, strepitoso, traballante, sempre esposto agli stessi pericoli, sempre così mastodontico e pesante, sempre così impacciato e poco maneggevole da dover essere guardato a vista, vigilato a ogni istante, diretto lungo tutto il percorso, segnalato di stazione in stazione, e sempre tanto dispendioso e bisognoso di tutto un immenso e complicato organismo di servizi accessorî.

Si rifletta un momento a tutto l'enorme complesso di materiali e di funzioni necessarie per far muovere un treno, dall'impianto della linea costosissima a tutte le preoccupazioni indispensabili del personale, e si avrà

subito l'idea della primordialità grezza di questo congegno in cui non si è potuta effettuare che qualche minima semplificazione.

E che ben poche speranze si debbano nutrire per l'avvenire si scorge dal fatto che allo stato attuale delle cose il più lieve miglioramento implica sforzi enormi sproporzionati all'effetto.

L'aumentare di pochi chilometri la velocità dei treni, a parte tutto lo scombussolamento degli orari e la perturbazione dei servizi, richiede nuove locomotive gigantesche di una forza e di un costo altissimi, richiede nuovi vagoni, modificazioni alla linea, ecc.

Il migliorare il soggiorno dei viaggiatori nei vagoni, che sembrerebbe una faccenda così da poco, è invece un'operazione complicatissima. Bisogna allungare i vagoni, allargarli sarebbe già impossibile poichè bisognerebbe rifare tutte le linee e le gallerie, e poi occorre farli più pesanti, e perciò accrescere la potenzialità delle locomotive. Nè questo basta, poichè molte linee, costruite in economia e in terreni difficili, non consentono il passaggio a treni più grevi, e allora è necessario rinforzare la strada, cambiare rotaie, armare i ponti.

In una organizzazione così intricata e faticosa come è quella ferroviaria non si può toccare un solo punto senza dover ritoccare tutto l'assieme.

Ed ecco perchè mi sembra vano il parlare di progresso per le ferrovie, di un progresso reale notevole che le porti a paro con la capacità di cui sono dotati oggi altri nuovi ordegni di locomozione.

L'attuazione di qualche progresso, sia riguardo alla velocità, sia riguardo alla comodità, obbligherà a tali sforzi e spese da rinunciarvi, e si troverà assai più conveniente adottare per i nuovi bisogni un sistema nuovo.

Tutto quello che nelle ferrovie si potrà fare sarà di sostituire per il trasporto dei viaggiatori ai treni attuali tanto pesanti, costosi, di lunga formazione e perciò radi, le vetture automotrici con motori a vapore o a petrolio, trascinanti uno o più rimorchi. Con ciò si potrà accrescere un po' la velocità e diminuire gli intervalli fra un treno e l'altro. È l'automobile che ha dischiuso alle ferrovie questa nuova possibilità, e gli esperimenti fatti su alcune linee nazionali e dell'estero hanno dato risultati soddisfacentissimi.

La locomotiva è *au bout de souffle*. Oltre i 120 chilometri all'ora essa lavora in condizioni disagevoli e le attuali linee sono incapaci a sopportarla. Da questo lato l'avvenire mi pare chiuso. E quindi un miglioramento in questo campo non è che un cambiamento *ab imis*. Il nuovo tramite si chiamerà forse ancora ferrovia, ma sarà tutta un'altra cosa.

La linea sarà costruita con nuovi procedimenti, sarà direttissima, sarà il più delle volte sotterranea, sarà una enorme galleria, un condotto chiuso da una città ad un'altra, nel quale si succederanno vertiginosamente spinti dall'elettricità, treni corti di gran lusso, con due o tre vagoni spaziosi, equilibrati così da poter correre fino a 300 chilometri all'ora.

Questo sarà il veicolo collettivo a buon mercato degli uomini di affari, dei lavoratori, di quelli che per la loro professione e per i loro affari hanno necessità di viaggiare e non possono darsi il lusso e la preoccupazione di una macchina propria; per tutti gli altri, per i viaggi di diporto e di istruzione, per le lunghe e belle peregrinazioni attraverso le terre, per chi vuole essere libero e padrone di sè, vi sarà l'automobile sulle sue strade speciali.

c) *L'automobile su rotaie.*

Se adunque alle ferrovie resta ancora uno scampo nel futuro, se esse potranno varcare il confine dell'oggi per corrispondere ai nuovi bisogni del domani sarà unicamente per merito dell'automobile.

Intanto le ferrovie rimarranno in quanto saranno per così dire svecchiate dal nuovo principio meccanico che si è venuto affermando nell'automobile.

Al contatto di questo ordegno libero, svelto, autonomo, che non soffre vincoli nè protezioni le ferrovie potranno appunto sbarazzarsi di una parte di quel gravoso bagaglio che vieta loro le vie del futuro, potranno alleggerirsi, esser meno costose, sottrarsi alla passiva schiavitù dell'orario e diventare più celeri.

Quello che avrà finito di esistere sarà quell'insieme ibrido, sconnesso, rumoroso che si chiama treno, e cioè la lunga fila dei vagoni incatenati, attraentisi e respingentisi l'un l'altro, tutti poi tirati dalla sbuffante locomotiva.

Lo si scorge fino da ora che è troppo primitivo, che non può durare e il suo successore sarà l'automobile ferroviario, che aumenterà del doppio la praticità della ferrovia.

Vettura da trasporto e vettura motrice debbono far tutt'uno. Il treno deve essere un solo ente, un pezzo solo. Una volta sul binario designato, è pronto a partire, senza allacciamenti, aggiunte, connessure. È la massima semplificazione.

Con l'automobile ferroviario il treno è apparecchiato in un attimo, il suo motore non richiede neppure preparativi lunghi, scatta immediatamente. È leggiero, è

rapido, va a più di 100 chilometri all'ora, abbisogna di poco personale, è sommamente economico, non ingombra nè affatica la linea.

Per queste sue qualità se ne può accrescere il numero fino a soddisfare tutti i bisogni, fino a rendere men dura l'attuale implacabile tirannia dell'ora fissa.

Sulle linee principali oltre all'obbligo inviolabile di partire al minuto prescritto, malgrado i propri affari e le proprie cure, si ha poi l'angoscia continua di lasciar trascorrere l'attimo prestabilito e di perdere il treno, colla prospettiva di dover poi aspettare ore ed ore il passaggio di un altro treno.

Non solo adunque si deve partire quando vogliono gli altri, all'ora fissata da altri, e non già quando fa comodo e sarebbe utile, ma di più, se non si parte a quell'ora non si può partire più se non dopo un lunghissimo intervallo di ore, forse di un giorno intero, poichè i treni diretti sui lunghi percorsi sono appunto assai distanziati gli uni dagli altri.

Quando il principio dell'automobile avrà trionfato sulle ferrovie, quando la macchina motrice e la vettura da trasporto saranno fuse in un solo veicolo agile e indipendente, questo inflessibile giogo dell'orario, se non abolito del tutto, sarà sensibilmente alleviato, e non si concepirà neanche più come per tanti anni, uomini liberi e laboriosi, quali erano quelli della seconda metà del secolo XIX, vi si siano così mansuetamente sottomessi. Cesserà per tanto la terribile ansietà di perdere il treno e quella non meno fastidiosa di attenderlo, perchè l'automobile ferroviario come adesso il *tramway*, partirà ogni quarto d'ora, ogni mezz'ora e probabilmente ogni qual volta il bisogno lo richiederà. Poichè dato l'esiguo costo di questo nuovo treno in confronto dell'antico, diventerà possibile per molti, ciò che adesso

sarebbe uno spreco tanto folle quanto inutile, quello cioè di darsi il lusso di un treno speciale.

Un uomo d'affari che debba trovarsi ad un convegno importante, un figlio che debba accorrere presso i genitori morenti, un amante desideroso di anticipare di qualche istante l'incontro con l'innamorata potrà in pochi minuti, senza dispensare un patrimonio, procurarsi il suo treno speciale e partire. Oggi a parte anche la somma occorrente, ben poco vantaggio si può trarre dal treno speciale, sia per il tempo necessario a formarlo, sia per le molte cautele indispensabili per non danneggiare il traffico della linea e per procedere con sicurezza, sia infine per la scarsa velocità del treno stesso.

I treni automobili ferroviari, composti al più di due o tre vetture, non solo potranno partire con la frequenza dei *tramways,* ma saranno ognuno di una sola classe, e alla classe e al prezzo del biglietto corrisponderà la velocità.

Ve ne saranno cioè di lusso, a grande velocità e più diretti, ve ne saranno di ordinari, più a buon mercato, con velocità media e più frequenti fermate. Si alterneranno gli uni agli altri.

Le minori spese e le maggiori comodità di questo nuovo sistema di trazione mentre accresceranno il traffico e i vantaggi della ferrovia stessa, permetteranno altresì di estendere la ferrovia ove finora non è arrivata, poichè l'esercizio con gli attuali sistemi ne sarebbe rovinoso.

Come già ho accennato su molte linee specialmente dell'estero si stanno già esperimentando con ottimo esito vetture automotrici di diversi sistemi con motori a vapore, con motori elettrici e con motori a benzina. E del pari il motore caratteristico dell'automobile, il

piccolo e gagliardo motore a benzina è pronto per essere traslocato sulla locomotiva, la quale al punto cui è arrivata non può aumentare in potenza, poichè dovrebbe aumentare tanto di peso da non reggersi più sulla linea. Mentre col motore a petrolio che ha soppresso quell'organo così ingombrante e greve che è la caldaia, si potrà, restando nei limiti del peso, aumentare a piacimento la forza della locomotiva.

E questo è principalmente da notarsi che l'automobile vincerà il suo grande rivale, la ferrovia, non solo sulla strada aperta, sulle terre non solcate da rotaie, ma anche sul suo proprio terreno, sulle rotaie, e forse arriverà a cedere il suo motore a quello della locomotiva.

Quello che finora io ho detto circa l'applicazione del principio meccanico dell'automobile alla ferrovia in genere, a maggior ragione si deve ripetere per quelle ferrovie minori regionali che sono le reti locali, e i *tramways* a vapore ed elettrici intercomunali.

Da ora non si costruiranno più strade ferrate per i *tramways*, a nessuno verrà più in mente di profondere capitali in un impianto fisso di rotaie per stabilire un tramite di comunicazioni celeri fra vari comuni non ancora toccati dalla grande ferrovia. Tutte queste comunicazioni fra la città e i sobborghi, tra i paesi di montagna, tra i piccoli comuni, tagliati fuori dalla rete ferroviaria, villaggi alpestri e villaggi di mare si effettueranno sulle strade comuni mediante servizi di *omnibus* automobili. Persino le antiche linee ferrate dei *tramways* a vapore saranno abbandonate. Gioverà mille volte di più valersi del rapido veicolo libero, che può andare dove si vuole, che può battere la strada comune, la strada di tutti, dirigendosi perfettamente, che del veicolo antico rigidamente chiuso tra i suoi regoli di ferro.

Vi saranno corriere e diligenze automobili dovunque; non vi sarà più un paese soggetto alle intermittenze ai ritardi delle comunicazioni ippiche, tagliato fuori dalla rapida e sicura e precisa circolazione meccanica; ovunque la macchina arrecherà la facoltà di essere in immediato contatto col mondo. Per i luoghi di villeggiatura, per i luoghi di bagni, per le stazioni climatiche, per le belle zone di campagna, ora deserte in causa delle difficili, fastidiose e tarde comunicazioni, l'automobile apporterà tutto un nuovo fervore di vita. Questi luoghi di riposo e di salute, questi asili di pace e di gaiezza pura saranno i primi ad essere allacciati con le città o con le principali linee ferroviarie mediante regolari servizi di veicoli automobili. I quali sia per il minor prezzo del tragitto, sia per la rapidità e regolarità con cui compiranno il percorso daranno modo a una grande quantità di persone, ora costrette a privarsi della campagna e del soggiorno sulla riva del mare, di potervi accorrere.

Il movimento crea il movimento, le prime linee di questi veicoli automobili ingrosseranno la corrente dei viaggiatori, favoriranno lo scambio fra gli abitanti della città e quelli della campagna, gioveranno a rivelare a tutta una folla inconsapevole e a far gustare a chi ne era sempre stato privo le bellezze della patria terra, la dolcezza consolatrice del mare, la salutare vegetazione delle selve; e poi il numero sempre crescente dei viaggiatori promuoverà a sua volta l'istituirsi di altre linee di *omnibus* automobili e così di seguito.

Verrà favorito pertanto l'esodo dai centri troppo popolosi verso quelli più abbandonati, più romiti e tranquilli. L'uomo d'affari, l'impiegato il quale sa di potersi recare col suo *omnibus* automobile per una tenue moneta e in quel determinato tempo là dove le sue occupazioni lo chiamano, potrà abitare la campagna o la spiaggia e ivi prolungare il soggiorno della famiglia. Molte altre persone che adesso lasciano i paesi natali tagliati troppo fuori dalla circolazione della vita nazionale, per avviarsi alla città o verso i punti toccati dalla ferrovia, rimarranno nelle loro sedi primitive. La campagna non si spopolerà più, anzi ritornerà a popolarsi, le dimore isolate torneranno ad essere abitate, la vita non più forzatamente arginata e compressa fra le anguste dighe della linea ferroviaria, tornerà a espandersi in giusta misura per ogni dove.

Mercè la vettura automobile individuale e collettiva si ristabilisce pertanto, dopo circa un secolo, l'equilibrio delle comunicazioni alterato violentemente dalla ferrovia.

Prima della ferrovia la possibilità di potersi muovere e la rapidità della circolazione erano eguali da per tutto, nei grandi e nei piccoli centri, in città e in campagna, su questa o su quella via. Le differenze erano insignificanti, certo non erano tali da portar gravi squilibri. Con l'avvento delle ferrovie si è verificato una disparità enorme. Lungo la linea ferroviaria si è creata una circolazione velocissima relativamente facile e sicura, fuori da questa è rimasta immutata l'antica circolazione, che in confronto dell'altra è apparsa inservibile e arretrata. Tutto è quindi affluito lungo il corso di maggiore e più celere movimento e attorno si è fatto il deserto. Il danno di questa sperequazione è stato ingentissimo. Lungo gli antichi tramiti nulla più si è avviato. E il paese ne ha sofferto come ne soffrirebbe un organismo vivente il quale in causa di una malattia si trovasse ad avere sdoppiata la propria circolazione sanguigna, così che essa affluisse gagliarda celere continua dentro un esiguo circuito di arterie e di vene, mentre

in un altro circuito più vasto si muovesse con un ritmo lentissimo, intermittente, quasi inapprezzabile, e con un filo scarsissimo. Tutto il sangue pulserebbe impetuoso in alcuni condotti favoriti arrecando ivi un eccessivo nutrimento, mentre la debole, e tarda corrente fluente altrove diventerebbe sempre più debole immiserendo, per mancanza di alimento, tutte le rimanenti parti dell'organismo.

Questo hanno prodotto le ferrovie nel corpo della nazione, esse hanno stabilito lungo il loro tracciato, che è una minima porzione dell'intero paese, una circolazione ipertrofica che per la sua stessa rapidità ha attratto ogni cosa a sè, mentre in tutto il rimanente, è rimasta la antica circolazione a cavalli, talmente tarda in confronto, da venir quasi abbandonata e da non poter più portar niente nella massima porzione del paese dove è rimasta, porzione che langue come un organo non nutrito da sufficiente afflusso di sangue.

Le ferrovie hanno fatto il vuoto attorno a sè.

Ebbene l'automobile, lo riaffermo, è lo strumento che ristabilisce l'equilibrio, che porta anche lungo tutti i tramiti esclusi dalla ferrovia una circolazione pari per velocità e facilità a quella ferroviaria, che sostituendosi alla trazione e locomozione a cavalli ricompone l'unità della circolazione vitale in tutto l'organismo della nazione.

Per esso anche dove non è ferrovia il movimento della vita si svolge con lo stesso ritmo, come se la ferrovia vi fosse.

d) *I ferrovieri e i volontari automobilistici.*

Ma non soltanto con la materiale sostituzione e con l'assumersi molte funzioni delle ferrovie l'automobile

farà sentire la sua prevalente influenza sulla locomozione collettiva, bensì anche col modificare gli attuali rapporti tra la società e la classe dei ferrovieri.

Rendendone meno necessaria l'opera, l'automobile diminuirà le loro pretese e darà modo di non più temere le loro minaccie.

L'automobile non ha bisogno di coadiutori, non ha bisogno di alcun intermediario. Colui che lo conduce viaggia, e non c'è bisogno d'altro. L'innumerevole moltitudine richiesta dalle ferrovie e che ora preme sullo Stato e sui viaggiatori, perchè indispensabile, diventerà quasi inutile. In secondo luogo l'automobile ammaestra l'uomo alla meccanica, mette la meccanica alla portata di tutti, ne fa una faccenda abituale e pertanto i cittadini non saranno più impreparati e presi alla sprovvista se i meccanici, se i ferrovieri cercheranno di costringerli, rifiutandosi di lavorare.

Lo Stato e la società ignorano per la massima parte i nuovi mezzi di cui sono ora provvisti per rimediare ai danni cagionati da un eventuale sciopero dei ferrovieri. Stato e società si credono assai più deboli di quello che sono, si credono disarmati, quasi impotenti a lottare, mentre proprio in questi ultimi tempi, a loro istessa insaputa, hanno acquistato un'arma validissima, un'arma che corrisponde perfettamente a quella avversaria. Finora hanno lottato su terreno impari e con arnesi diseguali ed anche oggi credono di trovarsi nelle stesse condizioni e neppure pensano di aver sotto mano lo strumento che li porrebbe su una linea di eguaglianza contro i ferrovieri scioperanti.

Lo Stato non ha fatto fin qui che della politica, la società è abituata a essere diretta e non ha poi un'immediata coscienza di se stessa. Ora di fronte ad un avvenimento non politico lo Stato si trova turbato e la

società si turba per ripercussione. Contro il fatto non politico lo Stato si vale di tutti gli attrezzi del suo arsenale politico, con un risultato mediocre, e la società, nella persuasione che non ci sia altro da fare, sta rassegnata accontentandosi di lagnarsi a parole.

Così è avvenuto che per gli scioperi privati Stato e società hanno lasciato che i cittadini se la sbrigassero fra loro, mentre per gli scioperi nei pubblici servizi lo Stato è ricorso ai suoi mezzi politici, a leggi, a decreti, a repressioni, senza cercar mai di opporre a un attacco di ordine economico industriale un riparo della stessa natura, e la società è rimasta inerte ad assistere, soffrendo i guai dello strano e diseguale conflitto.

Indubbiamente i mezzi politici non sono del tutto inefficaci, ma non bastano; vi è sempre qualcosa che sfugge alla loro influenza, occorrono nuovi elementi che abbiano la stessa natura dei nuovi fatti su cui debbono agire.

In altre parole, a ferrovieri, a macchinisti a fuochisti che non lavorano non si possono validamente opporre se non ferrovieri, macchinisti e meccanici che lavorino, alle macchine arrestate bisogna opporne altre in movimento; solo così la lotta è ad armi uguali, l'offesa e la difesa si svolgono sullo stesso campo; tutto il resto è inutile o quasi.

Non vi è decreto di militarizzazione, articolo di codice che possa valere contro chi ha l'esclusività di maneggiare uno strumento e di compiere una funzione di cui, non so se a torto o a ragione, non si può più fare a meno.

Se lo Stato in questo caso fosse attrezzato industrialmente, in modo da provvedere con un altro sistema di locomozione e di trasporto a tutti i servizi compiuti dalle ferrovie sarebbe in possesso del talismano mira-

coloso per impedire lo sciopero, anzi non si sentirebbe più parlare di scioperi.

Ebbene se questo ancora non è, tuttavia il principio di questa attrezzatura sussiste, l'arma nuova e i nuovi soldati valevoli per i nuovi conflitti industriali cominciano a formarsi, ad apparire in mezzo alla società moderna. Il male è che lo Stato, unicamente assorbito dal suo officio politico, non se ne accorge, quindi non se ne serve, e la società abitudinaria, chiusa nella sua *routine*, non ne ha ancora valutata l'importanza; se ne vale ma isolatamente, non ha ancora pensato che questa è la risoluzione che tanto ansiosamente essa va cercando.

A quest'ora io sono stato già inteso, lo strumento nuovo pronto ed efficace il cui intervento può essere decisivo in questa grande battaglia industriale, lo strumento che può mutare le sorti degli avversari e dare agli inermi la possibilità della vittoria è l'automobile.

Sicuro, l'automobile raccoglie in sè tale capacità, che può essere oggi l'arbitro della controversia ferroviaria.

Esso ha in primo luogo, da questo punto di vista, modificato gli uomini e le loro costumanze.

Fino a pochi anni addietro il tecnicismo meccanico, la cognizione più utile nella civiltà moderna, era lasciato a una ristretta cerchia di persone, ingegneri e operai macchinisti, formanti una specie di casta; tutto il rimanente dei cittadini non aveva alcuna nozione pratica delle macchine, nè alcuna dimestichezza con essa, era nella stessa condizione dei pacifici borghesi rispetto al mestiere dell'armi e degli strumenti della guerra.

L'automobile è venuto a togliere questa ignoranza e questa inesperienza, esso ha avvicinato la macchina precisamente a quella classe di cittadini che dianzi ne era aliena, ha creato una specie di coscienza meccanica dove non esisteva, ha formato schiere numerose di mac-

chinisti dilettanti volontari, ha diffuso non solo la sapienza teorica della macchina, ma l'abilità meccanica manuale.

Vi sono oggi migliaia e migliaia di persone, appartenenti alle classi signorili, instruttè ed esperte, dotate di competenza meccanica, abili non solo a condurre una macchina, ma a smontarla, rimontarla e ripararla con le loro mani.

Sono come cittadini che hanno appreso l'abitudine e hanno imparato il maneggio delle armi, senza essere soldati.

È tra costoro che lo Stato può reclutare, mancando i soldati veri, cioè i macchinisti professionali, i suoi nuovi volontari, cioè i macchinisti dilettanti. Come quegli che, esercitato per suo diletto nell'armi non si troverà a disagio nel maneggiare un fucile in guerra, così questi, accostumato per *sport* e per suo comodo alla macchina, potrà adoperarla anche per un interesse collettivo.

L'elemento uomo, il più difficile a formarsi, quello che non si improvvisa, non fa adunque più difetto; è sufficiente che lo Stato li chiami perchè accorrano quanti volontari abbisognano, i quali in breve ora potranno sostituire le schiere regolari.

In quanto alla macchina poi non solo essa è pronta ma è perfetta, non solo può supplire alla mancanza della locomotiva, ma può sostituirla con vantaggio, poichè da oggi la supera in velocità, in comodità, in economia e sopratutto in libertà.

L'automobile, lo ho già detto, rappresenta l'indipendenza, rappresenta la liberazione da tutti i vincoli da tutte le costrizioni, da tutti gli imbarazzi frapposti dalla collettività al movimento veloce dell'individuo. Il treno è lo schiavo di mille diversi e inflessibili padroni, dall'orario alle rotaie, dal personale di stazione e di macchina ai segnali della linea, dal movimento degli altri treni a quello del pubblico, e l'individuo viaggiatore partecipa a questa schiavitù; l'automobile si è affrancato da tutti questi gioghi e con lui si è affrancato il suo conduttore, che va dove vuole, su qualunque strada vuole, in qualsiasi direzione e a che ora vuole e con la velocità desiderata.

L'automobile porta con sè tutti gli elementi della sua corsa, aduna tutte le possibilità della sua energia, è un organismo integro e completo; non richiede spese di impianto, non richiede tutto un immenso sistema di opere, di cure, di previdenze per esser posto in movimento e perchè sia vigilata la sua marcia, non abbisogna di un innumerevole esercito di funzionari; esso è il velite svelto indipendente che basta a sè solo, esso vede e può dirigersi, non è vincolato alle stazioni, ai depositi, alle rotaie, mentre il treno soggiace a tutti questi inciampi, a tutti questi legami, è il gigante pesante pericoloso cieco che non può essere mai abbandonato a sè, che deve essere sempre condotto sopra un sentiero prestabilito, con mille precauzioni, con mille avvertimenti, poichè è poco adattabile e molto grossolano e rude nei suoi movimenti.

Perchè non ci si giova adunque di questi odierni mezzi così efficaci?

A parte i treni che l'amministrazione ferroviaria potrebbe sempre attuare anche in caso di sciopero con il personale rimasto, con i ferrovieri militari, con gli ingegneri e i capi servizio, sarebbe sufficiente un appello ai cittadini per trovare oggi un numero sufficiente di meccanici volontari, di individui pratici della macchina ai quali affidare i treni sulle linee secondarie e i servizi di minore importanza. Malgrado lo sciopero non man-

cherebbe certo con questi nuovi ausiliarî il personale di macchina per manovrare le locomotive.

E nello stesso tempo si potrebbero acquistare e requisire gli automobili più forti e veloci e sulle migliori strade esperimentare una specie di servizio di comunicazioni automobilistiche. Il servizio postale potrebbe essere in gran parte affidato agli automobili e così pure il trasporto in via straordinaria di quei viaggiatori più pressati i quali non hanno potuto prendere uno di quei radi treni percorrenti le vie principali. E probabilmente con buone strade anche una parte del servizio merci potrebbe compiersi dagli automobili.

Queste misure, mentre per una parte renderebbero meno nocivi i danni dello sciopero ferroviario e ne abbrevierebbero la durata, per l'altra non farebbero che anticipare uno stato di cose a cui indubbiamente è necessario di arrivare.

Tutti gli inconvenienti gravissimi della locomozione a vapore, aumentati a misura che crescono la forza delle locomotive, la velocità dei treni, il numero dei viaggiatori e l'estensione della rete, in modo da diminuire sempre più i profitti, ci avvertono che essa comincia a cedere, ad agire in passivo, per lo sforzo della istessa sua enorme mole e della sua smisurata complicazione.

Oggi soltanto il costo di una linea ferroviaria un po' accidentata giunge a tal somma da mostrarci che la costruzione ne è quasi una follìa, tutte poi le spese e le difficoltà dell'esercizio, aumentate dal nuovo ostacolo creato dal fermento del personale, indicano chiaramente che le ferrovie non sono più un mezzo di locomozione che corrisponda ai nostri bisogni, al nostro progresso, alla nostra capacità tecnica, che esse in mezzo alla semplificazione da noi raggiunta costituiscono un colossale intreccio di strumenti, un gigantesco impiego

di sforzi per far muovere una congerie mostruosa di ferraglie ingombranti.

Le ferrovie non bastano più.

Le ferrovie importano omai un dispendio intollerabile con un minimo effetto produttivo e i ferrovieri sono venuti ad aggravare questa situazione già critica. Il loro intervento non fa che abbreviare i termini della trasformazione, le ferrovie ne risultano ancor più invecchiate; è resa così imminente la data del loro collocamento a riposo, mentre è straordinariamente avvicinata l'entrata in servizio del nuovo ordegno di locomozione, l'automobile, a cui appartiene tutto l'avvenire.

Più i ferrovieri vorranno far sentire la loro influenza e opprimere con le loro imposizioni e più abbrevieranno il loro regno.

e) *Un esempio caratteristico.*

Del nostro ostinato attaccamento alla tradizione per cui non ci è dato di scorgere le novità a noi più favorevoli e delle vantaggiosissime possibilità che l'automobile potrebbe spiegare in nostro servizio, quando con un'ardita organizzazione noi glie ne accordassimo l'opportunità, abbiamo avuto la prova più convincente e dolorosa in ciò che è avvenuto dopo lo spaventevole terremoto della Calabria, quando si è trattato di provvedere i soccorsi, di riparare i danni, di rifornire la popolazione spogliata, di alleviare insomma l'immane disastro.

Se c'era una occasione in cui i bisogni fossero veramente urgenti, in cui si dovesse agire con la massima prontezza, in cui si dovessero mettere a contributo tutti i mezzi disponibili, tutti gli strumenti e i congegni più moderni e più solleciti per far presto, per operare si-

multaneamente in tutti i punti colpiti, per arrecare senza indugio l'alimento e il conforto alle popolazioni derelitte, per ristabilire immediatamente l'ordine della civiltà dove le forze cieche della natura avevano provocato la rovina; se un'occasione si poteva dare in cui tutte le invenzioni e tutte le scoperte dovessero essere impiegate, questa era; ed è stato invece in questa occasione che tutto il contrario è avvenuto, che con una incredibile incoscienza tutti sono rimasti attaccati alle più tarde e antiche abitudini, ai più inetti e primitivi sistemi, senza neanche curarsi un solo istante dei mezzi nuovi e proficui di cui oggi la meccanica ci ha favorito. Non si è mai visto in una circostanza così grave una indifferenza tanto spregiante per i geniali ordegni costruiti dalla meccanica moderna. Non è neanche il caso di dire che siano stati scartati, non furono nemmeno presi in considerazione, nemmeno si fece attenzione ad essi, come se non esistessero, come se fossero puerili balocchi.

Ora che si dia qualche disgraziato ignorante o qualche ruskiniano in ritardo che preferisca la diligenza alla ferrovia, è ammissibile; si tratta di un capriccio o di una manìa individuale che non dà noia ad alcuno; ma non è assolutamente spiegabile nè tollerabile che, mentre si deve dare un tetto, un pane, una benda a chi non sa dove giacere, a chi ha fame, a chi è ferito, mentre i minuti contano come giorni per la salvezza di migliaia di persone, ci si valga ancora del preistorico carro a buoi e si ignori o si finga di ignorare che esiste il carro automobile, il carro sospinto da un motore.

Sembra inverosimile, ma così è.

Sono note tutte le lagnanze, tutte le proteste, tutte le invettive non solo delle sventurate popolazioni, ma di tutti quelli che si recarono a controllare l'opera di

soccorso, per i ritardi e le lentezze inverosimili con cui arrivavano i materiali da costruzione, le vettovaglie, le suppellettili inviate abbondantemente da ogni parte d'Italia, accumulatisi nelle principali stazioni ferroviarie, dispersi in interminabili viaggi su carri tirati da buoi, senza mai pervenire a destinazione. Qui si moriva di fame quando a poche decine di chilometri il pane ammuffiva dentro vagoni fermi o magazzini chiusi; altrove donne e bambini passavano tristi notti al vento e alla pioggia, mentre le tavole per le tettoie, a stento trainate dal pio bove, si affondavano nelle carreggiate melmose.

La civiltà era come se fosse stata abolita, l'uomo era tornato indietro nel suo aspro cammino di qualche millenio; si trovava sprovvisto, disarmato contro le avversità delle cose, costretto a lottare con le sole sue forze e quelle degli imbarazzati animali domestici. I suoi forti e infaticabili ausiliari, le macchine, erano spariti.

Il grande inconveniente, come è stato rilevato dagli osservatori sinceri e coscienziosi, che ha straordinariamente accresciuto la gravità della catastrofe, è stato questo penoso ritardo, questa fatale insufficienza dei mezzi di comunicazione e di trasporto, tanto più esasperante in quanto si sapeva che vi erano ampie provviste di tutto ciò di cui si difettava.

Si sarebbe potuto rimediare in gran parte alla sciagura, si sarebbero potuti alleviare efficacemente tutti i patimenti e le miserie più dolorose, soltanto se si fosse arrivati a tempo, e ciò sarebbe stato possibile se si fosse fatto uso del più moderno, del più semplice, del più rapido, del più indipendente dei mezzi di locomozione di cui l'industria meccanica ci ha largamente dotato, dell'automobile invece del bove primordiale.

È stato calcolato che un solo furgone automobile

sarebbe stato sufficiente a compiere il lavoro di decine e decine di carri tirati da bovi, nè il calcolo deve stupire quando si raffrontino le rispettive velocità di un carro da bovi e di un automobile, sia pure da trasporto.

Quello che si doveva far subito si era di istituire punti di concentrazione e di deposito dei materiali e delle provvigioni nei due porti di Squillace e di Sant'Eufemia, ove le torpediniere e i piroscafi potevano in uno o due giorni adunare tutti gli invii dell'alta Italia, e contemporaneamente dovevasi da queste due stazioni irradiare un servizio di furgoni, carri, vetture automobili, facilmente requisibili, verso tutti i paesi colpiti dal terremoto, i quali presi pure tutti insieme occupano una regione che nel senso della sua maggior lunghezza non supera i 150 chilometri e della larghezza non tocca i 50 chilometri. Da Sant'Eufemia mediante gli automobili, le spedizioni più distanti non avrebbero impiegato che tre o quattro ore a giungere a destinazione; in un giorno l'automobile poteva effettuare due viaggi completi di andata e ritorno, mentre da Monteleone ove si era stabilita la direzione generale dei soccorsi e dei rifornimenti i convogli di buoi impiegavano parecchi giorni per fare un sol viaggio.

Perchè non lo si è fatto, perchè si è agito oggi come si sarebbe agito se il terremoto fosse accaduto venti secoli or sono?

Per la più stupida delle diffidenze verso la nuova macchina, verso quel mirabile arnese di velocità che è l'automobile.

Tutte le altre ragioni che si potrebbero addurre per giustificare questo non uso dell'automobile non sono che pretesti, non fanno che aggravare la colpa.

L'automobile va oggi da per tutto, su qualsiasi strada o viottolo, si inerpica su qualunque salita, e quindi lo

stato delle strade per quanto cattivo non conta, senza aggiungere poi che le strade, appunto per tutti gli incalcolabili vantaggi che può rendere il nuovo veicolo, dovrebbero esser tenute in modo da concedergli il più pronto passaggio.

Ma lo Stato non ha automobili! E questo è il più grave dei suoi torti, questa la sua più imperdonabile imprevidenza e insipienza. A parte il fatto che, dato lo scopo santo e pietoso, gli automobili si sarebbero trovati senza sforzo soltanto chiedendoli ai privati, lo Stato il quale getta centinaia di milioni nelle ferrovie che si trovano già nella parabola discendente, non è più scusabile, se oggi si lascia sorprendere dagli avvenimenti completamente sprovvisto del più perfetto ed agile strumento di locomozione che mai sia stato inventato, della forza più sapientemente trasformata per moltiplicare i poteri dell'uomo.

Sarebbe lo stesso come se lo Stato si lasciasse sorprendere dalla guerra senza cannoni perfezionati.

Con due o tre decine di milioni lo Stato potrebbe formarsi una prima magnifica avanguardia di oltre un migliaio di automobili da 24 a 40 cavalli ognuno, con i quali, in tempi normali, provvedere alle comunicazioni di quei centri ancora mancanti di ferrovie e accelerare il servizio postale e gli approvvigionamenti militari, e in tempi anormali, come in caso di sciopero ferroviario e nel caso in parola, avere la possibilità di ristabilire istantaneamente le comunicazioni e i rifornimenti, di accedere con tutto l'occorrente verso i luoghi più bisognosi, di riportare insomma sollecitamente un soprapiù di vita sociale là dove la vita è stata come sospesa e allentata.

Questo è il dovere dello Stato e sarebbe anche il suo massimo vantaggio poichè disporrebbe di un'arme

talmente prodigiosa, da dargli i più insperati profitti così in guerra come in pace.

La ferrovia non basta più; anche se perfezionata, è una troppo greve complicazione di sforzi; non parlo delle ferrovie calabresi che sono allo stato rudimentale, sia per la scarsezza, sia per la vetustà del materiale. E siccome non si hanno centinaia di milioni di lire da spendere nella creazione di una rete ferroviaria calabrese che sarebbe terribilmente passiva, l'unico mezzo per non tener più oltre distaccata dalla vita moderna e priva di quella rapidità di comunicazioni che è indispensabile nella civiltà presente quella regione grande e feconda, ora isolata e chiusa, si è di migliorare e aumentare la rete stradale comune e di arrecarvi il fervore delle attività moderne con gli automobili.

L'automobile, che nei giorni seguenti alla catastrofe sarebbe stato la salvezza, potrà d'ora innanzi essere la prosperità della Calabria.

E non vi è certezza più sicura di questo che sembra un sogno!

IV.

La locomozione acquatica.

Il canotto automobile

I. *Il nuovo campione del mare.*

Un nuovo signore ha ottenuto lo scettro del mare. Fino a ieri sconosciuto nei regni marini, ignaro esso stesso delle umide vie, arrivato dalle terre lontane ove aveva temperato in aspre contese la sua forza, il conquistatore novello si è avventurato arditamente sull'onde, le ha aperte con la sua possa vorticosa e vi ha imposto la sua signoria, dopo la più fulminea delle vittorie.

Non mai conquista fu più rapida e baldanzosa, la sua potestà è omai riconosciuta e stabilita per l'avvenire sulle acque fuggevoli e indomite.

Gli antichi sovrani sentono approssimarsi il termine del loro tardo dominio; la vela e il remo, gli antichi e gloriosi strumenti degli avi, il motore a vapore, il gagliardo impulso dei padri, saranno tra breve spossessati, si parlerà di loro nella storia degli oceani, siccome in quella della Cina e dell'Egitto delle dinastie estinte; tutto al più rimarranno ancora per qualche tempo come sovranità teoriche al pari di certe dignità regali cui non

è rimasto che il titolo o l'investitura scritta nell'ingiallita pergamena, mentre il contenuto vivo è passato ad altre mani più energiche e capaci.

Vela e remi strumenti delle repubbliche famose, tramiti secolari dei popoli guerrieri e trafficanti per i mari ignoti e perigliosi su cui l'uomo giunse a fare il giro del suo pianeta, motivi leggiadri e pittoreschi che l'arte già circondò di leggenda; remi, pinne robuste dell'uomo, vela, molle e concava ala dell'uomo, cui era stato negato il passaggio attraverso l'acqua e l'aria; vele e remi rimembranze liete della nostra giovinezza, collegate a ogni slancio verso la libertà sconfinata, verso la gioia delle chiarezze luminose, delle salse fragranze e dei muscoli tesi e concitati, dove riposerete la vostra corona decaduta, quale terra accoglierà voi avvezzi ai liquidi soggiorni?

Potrà sulla terra dura e consistente, sulla terra ostile risorgere mai il vostro destino incominciato e glorificato sul mare?

E insieme a voi, nel vostro esilio tranquillo, ove ogni eco di vento e ogni mormorio di corrente susciteranno brividi innumerevoli di dolenti nostalgie, verrà pure colui che primò attentò alla vostra signoria, verrà il barbaro rude che vi mosse la prima sfida e vi vinse e diede il primo colpo alla vostra potenza, verrà la nave a vapore, il piroscafo, il mostro enorme e grave, l'invasore massiccio, divoratore di carbone, prodotto di una creazione inesperta e dissipatrice, un anacronismo assurdo nel nostro tempo di risparmio sagace, come sarebbero nella natura odierna i grandi ammassi di carne vivente del periodo sauriano.

Voi dovrete lasciare le mobili e verdi pianure che il sole trasforma in ispecchi di oro e la luna in tappeti di velluto per una danza di stelle; voi dovrete lasciare

le valli profonde e turchine avvicendantisi nel più vario dei paesaggi con le più abbaglianti cime, come le speranze e i disinganni nel cuore umano; voi dovrete lasciare i gorghi terribili che attraggono con la magìa del mistero e le rive fiorite e deliziose come i giardini delle nostre cupidigie; dovrete lasciare la morbida, l'instancabile carezza dei marosi che avvolgeva la vostra carena e la cullava nell'infinito e solitario silenzio delle notti estive traendola nel più dolce degli smarrimenti, tutto questo dovrete lasciare e mentre vi seguiranno i nostri fanciulleschi ricordi, nelle vostre regge marine penetrerà il nuovo ospite e conquistatore il vostro vincitore, giovine ed agile, incapace di stanchezza. Spinto da un ardore impetuoso, vorrà correre ovunque, tutto vedere e prendere, rifare tutte le vostre gesta più insigni, e rifarle quasi giocando, senza fatica, senza preparativi prudenti per mostrare la sua prodigiosa vigoria, la sua meravigliosa destrezza.

Dopo aver sconfitto tutti i suoi antagonisti terrestri, dopo di aver proclamato la sua strepitosa vittoria su tutti i continenti, dopo di aver percorso trionfalmente tutte le strade della terra, affermando ovunque la sua preminenza, dopo di aver disperso tutti gli ostacoli che potevano frapporsi al suo passaggio, riconosciuto ovunque come il più forte e il più veloce, l'automobile, il giovine re, stanco omai delle facili vittorie, ha voluto sottomettere il mare e opporre alla sua ambizione nuovi nemici. Costrutta quindi rapidamente la sua armatura, indifferente se essa resisterebbe all'urto, confidando nella invitta fortezza del suo cuore acceso, scese sui fiumi e sui lidi ridenti, affrontò le correnti e i marosi, scivolò nei golfi e attraverso gli stretti rischiosi, e la sua prossima palestra sarà l'oceano sconfinato.

Così l'automobile marino ha assunto il suo dominio; d'ora innanzi si dovranno fare i conti con lui.

Poichè come per l'automobile terrestre, quello che fino a ieri è stato uno *sport*, una specie di esperienza dilettevole ed audace, ha già mostrato oggi i suoi incalcolabili effetti pratici, e sarà domani il mezzo prescelto, costituirà domani l'utensile eccellente, universalmente adottato.

Il trastullo meccanico di ieri, il tentativo arrischiato di oggi, sarà lo strumento perfetto domani, lo strumento migliore di ogni altro.

Già da ora il canotto automobile ha dimostrato la sua valentia meccanica in confronto di tutte le altre imbarcazioni dello stesso genere finora in uso.

Lo strano naviglio che sta ancora ricercando il tipo proprio più conveniente, non teme in corsa più alcun altro dei suoi precursori. Esso ha cominciato dalle sue prime ed esitanti immersioni a prendere le forme e le strutture dei suoi rivali più formidabili, apparve ora come una canoa, ora come un *cutter,* ora come una lancia a vapore, ora si assottigliò come uno *skiff,* ora si incurvò e si affusolò insidiosamente come una torpediniera, ma l'energia nuova ed ardente che portava nei suoi fianchi, l'energia sempre più grande fornitagli dal suo coerente e possente motore non poteva accontentarsi di questi sistemi organizzati in vista di forze più deboli e differenti, richiedeva un nuovo tipo corrispondente alla sua potenza, racchiusa in così esiguo e ben composto ordegno.

Ed ecco che cominciano a differire gli scafi del novello argonauta da ogni carena ricurva come ne differisce la sua violenta animazione. Non si è mai veduto strisciare sul mare un simile navigante dalla prua corta ed aguzza sollevata su nembi di schiuma, dal corpo gonfio e tondo e dalla poppa larga ed appiattita come una rigida coda orizzontale.

Il nuovo corridore marino ha per ora imitato il profilo dei più robusti e veloci animali oceanici. Quando esso è fermo rassomiglia ora a un cetaceo, ora a uno squalo addormentato, non è che una superficie convessa emergente dall'acqua una specie di schiena liscia e mostruosa sporgente sull'onda, e suscita come la vista del cetaceo, dello squalo, la sensazione di una calma infida e ostile, di una perfidia ascosa, di una violenza brutale raccolta, pronta a prorompere spaventevolmente, sollevando intorno il mare convulso.

Nessun congegno fabbricato dall'uomo ha tanta rassomiglianza con un aggregato di carne vivente, l'impressione è persino eccessiva. Io non posso a meno di pensare a taluno di quei flagelli dei mari, di quei mostri carnosi che sembrano privi di testa, rozzi e colossali impeti di forza bruta, ultimi avanzi di faune scomparse.

Ma neanche questo tipo così rappresentativo di forza sarà quello definitivo, probabilmente esso non è che una fase di passaggio. È una imitazione, una copia, poco ha di proprio, di originale, e al nuovo arnese occorre un tipo di una singolarità corrispondente alla sua, poichè esso in breve si distaccherà da tutti i suoi concorrenti viventi e meccanici, li distanzierà e li lascierà tutti, sarà ben distinto ed unico, il più possente e il più rapido, il supremo campione del mare. (1)

---

(1) Lo si scorge a prima vista che il canotto automobile, per quanto gli sorrida, come all'automobile terrestre, il più propizio avvenire, ha ancora molto del provvisorio e deve molto modificarsi per trovare il suo assetto definitivo.

Finora esso non consiste che in un motore da carrozza posto su una barca, e cioè nella riunione di due cose estranee, di due cose che non sono fatte l'una per l'altra. Il motore è costruito per far girare rapidamente le ruote sulla terra,

Il titolo è meritato e gli è stato conferito per le sue imprese che io mi accingo a descrivere.

II. *Le imprese nautiche del mōtore a benzina.*

Lo straordinario sviluppo del canotto automobile, nel brevissimo periodo che va dalla sua apparizione sui

---

e la barca, malgrado le varianti, è quella che era prima di sostenere quel motore.

Il canotto automobile è quasi oggi ciò che era l'automobile terrestre prima della sua conveniente disposizione sull'attuale *chassis* in legno armato o in acciaio fuso, rigidissimo, in cui la potenza si esercita sullo stesso piano e lungo le medesime linee della resistenza; quando cioè si prendeva un qualsiasi motore a benzina dai 3 agli 8 cavalli e lo si collocava tranquillamente su un ruotabile del tipo delle vetture a cavalli, su un *tilbury*, su un *phaeton*, su una *victoria*, aggiungendovi soltanto gli organi di trasmissione e direzione e mantenendo intatto il rimanente, compresi i *zig zag* e le curve della cassa delle carrozze e lo sterzo sulle molle delle ruote anteriori, per cui fra la spinta del motore e gli ostacoli della strada avveniva una tale ripercussione di urti, che la vettura era sfasciata in una corsa.

Era quello il tempo in cui ogni vettura aveva un suo aspetto e una sua forma particolari, e tutte insieme formavano un campionario bizzarro di tipi di carrozzeria fra cui non se ne trovavano due di eguali; era quello il tempo in cui accanto al famoso siluro ruotabile alla Giulio Verne, mosso dall'elettricità e sul quale Jenatzy superò per primo su un chilometro i 100 chilometri all'ora, si potevano vedere tutti i più diversi e fantastici tipi di veicoli a ruote, trovati dall'uomo per farsi trascinare sulle vie della terra.

Ebbene, i canotti automobili dànno ora la stessa impressione. È difficile vederne due di simili. Non solo ogni costruttore ha il suo tipo e le sue linee di scafo, ma lo stesso costruttore varia il suo tipo e le linee da canotto a canotto, non già in causa delle differenze del motore o dell'uso cui

mari fino ad oggi, conferma ogni previsione propizia. Quello che è avvenuto soltanto in questi pochi anni consente ogni più vasto presagio, noi ci possiamo fondatamente raffigurare la prossima grandiosa trasformazione operata dal nuovo meccanismo perfezionato in tutta la locomozione marina, dai navigli da pesca a quelli da guerra, dove esso si sostituirà quasi intera-

---

l'imbarcazione è destinata, ma per aver egli mutato di idea, mettendosi ogni volta su una via nuova e tentando tutto un nuovo disegno. Il campionario quindi si ritrova anche qui ed è quanto mai eterogeneo. Anche qui, come ho detto per gli antichi automobili, si passa dal *racer* (canotto da corsa) *New Trefle*, una meraviglia di costruzione curva, che pare veramente uno squalo dal muso aggressivo sporgente fuori dai flutti, dall'*Excelsior VII* che pare una zattera primordiale, a fondo piatto da fiumi, al *Fiat X* che ha la prora da battello marino e la poppa inclinata e quadrata come una rozza barca d'acqua dolce; si va dal racer *Antoinette III* che è una torpediniera in-miniatura, ma con la poppa straordinariamente schiacciata e allargata, al *Delahaye VI* che è un elegante lancia da diporto. Insomma, noi abbiamo qui tutte le forme di tutti gli scafi in uso, lancie, canoe, barche comuni, barche fluviali, etc., tranne la forma unica, la forma specifica atta al motore e allo scopo.

Ma i tentativi sono tanti e gli sforzi sono così tenaci e geniali che il tipo adatto, il tipo definitivo non tarderà a comporsi.

Nella presente varietà pur se ne scorge qualche tratto, se ne ha quasi il primo incerto abbozzo, domani sarà l'opera compiuta e noi avremo nel canotto a motore il fratello marino dell'automobile terrestre; e cioè un efficace strumento di velocità e di libertà individuale, svelto, maneggevole, pronto, che condurrà la nostra anima inquieta e avida sulle sconfinate pianure del mare, sui liquidi sentieri dei fiumi, e dei laghi, come ora l'automobile ci trasporta, obbediente ad ogni nostro cenno, sulle strade delle terra.

mente a tutti gli altri mezzi, come già fece nel secolo scorso la nave a vapore.

Mentre si esitava in principio ad impiegare nel canotto un motore superiore a 5 cavalli per ottenere una velocità fra i 9 e gli 11 chilometri all'ora, tre anni or sono lo si dotava di motori a due e a quattro cilindri di 16 e di 20 cavalli per una velocità di 18 chilometri all'ora, e due anni or sono con grande ardimento si collocavano nei leggerissimi scafi motori di 40, di 60 e 90 cavalli. La velocità della lieve imbarcazione faceva un salto improvviso; il *Mercedes*, uno di quei primi campioni attraversava facilmente la Manica con una velocità che toccava i 40 chilometri all'ora, seguito a stento dalle grosse torpediniere filanti e sbuffanti a tutto vapore.

Nel *meeting* di Monaco del 1905 si è ottenuto un nuovo progresso ancora. I motori si sono ingranditi e la velocità è aumentata. Piccoli scafi di soli 8 metri di lunghezza, sottili e leggeri, come barche da regata, hanno ricevuto motori di 90 e di 100 cavalli; scafi di 12 metri, non più lunghi di una gondola, sono stati provvisti di una coppia di motori di 100 cavalli ognuno, scafi da 15 metri, non più lunghi di una ordinaria scialuppa, ma infinitamente più esili, hanno avuto motori di 300 cavalli.

Sembra incredibile, abituati come noi siamo alla pesantezza gravissima e alle dimensioni ingombranti dei motori marini a vapore, che una così poderosa fonte di energia si sia potuta collocare in uno spazio tanto angusto quale è quello di una barchetta di 8 o di 12 metri di lunghezza, ed abbia potuto funzionare sopra un bordo assai più esile e delicato di quello di una qualsiasi barca a remi, sopra un bordo sottile quasi come un foglio di carta.

È un vero sconvolgimento in tutti i nostri piani di architettura navale. Si faccia il confronto tra un grosso rimorchiatore d'alto mare dotato di una macchina a vapore di una cinquantina di cavalli e la minuscola *Rapière* di 8 metri con motore di 100 cavalli, il *Panhard* e *Levassor* di 12 metri con due motori a *tandem* per una forza complessiva di 200 cavalli, e infine l'*Antoinette V* che visto fuori acqua sembra un proiettile conico, un po' appiattito di 12 metri di lunghezza e con 4 motori Levavasseur di 8 cilindri l'uno, e cioè con 32 cilindri in azione per una forza di circa 300 cavalli, si paragoni un piroscafo di alcuni anni addietro o uno *yacht* anche recente provvisto di macchine di tre o quattrocento cavalli con il *Dubonnet* di 15 metri, provvisto di un motore *Delahaye* di 300 cavalli, e non si potrà a meno di restare stupiti come davanti ad un miracolo. E il miracolo lo ha compiuto il meraviglioso motore dell'automobile, il motore che ha ridotto a un minimo insperato il peso per ogni unità di forza, che ogni giorno ci rivela una nuova possibilità e si piega a un nuovo officio. Esso ha operato quasi la sintesi dell'energia, esso ha soppresso tutti gli organi intermediari, esso ha concentrato nei suoi cilindri tarchiati una potenza prima dispersa attraverso una perniciosa molteplicità di congegni pesantissimi, porgendo così il modo di rinchiudere nell'agile e leggiero levriero la forza erculea ma impacciata e ingombrante dell'elefante.

Io ho veduto in una officina italiana uno dei motori a esplosione di 300 cavalli destinati ai sottomarini.

Non occupava maggior spazio di un comune tavolo da scrivere rettangolare, poteva essere albergato in una meschina barca da pesca, ed era completo, non aveva bisogno di alcun organo accessorio, tranne la provvista di petrolio e benzina. Del resto un motore a quattro

cilindri, a 100 cavalli può essere contenuto dentro una cassetta un po' più grande di quelle ordinarie da petrolio e un motore leggiero Levavasseur o Buchet pesa poco più di un chilogrammo per ogni cavallo di forza. Basta invece pensare allo spazio occupato da una macchina a vapore di egual forza, con relativi forni e caldaie e conveniente dotazione di carbone per rendersi conto dell'enorme differenza di volume, di peso, di capacità intercedente fra i due sistemi e degli innumerevoli vantaggi di economia, di rendimento, di potenza di maneggiabilità per cui il nuovo sistema deve indubbiamente trionfare sugli altri.

Come potrebbe l'antica macchina a vapore che sperpera circa il 90 per cento delle energie del combustibile e che per il suo peso e il suo volume sfrutta quasi tutta la capacità dello scafo competere con il magnifico gingillo meccanico che rende possibile l'assurdo costruttivo non dico dell'*Antoinette V,* ma soltanto del *Panhard e Levassor* in cui 200 cavalli di forza, del peso di non più di 1000 chilogrammi, erano in movimento su appena 300 chilogrammi di scafo?

Ma ciò che è ancora più incredibile è la velocità raggiunta con cronometrica regolarità da questa nuova specie di alate e fragili libellule dei flutti.

Nel campionato del mare a Monaco del 1905 il *Panhard e Levassor* su un percorso di 200 chilometri ha tenuto una velocità media di 45 chilometri e 360 metri all'ora, compiendo la corsa in 4 ore, 22 minuti e 54 secondi. Si trattava di un circuito da ripetersi sedici volte; ebbene i tempi dei vari giri non differiscono tra loro che di pochi secondi, alcuni sono identici, altri non presentano che lo stacco da 1 a 2 secondi. I due motori concordi, sebbene alleggeriti al massimo, sebbene raccolti in così disagevole strettezza, sebbene nuovi, sebbene spinti fino all'estremo sforzo durante

quasi cinque ore hanno camminato con l'esattezza di un cronometro, non hanno avuto la minima interruzione, la minima mancanza, la minima stanchezza.

Quale macchina a vapore si comporterebbe così, chi oserebbe forzarla in egual misura e per egual tempo?

Nella corsa del chilometro e del miglio, pure nel 1905 il *Dubonnet* a 300 cavalli ha battuto il *record* del chilometro in 1 minuto e 8 secondi e quello del miglio in 2 minuti e trenta secondi sviluppando una velocità di 46 chilometri e 930 metri all'ora. La piccola *Rapière* di 8 metri ha percorso il chilometro in 1 minuto e 16 secondi con una velocità media cioè di 45 chilometri e 230 metri all'ora. Ma dopo pochi mesi si è fatto assai di più e di meglio. L'*Antoinette III,* che visto a riposo sembra una trascurabile barca a due remi e che in corsa sembra un guizzo di folgore irosamente serpeggiante sui flutti, ha nella riunione del settembre 1905 a Brescia percorso regolarmente 150 chilometri in 3 ore e 2 minuti.

Ecco di un tratto sopravanzati da un piccolo battellino di 8 metri i più veloci e grandi piroscafi, i colossali transatlantici lunghi fino a 200 metri con macchine immani di 20.000 cavalli, ecco lasciati addietro i più rapidi incrociatori e *yachts,* le grosse navi da guerra in cui le più vigili cure sono state consacrate al motore.

Ecco persino raggiunti da una minuscola lancia, con i 50 chilometri all'ora dell'*Antoinette III* i rapidissimi cacciatorpediniere, questi capolavori dell'ingegneria meccanica navale, queste navi, tutta macchina, in cui tutto è stato sacrificato alla velocità, in cui la formula della macchina a vapore è stata portata fino all'ultima possibilità.

E mentre nel canotto automobile un tale risultato è stato conseguito in condizioni normali, senza alcuna usura di organi, talchè si può ripetere quante volte si

vuole e si può anche sorpassare, nel *destroyer* non si ottiene che in circostanze eccezionalissime, impiegando ogni risorsa di materiale e di uomini, arrischiando caldaie, motore, nave e macchinisti, consumando quantità rovinose di combustibile e forzando così gli organi tutti che dopo un breve tempo la velocità di tali navigli diminuisce di parecchie miglia all'ora. Inoltre il canotto automobile accelererà sempre più la sua marcia, ha preso adesso il suo slancio. I 47 chilometri all'ora del *Dubonnet*, i 50 all'ora raggiunti in certi istanti non cronometrati ufficialmente dal *Panhard* e *Levassor*, i 50 all'ora dell'*Antoinette III*, diventeranno 60, 70 e più tra qualche anno, quando specialmente si sarà trovato un'elica più adatta al nuovo motore, mentre i 30 e diciamo pure i 35 nodi all'ora del *destroyer* rappresentano un limite insuperabile.

Solo il motore a turbina, sia a vapore, sia a gaz può istituire un nuovo ordine progressivo di velocità.

Insomma nel primo si ha un ciclo che si apre, nel secondo uno che si chiude; il canotto automobile è la formula vergine ancora da sfruttare, il *destroyer* o il grande transatlantico è la formula esaurita, già forzata oltre i suoi termini naturali. Un'aurora e un crepuscolo, un principio e una decadenza.

Il canotto automobile è l'araldo è il pioniere, è lo *specimen* della futura popolazione dei mari; *yachts*, lancie a vapore e a vela, barche da pesca e navi da guerra, piroscafi da trasporto e da viaggiatori stanno forse per iscomparire, o per meglio dire il loro cuore metallico, stanco sta per arrestarsi e deve essere sostituito con uno nuovo che palpiti con il ritmo accelerato della nostra concitazione. Su tutti pulserà forse in un tempo non lontano il nuovo viscere intatto.

Quando la navigazione pareva che si fosse completamente rinnovata, che avesse compiuto con il passaggio dalla vela al vapore, insieme alle sue più grandi trasformazioni, il suo ultimo destino, così che non le restava altra possibilità che l'enorme, ecco che la nuova navigazione comincia proprio ora, con i motori a scoppio cilindrici e con quelli a turbina.

Lo slancio sano e fecondo dell'automobile terrestre si è verificato dopo la tragica corsa Parigi-Madrid, nel 1903, la crescenza egualmente sana e feconda dell'automobile marino si svolge dopo i disastri di Monaco e della gara Algeri-Tolone, nel 1905.

I dolorosi incidenti della Parigi-Madrid nel 1903 hanno rivelato all'uomo interamente la potenza della nuova macchina, hanno posto fine alla leggerezza e alla spensieratezza con cui egli si valeva del formidabile ordegno, rendendolo consapevole delle condizioni in cui doveva usarlo col minimo rischio e col massimo vantaggio.

Da allora la vettura automobile è veramente entrata nella pratica; l'uomo ha capito che non era più il caso di scherzare nè di avventurarsi temerariamente, che non era più un giocattolo che gli stava dinanzi, ma un possente meccanismo che doveva essere trattato non solo con quella serietà e con quella esperienza con cui si trattano gli altri meccanismi, dalle locomotive alle dinamo, ma con quei riguardi speciali richiesti dal suo tipo speciale.

Le corse che sembravano finite ebbero allora il vero principio, quelli che finirono furono gli acrobatismi, le audacie assurde, i dilettantismi, e la macchina maneggiata accuratamente dagli uomini tecnici non solo non fallì più al suo scopo e alle sue promesse, non solo non si arrestò e non rallentò la corsa, ma sorpassò ogni previsione col suo progresso incessante, e la sua velocità

potè accelerarsi ben al di là di quei limiti oltre i quali non si scorgeva altra possibilità della catastrofe. I naufragi del *Panhard* e *Levassor*, della *Rapière*, i drammatici incidenti della gara Algeri-Tolone, ruinosa specialmente nella seconda tappa da Port Mahon a Tolone, hanno le medesime conseguenze per il canotto a motore. Non si rallegrino quindi i partigiani dell'antico, gli spiriti ingombri di pregiudizi e di paure, gli avversari dei moderni sistemi di locomozione e del motore a benzina; non sentenzino prematuramente che il battello automobile è senza avvenire, che non è pratico, che non è marino, che è una imbarcazione di lusso, buona solo per l'acqua dolce e che non può camminare in mare se non fra una doppia fila di corazzate vigilanti; non proclamino che il motore a benzina, forse il più semplice e perfetto tra gli odierni generatori di energie, non è marino, poichè la loro allegrezza e le loro affermazioni sono smentite di giorno in giorno.

Ciò non diminuisce di un pollice il torto dei costruttori che tutto sacrificando alla velocità momentanea fanno degli scafi troppo fragili, troppo leggeri, e la colpa gravissima degli organizzatori della infausta gara attraverso il Mediterraneo. Se l'esito della gara istessa non costituì un danno irrimediabile per il canotto automobile non fu certo per merito loro e per le loro previdenze.

Nessuno è stato più nemico di loro dell'automobile marittimo, nessuno ha cercato di assestargli un colpo più fatale di loro quando con un'imperdonabile incoscienza hanno obbligato i canotti a partire da Port Mahon, mentre il mare era agitatissimo e al largo infuriava un fortunale tra i più terribili che abbiano battuto il golfo del Leone, che pure è il soggiorno preferito delle tempeste.

A parte le sciagure che potevano toccare agli equipaggi dei fragili navigli eglino non hanno calcolato il danno enorme e immeritato che l'insuccesso avrebbe procurato e alla causa automobilistica e allo strumento che era alle sue prime prove; eglino non hanno minimamente riflettuto alla diffidenza che si sarebbe eccitata nel pubblico, già di per sè ostile a ogni nuovo tentativo, contro il canotto automobile al quale si sarebbe fatta una colpa della burrasca che impediva ogni navigazione.

Ci voleva tanto poco a prevedere tutto questo, appunto dopo gli avvenimenti della corsa Parigi-Madrid in cui si imputarono all'automobile le disgrazie dovute soltanto alle condizioni inadatte in cui lo si era posto, che una simile mancanza di cautele diventa colpevole.

Sono del pari le condizioni assolutamente inadatte che anche in questo caso hanno falsato i resultati della gara e hanno reso impossibile ai canotti di dimostrare la loro capacità.

Riconosciuto quindi questi torti, che più non si ripeteranno, riaffermiamo pienamente la virtù della macchina.

La macchina non fa sorprese, non ha mancanze o vizi nascosti, la macchina è la precisione, la regolarità materializzate e infallibili, essa va diritta al suo scopo senza mai deviare, la sua funzione si compie con una identità assoluta. Quando ciò non avviene si è perchè la si è stornata dal suo officio, le si è chiesto ciò che il suo schema meccanico non consentiva, la si è costretta a qualche cosa di alieno dal suo tipo, o si è trascurata qualche condizione indispensabile al suo regolare funzionamento.

La macchina non è una fonte di potenza mutevole, non ha una capacità indefinita e immediata di attitudini

e di adattamento come gli organismi viventi che possono quindi conformarsi rapidamente a condizioni diverse da quelle abituali e favorevoli. La possibilità della macchina è limitata dentro un'orbita prescritta e in condizioni precisamente prestabilite, essa non può fare di più di quanto le è assegnato dalla sua conformazione, ma non fa mai di meno.

Essa non falla mai per cattiva volontà, ma per un errore dell'uomo che la conduce.

L'errore della gara Algeri-Tolone fu di non aver commisurato lo sforzo alla potenzialità dei canotti. Non sono i canotti che hanno dato di meno, che hanno mancato all'aspettativa, sono gli uomini che hanno voluto da loro molto di più di quanto potevano dare, che li hanno posti in condizioni contrarie a quelle occorrenti.

Un piroscafo gigantesco avrebbe assai sofferto per i colpi di mare che funestarono la marcia dei canotti, una delle controtorpediniere di scorta non potè con miglior fortuna resistere alla furia del mare, come si poteva pretendere che resistessero e vincessero quei piccoli e fragili schifi, dei quali il più grande e forte aveva una lunghezza di 18 metri e un motore di 180 cavalli?

Come si può parlare di deficienti qualità nautiche, di inadattabilità del motore a benzina, quando una controtorpediniera lunga 70 metri con un motore a vapore di quasi 4000 cavalli deve fuggire davanti al fortunale, cui tiene testa invece validamente per parecchie ore una barca minuscola di 9 metri di lunghezza con un motore di 35 cavalli?

La verità è che proprio da questa prova infelice, che ha fornito l'indicazione chiara delle condizioni in cui i canotti possono al presente funzionare e la misura esatta della loro resistenza e della possibilità del loro

motore, si inizia la nuova fase della navigazione meccanica.

Toccato il limite massimo con le moli enormi degli odierni piroscafi transatlantici, con i giganteschi motori a vapore di 20.000 e di 30.000 cavalli, esaurita questa formula, la quale non ammette neanche più uno svolgimento nel senso della grandezza, è nel canotto automobile la nuova formula che ora si schiude dal limite minimo, consentendo innumerevoli e integre possibilità di svolgimento.

V.

La guerra e le armi automobili

Chi sa, e ormai li sanno tutti, i sistemi antiquati, i pregiudizi, le disperanti lentezze, lo spirito di *routine* che reggono tutte le funzioni degli uffici governativi, i quali si adattano a sopportare e a infliggere ogni sorta di inconvenienti prima di accettare una novità per quanto incontestabilmente utile, non potrà a meno di ammettere che l'automobile deve aver acquistato una ben grande importanza nella vita, se l'amministrazione militare, la più rigida vestale del passato, mostra di accorgersi della sua esistenza e comincia a tenerne conto.

L'essere stato ammesso in questo sacro cenacolo costituisce invero la consacrazione definitiva del trionfo della macchina a benzina, è il suo seggio all'accademia. E che rivoluzione sta per portarvi! Neanche se la sognano coloro che le hanno spalancate le porte.

Ma di ciò diremo dopo.

Per ora io me ne sto alle caute e prudenti affermazioni di un militare che è nello stesso tempo un tecnico, del capitano di artiglieria Camillo Pagliano.

Non si tratta ancora che di un minimo di applicazioni dell'automobile alle operazioni della guerra, ep-

pure questa ne esce rinnovata. L'opuscolo del Pagliano: *Come può l'automobile servire all'esercito,* è una dimostrazione mirabilmente esatta, tracciata con ordine matematico e quindi inconfutabile, degli straordinari servigi che l'automobile renderà veramente all'esercito quando questo si deciderà a passare dalla fase delle esperienze singolari a quella dell'uso in grande.

Il Pagliano inizia il suo studio col riferire un esperimento di trasporti di artiglieria mediante automobili a cui egli ha assistito e che ha debitamente controllato.

Fornito dei risultati acquisiti egli, per tutti i diversi servizi militari, istituisce un raffronto fra le operazioni compiute con automobili e quelle compiute con i sistemi attuali di carriaggi a cavalli, mostrando l'enorme vantaggio dei primi sui secondi, sotto ogni aspetto.

Ha considerato da prima la velocità e la resistenza rispettiva degli automobili e degli attuali carri a cavalli, poi lo spazio occupato (profondità di colonna) la maneggiabilità, la lunghezza delle tappe, la disciplina di movimento e la sua indipendenza, la spesa di impianto e di consumo, la prontezza di mobilitazione e le condizioni del personale, affermando ovunque con cifre rigorosamente esatte, la schiacciante superiorità dell'automobile, sia che si tratti dei servizi di vettovagliamento, del trasporto e rifornimento di munizioni, del trasporto di artiglieria per rafforzare le posizioni e di materiale pesante di assedio, sia del servizio sanitario, del servizio postale, ecc.

Una sezione della colonna viveri per un corpo di armata di due divisioni, si compone di 50-60 carri con 200 cavalli per trasportare circa 60 tonnellate di merce. Ora per lo stesso scopo basterebbero 15 *camions* automobili, al massimo 17 o 18 se se ne vuole avere qualcuno di riserva.

I 50-60 carri a cavalli marciano a una velocità media di 5 chilometri all'ora, si stremano in una salita del 5 %, non superano i 35 chilometri ogni tappa e non arrivano a lavorare dieci ore in una giornata. I 17 automobili marciano in media a una velocità doppia, superando salite del 12 % potendo rimorchiare ciascuno un' altra tonnellata di merce, facendo tappe di 80 e 100 chilometri e potendo, dopo una rapida ripulita, riprendere la marcia come prima, mentre i cavalli sono fiaccati, specie quelli di requisizione.

Ogni carro col suo traino è lungo dai 10 ai 12 metri, il *camion* automobile dai 5 ai 6, talchè mentre l'attuale sezione carriaggi ha una lunghezza superiore ai 765 metri, la sezione automobili non l'avrebbe che di 260-270 metri.

Nella spesa poi la differenza è vistosa.

La sezione carriaggi in completo assetto di quadrupedi e di uomini costa circa 736.600 lire, il costo massimo della equivalente sezione automobilistica è di 280.000 lire. E nell'esercizio il risparmio degli automobili sui carriaggi è di lire 1000 al giorno, senza contare che gli automobili hanno un rendimento doppio, per la doppia velocità, non consumano e non costano quando non lavorano e possono trascinare un rimorchio.

E fin qui si tratta solo di vantaggi di ordine generale, vantaggi che in qualunque impresa, anche non militare, si hanno dalla sostituzione della trazione automobile a quella ippomobile. Ma vi sono poi rilevantissimi i vantaggi speciali dell'automobile in servizio militare, vantaggi morali e vantaggi strategici, più ingenti ancora di quelli generali.

Essi consistono, per accennarne alcuni, nella maggior sveltezza e mobilità di tutto questo ingombrante bagaglio che gli antichi chiamavano a ragione *impedimenta*, nella maggiore indipendenza e distanza dai punti di rifornimento che ridonda poi in una maggior manovrabilità delle truppe, nella più ordinata disciplina del movimento, nelle migliorate condizioni del personale conducente e nella prontezza dell'azione. Le strade diventano più libere, le truppe combattenti possono marciare con più celerità, spostandosi maggiormente, sicure dei rifornimenti, le sorprese dei nemici sono più facilmente evitabili. Si ha insomma la cessazione di un cumulo opprimente di preoccupazioni e di ostacoli e l'acquisto di un cumulo di possibilità nuove; l'automobile è un liberatore e un moltiplicatore di energie.

Per un altro lato poi, allorchè si tratta dei veri servizi di guerra non si possono da ora neanche prevedere tutti i benefici e le utili innovazioni che apporterà l'automobile come mezzo di trasporto e di rimorchio, sia pure soltanto di munizioni e di artiglierie pesanti.

Le armi moderne sono insaziabili divoratrici di munizioni e al loro rifornimento, poichè sono insufficienti i mezzi attuali, si debbono consacrare tutti gli sforzi possibili. È una necessità suprema.

Complessivamente tre dei soliti carri trasportano 93,960 cartucce per fucili e 3840 per pistole; un solo furgone automobile ne può trasportare 127.000 a una velocità doppia. Così per i cannoni; i carri attuali trasportano da 80 a 96 cariche complete, l'automobile ne porta 450, fa quindi il servizio di 5 carri, e tenendo conto della doppia velocità, di 10 carri.

Il terribile pericolo che un reparto di truppa o di artiglieria possa scarseggiare di munizioni e debba quindi ripiegare da un attacco o abbandonare una posizione contesa e cedere le armi viene ad essere scongiurato.

Lo si è visto nella guerra russo-giapponese.

La vittoria è stata di quelli che poterono lanciare nembi di fuoco e di ferro ininterrottamente: i giapponesi hanno fatto un vero sperpero di cannonate, le batterie tiravano a getto continuo. Nella guerra futura questo spreco immane di colpi crescerà, la vittoria sarà di quelli che non avranno penuria di munizioni cioè di quelli che ne saranno meglio riforniti mediante automobili.

Nella guerra giapponese si è pure osservato il largo impiego delle grosse artiglierie, pezzi da 120 mm. e persino obici da 23 cent. trasportati attraverso i campi mancesi per battere i punti più difesi del nemico o per rendere irresistibile un attacco.

Nelle guerre future questo impiego si estenderà. Sarà con grosse artiglierie che si rafforzeranno le posizioni principali sul lungo fronte di battaglia. Da qui il bisogno di poter trasportare con sufficiente celerità questo materiale pesante, di cui l'arrivo a tempo opportuno potrà, o sostenendo una difesa o rafforzando validamente un attacco, decidere delle sorti della battaglia.

Ora per trasportare una sola batteria di quattro pezzi da 120 occorrono circa 30 carri e 170 quadrupedi che non potranno marciare a più di 3 chilometri all'ora, mentre con 4 automobili si potrà effettuare il trasporto a una velocità da 8 a 10 chilometri all'ora, superando le più aspre pendenze.

E non mi dilungo a riportare altri esempi, poichè quelli già citati sono tanto evidenti e decisivi da non lasciare ombra di dubbio sulla parte grandissima che l'automobile è chiamato a sostenere nelle operazioni militari, così in pace come in guerra, anche dal solo punto di vista della trazione del materiale.

Tutto ciò, che finora malamente e stentatamente si

è trascinato, affaticando uomini e cavalli e lasciando dietro di sè un misero corteo di ritardatari, di infermi, di avanzi disfatti, d'ora innanzi, come stimolato da un gagliardo soffio vitale, si muoverà rapidamente e regolarmente, moltiplicando la sua efficacia, ottenendo con precisione i suoi scopi. Da questa regolarità rapida dei servizi compiuti dagli automobili gli eserciti acquisteranno una straordinaria potenza, che a sua volta contribuirà ad allargare vieppiù l'applicazione dell'automobile a tutte le azioni militari.

Anche qui si spalanca davanti all'industria automobilistica un immenso avvenire, poichè tra breve la necessità di riorganizzare i servizi di trasporto dell'esercito con automobili, specialmente quando già uno Stato se ne sarà provvisto, apparirà così urgente come quella di adottare armi più perfezionate e potenti.

Presso di noi, malgrado che le prime porte gli siano state aperte, siamo ancora alla diffidenza verso questo trionfante congegno della meccanica moderna, siamo ai piccoli e timidi esperimenti. Per la marina si accettano tutte le novità meccaniche anche immature e della loro adozione si fa una quistione di punto d'onore, per l'esercito si tiene il criterio opposto.

Tra i nostri carri militari molti meriterebbero onorato riposo nei musei del Risorgimento, avendo preso parte alle campagne del 59 e del 66, alcuni provengono da modelli del 1844, e questo mentre vi è qualche nazione che oltre agli automobili per trasporti militari ha già ordinato la costruzione di parecchie batterie di cannoni montati su automobili corazzati!

Infatti quelli ingegnosi apparecchi che stanno ora rinnovando il tipo dell'artiglieria da campagna e per i quali il cannone ha acquistato una prontezza di collocamento in posizione, una sicurezza stabile di punta-

mento e una celerità di tiro veramente sorprendenti, sono un nulla in confronto dei prodigi che si otterranno fra non molto.

Mentre le varie nazioni stanno disputando sulla superiorità dei loro rispettivi modelli di artiglierie, mentre la Francia crede di aver raggiunto chi sa qual culmine insuperabile di perfezione con i suoi cannoni a tiro rapido, provvisti di affusti a deformazione, di freni idropneumatici, di scudi per i serventi, e la Germania cerca con ogni sforzo di provvedersi di un materiale egualmente perfezionato, e noi andiamo affannosamente vagando, or da questa or da quella parte, per trovar qualcosa di meglio ancora, si sta nel febbrile lavorio delle officine meccaniche preparando una tal formidabile novità di fronte alla quale gli odierni Krupp, Canet, Armstrong, ecc., non saranno che giocattoli da ragazzi o campioni da museo, da relegarsi insieme alle spingarde e alle colubrine nelle raccolte storiche degli arsenali.

Noi crediamo di aver toccato le vette del progresso balistico e meccanico soltanto perchè abbiamo accresciuto di qualche chilometro la portata del tiro, perchè abbiamo reso automatici alcuni dei movimenti del cannone, perchè abbiamo abbreviato le operazioni del distacco e del congiungimento dei pezzi, rendendoli più indipendenti dalle pariglie conducenti, le operazioni di messa in posizione, di rettifica del tiro, annullando gli effetti del rinculo. Ma un meschino progresso è questo in confronto di quello che sta per attuarsi. Il nostro miglior cannone a tiro rapido, il nostro re delle battaglie, tanto superbo e temuto, è ancora il fratello ben poco mutato dei suoi più lontani antenati, e ne ha ancora le principali e incurabili infermità e debolezze.

Greve e poco maneggevole come è, esso richiede troppa assistenza umana, e troppo scarsa è la sua precisione, troppo faticosa la sua lentezza. Uomini e quadrupedi debbono stremarglisi d'intorno. Esso è trascinato per forza animale, per forza animale è messo a posto, è puntato, è sparato, ed è nuovamente diretto. Nella sua azione l'opera umana e lo sforzo degli animali hanno ancora soverchia parte, perchè esso possa pretendere di stare allo stesso livello di tanti altri congegni veramente perfezionati della meccanica moderna. Esso è ancora uno strumento manuale, non un sistema meccanico; esso non è l'attuazione di un nuovo concetto, del concetto che informa i belli e automatici apparecchi dell'industria moderna, ma è il continuatore del principio antico, del principio primitivo, secondo il quale si richiedeva per la funzione efficace dello strumento l'intervento animatore dell'uomo. Ed è un continuatore rozzo ed inerte.

Ma il suo successore si sta preparando; il suo successore che non è più un antiquato rappresentante della tradizione, ma un figlio svelto e terribile di questo tempo meccanico e che ne ha tutti i caratteri e le qualità, sta ora per uscire dalle imprevedute officine che ne sono state la culla.

L'arnese micidiale che trasformerà completamente la guerra e il modo di combattere, che darà alla futura battaglia un aspetto e un andamento quali la nostra fantasia non osa raffigurarsi, l'arme tremenda e stupenda che segnerà nella storia moderna della guerra un'êra nuova, e dalla cui apparizione anzi si inizierà la storia moderna della guerra, e tutta quella precedente sarà uniformemente ritenuta storia antica, poichè in confronto dei mutamenti che esso apporterà nei combattimenti, tutti quelli anteriori sembreranno insignificanti; questo strumento incomparabile di vittoria e di morte,

destinato ad assumere forme ora inconcepibili e ad avere una potenza enorme così da essere l'arbitro delle grandi stragi dell'avvenire, uscirà dalle officine dove si è costrutto e da cui si è diffuso nel mondo il più perfetto e nuovo ordegno meccanico di fratellanza e di comunione fra le genti, l'automobile. La vettura automobile è stata quella che ha giustificato la qualità di meccanistica data alla nostra civiltà pacifica, l'artiglieria automobile sarà quella che determinerà, una simile evoluzione nella guerra, che renderà la guerra meccanica.

Per la prima volta nel 1903 fece la sua apparizione al *Salon* automobilistico di Parigi una strana macchina da guerra esposta da una nota fabbrica di automobili. Era un automobile corazzato, provvisto di un ridotto pure corazzato, dentro il quale era situato un cannoncino a tiro rapido insieme agli artiglieri e ai conducenti. Allora questo ordegno non ottenne che un effetto di curiosità. Ma adesso gli automobili sono riusciti a vincere tutte le diffidenze così da introdursi anche nei servizi militari di ordine secondario, quella stessa fabbrica ha notevolmente perfezionato il suo carro guerresco, ottenendo risultati positivi, e una grande potenza la Russia ha testè acquistato 30 di queste macchine.

Altre consimili si stanno preparando in Austria, in Inghilterra, in Germania. Saranno questi cannoni automobili che in tempo più o meno prossimo sostituiranno ed elimineranno quelli ora in uso.

Tutto il corpo dell'artiglieria sarà interamente rinnovato. Non più batterie a cavalli, non più ingombranti carriaggi, non più lunghi e tardi cortei procedenti a stento e in confusione sul campo di battaglia tra il grandinar dei proiettili, con gli uomini faticanti come gli animali da tiro, e con i quadrupedi storditi, sbandati, resi folli dallo spavento.

Non più corse disperate per arrivare in tempo su un'altura a prendere posizione, non più ritirate precipitose e disastrose per salvare i pezzi dalle mani del nemico, quando già metà dei cavalli e dei conducenti è stata uccisa o ferita.

Saranno questi i ricordi eroici del cannone, si racconteranno queste manovre, fra l'ammirazione e l'incredulità degli ascoltatori come si narrano ora le prodezze della falange macedone e della legione romana.

Naturalmente tale rivoluzione nel modo di combattere non si verificherà in un sol tratto.

Si avranno da prima artiglierie miste. Mentre sussisteranno ancora quelle più perfezionate tra le moderne batterie da 7 e da 9 cent. si formeranno corpi speciali di cannoni automobili. Saranno in principio *chassis* più robusti degli attuali, semplificati al massimo come meccanismo motore, protetti completamente da una corazza di quegli acciai induriti, compositi, resistentissimi, a superficie curve a mo' di torre o di casamatta, nella quale sarà collocato un cannone revolver o una mitragliatrice leggera con abbondanti scorte di munizioni.

Due uomini rinchiusi nel veicolo corazzato basteranno per il servizio del cannone e della macchina.

Questi carri mitraglianti, rapidissimi, resistenti, non di gran mole formeranno una specie di corpo leggero dell'artiglieria. Prenderanno parte a tutte le sorprese, correranno all'attacco con la fanteria, provvedendola così in tutti i suoi movimenti di una mobile difesa di artiglieria, compiranno delle scorrerie fulminee. Profittando della loro facilità di spostamento, della loro indipendenza di movimento e della loro velocità, come una schiera di fantasmi distruttori, potranno lanciarsi su un paese, su un campo fortificato, su una colonna di truppa, anche assai distanti dalle loro stazioni, dal

grosso dell'esercito, là dove la loro presenza non può esser preveduta. Piomberanno sugli indifesi, vomitando torrenti di fuoco e di proiettili, fulminandoli con nembi di mitraglia, e questo non già stando fermi ma avventandosi in corse agilissime tutto all'intorno dei colpiti, scagliandosi avanti e indietro, a destra e a sinistra, ora salendo un'erta, ora infossandosi a valle, ora tracciando degli immensi *zig zag* sul piano, visibili solo per la striscia di scintille lasciata dietro dallo scoppio crepitante dei loro colpi, come la tortuosa frustata del fulmine nel cielo fosco. E prima ancora che una difesa possa essere tentata e organizzata spariranno, dileguеranno nella notte, irraggiungibili come angeli sterminatori delle tenebre.

Appostati dietro un ondulamento del terreno o dietro una boscaglia, nell'istante in cui ferve l'attacco, e la fanteria, a qualche centinaio di metri dalle posizioni anelate, è decimata dal fuoco della fucileria e dalle batterie fisse, essi come una muta di mastini furenti e giganteschi, come uno sciame di mostruosi insetti dal pungiglione ardente e dal ronzìo strepitoso, faranno irruzione attraverso alla zona più battuta. Lanciati a tutta velocità, trascorreranno come rapidissime meteore, come un fascio di bolidi da cui si rovesci una pioggia di fuoco e di proiettili, passeranno come flagelli tonanti scaricando una tremenda bordata di morte, e ratti come la folgore si involeranno ai colpi nemici.

Dietro di loro la fanteria riprenderà con nuovo vigore l'assalto delle posizioni smantellate.

Ma questo non è che l'inizio, a poco a poco, quando questi arnesi avranno dimostrato la loro utilità, e il loro motore docile e gagliardo sarà assolutamente pratico, tutta la artiglieria da campagna lascierà gli antichi traini a cavalli e assumerà il nuovo tipo, diventando artiglieria automobile e corazzata.

Per questo solo fatto tutto l'andamento e l'aspetto delle battaglie sarà rinnovato. Le vecchie tattiche e strategie non potranno più sussistere.

Probabilmente il nucleo dell'esercito non sarà più la fanteria, di cui la presenza non sarà più possibile nella mischia, ma sarà costituito da migliaia di queste cannoniere automobili corazzate, come un tempo quando la corazzatura era nel massimo uso, il nerbo delle battaglie era costituito dai pesanti paladini a cavallo fasciati di ferro. Si faranno allora cariche di artiglieria, come già si facevano di cavalleria. E nulla ci può dare adesso l'idea, salvo quello che avviene in una battaglia navale, di ciò che saranno gli assalti, gli urti, le avanzate fulminee di questi squadroni meccanici, di queste masse di acciaio automobili e vomitanti uragani di fuoco, di queste piccole fortezze, dotate di uno o due cannoni volanti sul campo di battaglia a velocità pazze e seminando la carneficina.

Colonne enormi di questi mostri velocissimi piomberanno giù dalle colline, sbucheranno in ordine sparso dalle boscaglie come mandre di inferociti centauri, si scaglieranno le une sulle altre eruttando torrenti di proiettili e di esplosivi con una infernale frenesia.

E quella che vincerà sarà la meccanica più resistente e più perfetta.

L'artiglieria fissa sarà soltanto artiglieria di grosso calibro. Fissa per modo di dire, e cioè relativamente a quella mobilissima allogata sui carri automobili, poichè sarà sempre più rapidamente trasportabile della odierna artiglieria a cavalli, dal momento che sarà trainata da furgoni automobili.

Forse qualche cosa di ancora più grandioso e terribile si potrebbe pronosticare e cioè il passaggio dal cannone singolo alla intera batteria automobile.

È una visione chimerica di una colossale macchina da guerra, una mostruosa fortezza semovente, una specie di orrenda corazzata terrestre, che nell'istante della strage diventa un vulcano in eruzione...; ma a questo punto la fantasia lascia indietro la probabilità, e io mi arresto.

Ma non sono soltanto gli automobili terrestri impiegati in tutti i servizi di approvvigionamento e di rifornimento e applicati all'artiglieria che modificheranno gli aspetti e i procedimenti della guerra futura, vi è un meccanismo nuovo e prodigioso che finora è stato sfruttato soltanto dalla immaginazione dei romanzieri e degli utopisti e anche dei caricaturisti, ma che adesso è pronto sul serio per le applicazioni pratiche e che produrrà nella guerra un rivolgimento da cima a fondo.

E questo è il meccanismo che darà all'uomo la facoltà di muoversi a suo piacimento nell'aria, è il meccanismo che attuerà la locomozione aerea automobile.

Non diffidino i lettori, lo scetticismo sarebbe fuori posto, omai non sono queste previsioni più o meno azzardate, sono notizie di fatti certi, indiscutibili.

Mentre noi stiamo a spulciare i vecchi conti delle amministrazioni pubbliche per insorgere accusando, mentre i così detti giovani partiti di progresso, come pettegole donnaccie, non impiegano la loro attività che a diffamare i lavoratori più energici e arditi, si compie la conquista del cielo.

L'annuncio non varrà, certo, a cambiare la consuetudine della nostra vita grama, lascierà molti indifferenti, i quali scrolleranno le spalle, dicendo fra sè e sè: Ci sono ben altre conquiste a cui pensare, assai più urgenti e proficue di quella dell'azzurro; abbandoniamo questo regno aperto ai poeti e ai visionari.

Ma il fatto nuovo si è che coloro che stanno per

entrare nel grande dominio aereo e per occuparlo non sono nè poeti nè visionari, sono uomini tecnici, sono ingegneri, sono meccanici, sono militari. E quando uno strano e profondo fruscio di ali smisurate ci distrarrà dai nostri meschini pensieri, quando una improvvisa zona d'ombra interromperà le nostre avide occupazioni, come se una sera precoce ci fosse scesa d'intorno, e noi leveremo verso l'alto i nostri sguardi interrogatori, sarà troppo tardi. Il sole ci sarà davvero occultato, un immenso congegno alato si librerà sulle nostre teste, ci toglierà la nostra porzione di firmamento, ci terrà sotto il suo inafferrabile e minaccioso potere.

Oh allora, allora solo ci persuaderemo che proprio noi eravamo gli illusi e gli utopisti, che proprio noi inseguivamo una ingannevole chimera, mentre i veri pratici erano coloro che anima ed occhi avevan saputo spingere lassù.

E il nostro destino sarà conchiuso. E non si creda che io arrischi la fosca profezia per eccesso di immaginazione. No, non si tratta neppur più di una profezia, è appena se queste mie parole precedono il compiersi degli avvenimenti di cui l'inizio si è già effettuato.

Il primo popolo, se pur toccherà ad un sol popolo questa sorte, a cui i suoi ingegneri forniranno un apparecchio utilizzabile di locomozione aerea, avrà una superiorità imponente su tutti gli altri, così in pace come in guerra, finchè gli altri ne saranno sprovvisti, e potrà accingersi con fortuna, se il cuor gli regga, a conseguire la signoria del mondo.

È superfluo spiegarne le ragioni, tutti le conoscono e tutti le comprendono, ma tutti se ne rimangono tranquilli, perchè credono fermamente che per ora e per molto tempo ancora nessun ingegnere abbia pronto un così insigne presente da offrire ai suoi connazionali.

E questo è l'errore di tutti.

Non più uno, ma due, tre, ma dieci sono gli apparecchi pronti ad ascendere le vie dell'aria, e se forse nessuno di questi sarà quello definitivo, sarà la soluzione perfetta del problema, in compenso tutti ne sono già i principali elementi che assicureranno lo slancio finale del trionfatore.

Ed alcuni hanno già fatto le loro prove e le hanno ripetute, altri sussultano impazienti nell'imminenza del volo, altri si stanno costruendo, in Francia, in Germania, in Inghilterra, negli Stati Uniti. Tenendo dietro agli esperimenti compiuti e a quelli che si apprestano, scorgendo come tante volontà siano tese in questo scopo, apprendendo le notizie che or qua or là vengono diffuse, si ha la sensazione precisa che la *cosa* esiste, che l'inverosimile è diventato vero, e che da un istante all'altro si paleserà interamente.

Si tratta ancora di tentativi isolati, di apparizioni saltuarie, ora si mostra qui or quivi, e la diceria serpeggia sempre più frequente, finchè domani sarà il grande evento noto a tutti, sicuro per tutti.

E nulla più vi è da inventare, gli organi essenziali dell'alato utensile. sono stati trovati. È l'automobile che li ha fatti germinare e li ha sviluppati, l'automobile che ci ha alleggerito da ogni peso terreno, che con la facoltà della corsa più rapida accordataci sulla terra ci ha dato per così dire l'impulso a salire col volo negli spazi.

Il motore leggero, il sogno degli antichi ricercatori, è trovato. Vi sono motori a benzina che pesano meno di due chilogrammi per ogni cavallo motore. Il motore di 25 cavalli che Levavasseur ha costruito per l'elicottero di Santos Dumont non supera i 40 chilogrammi.

Gli stessi motori delle grandi vetture da corsa pesano all'incirca da 3 ai 4 chilogrammi per cavallo. Ce n'è più che a sufficienza. Anzi la leggerezza del motore lascia già un margine considerevole, talchè ormai questa è una difficoltà che non esiste più. L'automobile ha pure creato trasmissioni robuste, leggere e ingegnose, ha posto in uso acciai speciali i quali offrono un materiale resistentissimo pur essendo adoperati con la massima parsimonia.

Probabilmente per avere la macchina completa non occorre più che una sagace coordinazione dei vari organi, e forse neppur questo. Forse ciò che manca ancora è l'attitudine umana, una speciale destrezza del portamento, uno speciale gesto di equilibrio, quale è quello, ad esempio, che è necessario per reggersi in bicicletta o per sostenersi a nuoto.

E i fratelli Wright, i due giovani americani di Dayton (Ohio) di cui tanto si discorre in Francia e in America, pare che abbiano pure trovato il segreto di questa maestria, poichè, a quanto si afferma, con la loro semplice macchina, un aeroplano a due superficie sovrapposte, rettangolari, munito di un motore a benzina, di un'elica e di due timoni, uno verticale ed uno orizzontale, sono riusciti nell'ottobre del 1905 a compiere parecchi voli di 24, di 33, di 39 chilometri, ad una velocità media di un chilometro al minuto.

Un sindacato francese si è assicurato con un milione di franchi il diritto di opzione in caso di vendita della macchina stessa.

Ma vi è qualcosa di più. Per coloro che credono soltanto alla verità e alla importanza di un ritrovato quando vi è il bollo del governo, ecco la conferma officiale.

Si sapeva che dopo i mirabili esperimenti dell'aerostato dirigibile *Lebaudy* durante le manovre francesi,

nell'autunno del 1905, il ministero della guerra avrebbe ordinato vari di questi aerostati per uso militare.

Ebbene l'ordinazione è stata data e registrata dal foglio officiale. Il più cauto e tradizionale ministero, quello della guerra, ha ordinato ai signori Lebaudy un aerostato dirigibile per uso nell'esercito, eguale a quello che volteggiò nel 1905 sul campo di Chalons e intorno alle fortificazioni di Toul.

Non passerà un anno quindi che l'esercito francese sarà dotato di un congegno di guerra quale mai nessuno esercito ebbe al mondo, di un apparecchio veramente nuovo, che non ha alcun riscontro nel passato e che per la sua azione darà tutta una nuova fisonomia all'opera guerresca.

Non passerà un anno che le principali piazze forti avanzate della Francia e ognuno dei comandi dell'esercito francese saranno provvisti di uno o più aerostati dirigibili del tipo *Lebaudy*.

L'aerostato dirigibile, che sembrava la chimera degli inventori incompresi e sfaccendati, che era il bersaglio contro cui si appuntavano tutti gli epigrammi della gente seria, l'aerostato dirigibile, di cui solo il nome faceva sorridere di incredulità e di dileggio, oggi è la nuova macchina da guerra.

Pare di leggere un romanzo e non si legge invece che l'arida prosa delle notizie dell'*Officiel*.

La grande invenzione c'è, è pronta, senza che mai sia stata fatta, senza l'inventore, senza un inventore; è avvenuta di per sè, un po' alla volta mediante mille inventori inconsapevoli.

Il dirigibile esiste, se pur non esiste un dirigibile.

Il dirigibile si è formato a nostra insaputa, o per meglio dire si è formato talmente alla nostra presenza e davanti ai nostri occhi, senza misteri, con un lento

lavorìo, pezzo per pezzo, con un graduale miglioramento di tutti i giorni, che noi non vi abbiamo posto attenzione, non ce ne siamo accorti.

Noi non ci siamo abituati a considerarlo sviluppato e compiuto, appunto perchè l'abbiamo veduto nascere e crescere a poco a poco.

È la stessa cosa che ci accade con i nostri figli, di cui noi non avvertiamo la crescenza perchè stanno sempre sotto i nostri sguardi; ed occorre che gli estranei ci facciano accorti, che da ragazzi sono diventati adulti.

Adunque noi possediamo il dirigibile, il quale tra breve entrerà come altri strumenti di uso pratico, come l'affusto a deformazione per l'artiglieria, come gli apparecchi telegrafici per lo stato maggiore, a far parte stabile e integrante delle dotazioni di guerra dell'esercito francese.

Nè la costruzione dei « dirigibili » da guerra si arresterà dopo i primi due. A questi, già si sa, che compiute le prime esperienze, seguiranno altri, fino al raggiungimento di una cinquantina di unità aerostatiche, che tante ne occorrono perchè la difesa nazionale ne risenta gli sperati vantaggi.

Sarà questa la prima flotta aerea che solcherà le azzurre pianure del cielo.

Nè la storia, nè la leggenda hanno serbato il ricordo della prima armata che con le curve carene percosse i flutti sonori. Ebbene ora l'evento insigne si rinnova ben più grandioso e magnifico per le regioni aeree, ancora più sterminate e solitarie degli oceani, e si rinnova mentre la nostra anima è capace di sentirne il profondo significato e la solenne poesia, e si rinnova in guisa visibile per tutti, in forma definitiva, quale certo non ebbe la prima armata, la quale non sapeva

di esserlo, ed era una turba di zattere, di galleggianti, di barche diverse e raccogliticcie.

E l'uomo salirà esperto e sicuro nel regno dell'aria, si insinuerà fra le nubi o vi scorrerà sopra con la dolcezza della rondine sulla nebbia mattinale, correrà tra le tempeste, e lotterà con gli uragani, come lo sparviere, e l'uomo prenderà possesso di un dominio nuovo, dell'aria vergine spaziandovi per la prima volta a schiere ordinate di sapienti e capaci congegni meccanici, portando nel suo cuore, ahi triste fato! ahi dura necessità della vita! un impulso d'odio e uno scopo di morte.

Servirà certo alla pace, servirà certo alla fraterna comunione degli uomini, più di tutte le prediche e di tutti gli apostolati, il nuovo macchinismo navigatore dell'aria, il quale abolirà per il fatto istesso della sua presenza, come una conseguenza inerente al suo essere tutte le frontiere, le barriere, le divisioni naturali e artificiali fra gli uomini, rendendole inutili; ma intanto per la prima volta che esso si librerà non più a capriccio, ma in una compagine regolare nell'aria, vi si librerà con un intento di guerra e il primo suo incarico sarà un incarico micidiale.

Il primo messaggio consapevole, che con un'ordinanza prestabilita sale dalla terra al cielo, il primo messaggio dell'uomo che supera il peso terrestre non è un messaggio d'amore ma di sfida, e il primo gesto umano che si compirà lassù, ove noi volgiamo gli occhi per accompagnare le nostre invisibili implorazioni, sarà un gesto di lotta.

L'uomo che si è avventato contro un altro uomo, prima sulla terra, poi sulla terra e sull'acqua, dovrà come primo atto della sua presa di possesso del nuovo reame, combattersi nell'aria. La nuova signoria non gli è consentita che a questo prezzo, egli deve irrorarla del suo sangue. L'aria, come già fu la terra, come fu l'acqua, prima di essere un feudo pacifico dell'uomo, dovrà esserne il campo di battaglia e di sterminio.

Insieme alla costruzione dei dirigibili si istituirà a Toul una scuola militare di aeronautica, poichè non basta avere lo strumento, quello che importa, data specialmente la sua novità, è di sapersene servire bene.

Sarà questa la prima scuola effettiva e organizzata di piloti aerei; essa sarà per la nuova e ardita funzione a cui l'uomo si accinge ciò che furono e sono le scuole di marina, le accademie navali per la marina da guerra.

Soldati adunque sararanno i pionieri della navigazione aerea pratica, della navigazione aerea non più arbitraria e sperimentale, ma divenuta una funzione normale della attività umana.

Il *Lebaudy* è uno dei soliti aerostati fusiformi, ma la sua caratteristica distintiva è costituita dalle numerose ed estese superficie piane adattate ai suoi fianchi.

Il principio dell'aeroplano si è in esso armonicamente congiunto con quello del pallone. Infatti la massa del pallone è soltanto curva nella parte superiore, al disotto invece il ventre del pallone, che è poi il cielo della navicella, è piatto, forma una vasta piattaforma elittica di 94 metri quadrati, alla estremità e ai fianchi della quale si attaccano altre superficie piane minori funzionanti da timoni e da stabilizzatori.

La navicella è attaccata rigidamente alla piattaforma e porta nel mezzo un motore sistema *Mercedes* di quaranta cavalli che imprime a due eliche fissate a destra e a sinistra una rotazione di 1200 giri al minuto con cui si può raggiungere una velocità di spostamento di 40 chilometri all'ora.

I nuovi modelli per l'esercito francese saranno più grandi dell'attuale *Lebaudy*, avranno cioè una cubatura

di 5000 m. c., anzichè di 3500, porteranno motori più forti, cosicchè l'aerostato possa, occorrendo, avere una velocità di 14 metri al secondo, 50 chilometri all'ora: tanto basta perchè il pallone sia manovrabile almeno per 300 giorni dell'anno.

Anche per i dirigibili come per le navi da guerra sembra che l'avvenire sia per le grandi dimensioni, e non è questo il solo punto di contatto tra i due congegni. Una marcata differenza sta invece nel prezzo; una grande corazzata costa più di 30 milioni di lire, il grande dirigibile militare in pieno assetto di guerra non arriverà a costare mezzo milione. Con una ventina di milioni, il costo di un incrociatore, tutto l'esercito francese sarà provvisto di macchine volanti, che precederanno come smisurati uccelli migratori o come fantastici mostri alati, gli eserciti in marcia, o volteggieranno al disopra delle fortezze come enormi insetti intorno al loro nido immane.

Io ho letto nella rivista, l'*Aerophile,* il resoconto particolareggiato delle ascensioni effettuate a Toul da questa nuova e magnifica macchina da guerra, dal 15 ottobre al 10 novembre 1905.

Quasi ogni giorno l'aerostato ha solcato le ventose vie del cielo, con tempo calmo e con atmosfera agitata, portando al suo bordo ingegneri, generali, lo stesso ministro della guerra, strumenti, armi proiettili esplosivi. Ogni ascensione è durata parecchie ore, l'aerostato ha sempre percorso l'itinerario prestabilito, ha adempiuto gli incarichi che gli erano stati affidati, esplorazioni, ricognizioni, rilievi, getto di esplosivi, ed è tornato sempre senza incidenti alla sua stazione.

Dopo tutto questo complesso di operazioni io non so invero che cosa si aspetti per dire che la locomozione aerea è un fatto compiuto, e che la Francia

possiede ora la più stupenda e formidabile macchina da guerra che si conosca.

Quando si pensi che il *Lebaudy* può portare un approvvigionamento di benzina e di zavorra per 11 ore di marcia, che data la sua velocità di traslazione gli osservatori della navicella possono esplorare non solo le fronti nemiche, le linee di combattimento, ma anche le retroguardie e le riserve del nemico impotente a opporvisi, si dovrà riconoscere che esso è il più capace degli osservatori, il più rapido, il più sicuro, quello che può andare a vedere là dove a nessun altro sarebbe lecito. La guerra diventa per la parte dotata dell'aerostato un gioco a carte scoperte.

Le osservazioni possono essere trasmesse al campo a misura che si compiono col telegrafo senza fili, talchè per la prima volta lo svolgimento della battaglia potrà divenire visibile nel suo assieme; nè l'aerostato che può ascendere oltre i 1000 metri avrà troppo da soffrire dai proiettili diretti contro di lui. Già a una altezza di 500 metri la sua vulnerabilità è minima per parte della fanteria. Resta l'artiglieria, ma la traiettoria di un proiettile da 75 mm., non può avere una elevazione superiore ai 900 metri. Del tiro verticale non è serio parlare.

In quale condizione privilegiata venga a trovarsi un comandante supremo il quale possa essere ad ogni istante prima della battaglia e durante la mischia, avvertito di tutti i movimenti, di tutte le manovre, di tutte le operazioni del nemico non solo sul fronte, ma 15, 20, 30 chilometri addietro, non vi è chi non vegga.

Ma non è soltanto in questi servizi di ricognizione e di informazione che potrà essere impiegato il dirigibile: le esperienze di Toul hanno mostrato come esso possa divenire la più terribile arma offensiva.

Più volte il *Lebaudy* nelle sue ascensioni ha por-

tato proiettili esplosivi che furono lasciati cadere con precisione colà dove era stato designato e senza squilibrare l'aerostato. Lo smantellamento di opere fortificate, la distruzione di depositi e parchi, l'annientamento di batterie faticosamente collocate in posizione, la semina della strage in una massa di fanteria diventano le più facili imprese. Ci si figura l'effetto spaventevole di una simile tremenda pioggia di fuoco, il disastro e il pànico che essa può arrecare?

L'ingegnere Julliot, il costruttore del *Lèbaudy* in una conferenza ha detto: « Supponiamo che dietro 30 o 40 chilometri dalla linea di battaglia si sia preparata una flottiglia di dieci dirigibili, tipo *Lebaudy*, questi potranno in meno di due ore passare al disopra degli avamposti nemici, portando ciascuno, proprio al disopra delle parti vitali dell'esercito avversario, una cinquantina di proiettili carichi dei più forti esplosivi. Con tali proiettili, al momento decisivo, potranno colpire a loro scelta alla testa, ai quartieri generali, sulle linee di comunicazione, sugli stati maggiori, riducendo l'esercito nemico allo stato di un gregge sbigottito, senza direzione ».

È questa una visione veramente prodigiosa e inaspettata che noi credevamo soltanto fantastica e che invece tra non molto sarà una realtà concreta.

Quali aspetti assumeranno gli eserciti e le opere militari quando fra le sembianze a noi note si mischieranno le figure strane di questi bizzarri meccanismi, delle batterie automobili, da una parte sulla terra, e dei dirigibili armati, dall'altra nell'aria?

Che cosa diventerà mai la futura battaglia?

Sarà certo qualcosa di assai più nuovo, di più grandioso e di più terribile di quello che fu per gli asiatici la vista delle moltitudini egiziane circondate dai carri

guerreschi, di quello che fu per i romani la vista degli elefanti di Pirro, di quello che fu per i selvaggi americani l'apparizione dei guerrieri spagnuoli a cavallo, corazzati di ferro e armati di schioppo.

La strage scenderà e salirà dal cielo alla terra, la terra sembrerà in lotta contro il cielo; il piccolo uomo dall'implacabile furia rinnoverà la battaglia dei numi contro i titani. E il mito diventerà storia.

E questo quadro tragico non è più un sogno, non è più la visione fantastica di un romanziere, è la fredda descrizione di un ingegnere il quale ha costruito e posto in azione il mezzo opportuno per attuarlo.

E, coincidenza veramente fatale, la clausola della conferenza, che proibiva per cinque anni alle potenze contraenti di lanciare proiettili ed esplosivi dall'alto di una macchina aerea è appunto scaduta. Stipulata nel 1899 oggi è cessata.

L'assurda convenzione è finita a tempo, è finita quando è sorta la realtà che la smentiva.

PARTE SECONDA

COME L'AUTOMOBILE TRASFORMA LA NOSTRA VITA

I.

Il costume è cambiato.

Verso la libertà e la spontaneità

Ciò che non hanno fatto il vapore, il telegrafo, il telefono e tante altre fra le più importanti invenzioni moderne ha fatto in pochi anni l'automobile. Esso ha cambiato il costume, ha cambiato i modi e le forme della vita con la stessa rapidità, e a nostra insaputa, come il prestigiatore cambia le così dette carte in tavola.

Era questa una cosa di cui io dubitavo già da parecchio tempo, ma di cui ora sono sicuro, poichè non mai come in quei giorni passati tra le deliziose sponde del dolce Garda, cantato da Catullo, per assistere alle gare degli automobili acquatici, i canotti a motore, io ho scorto i segni certi ed evidenti della profonda trasformazione avvenuta.

Io non intendo già di alludere alle applicazioni che potranno avere i canotti automobili, agli usi per cui verranno impiegati e in mare e sui laghi e a scopo di diletto e a scopo di utilità, mutando arnesi e consuetudini di trasporto antichi; certo, anche tale mutamento ha la sua importanza ed io infatti me ne sono occupato dianzi.

Quello che mi ha colpito e che io voglio descrivere adesso è un altro insieme di cambiamenti indiretti, provocati per ripercussione nei modi di sentire, di comportarsi e di vivere in società dell'uomo, dall'apparizione sulla terra e sull'acqua dell'automobile.

Un esempio varrà meglio di tutte le spiegazioni.

Io stava in una soleggiata mattina a colazione sopra una ridente terrazza coperta di verde, di pampini e di grappoli, sporgente sulla sponda del lago. Si scorgeva a sinistra tra una sottile nebbia azzurrina la punta di Salò, quasi di fronte Sirmione, occhio delle penisole chiaramente verde: e fra il verde dei margini lontani, e il verde del nostro pergolato si stendeva il tramite azzurro delle acque del lago, di una luminosità morbida, fluente, quasi interiore, talchè la vasta conca sembrava contenere turchesi pure disciolte con opali iridescenti.

L'osteria era gremita dalla folla accorsa per le gare. Accanto a me era disposta una lunga tavolata di signore e di giovanotti. Erano ricchi villeggianti venuti in automobile da qualche paese vicino. Lo si capiva non dai vestiti sportivi, ma dalla semplicità libera, della scioltezza dei vestiti istessi e dal contegno delle persone.

Le signore rosse per la corsa e per il sole e impolverate avevano lasciato a casa ogni rigidità e ogni ricercatezza di abbigliamento, non dimostravano alcuna delle solite e non sempre divertenti preoccupazioni per la loro acconciatura; i capelli sfuggivano capricciosamente dai veli rialzati, come le parole dalle bocche sorridenti e loquaci. I giovanotti avevano perduto tutta la goffaggine degli uomini oziosi troppo eleganti, tutta la sciocca futilità di chi nulla sa fare nè pensare. Si vedeva che erano stati affaccendati intorno a qualche cosa e che avevano trovato ciò che finalmente riempiva e animava le loro esistenze dianzi vuote e attediate.

La comitiva era affamata, la brezza della mattina, dopo una gita di parecchie diecine di chilometri aveva prodotto il suo effetto, e siccome i servi confusi e turbati da innumerevoli richiami, tardavano ad accorrere uno dei giovanotti corse a comprare del salame, un altro si precipitò in cucina riportandone acqua e vino, un terzo prese una pila di piatti ed una signora preparò l'imbandigione. E la colazione continuò così, apprestata e servita da quelli stessi che la mangiavano e tutto veniva compiuto naturalmente con disinvoltura e allegria senza schifiltosità, come se si trattasse di una operazione abituale, di una consuetudine gradita.

I discorsi tra una risata a l'altra e tra un boccone e l'altro si aggiravano dalle macchine ai motori; gli uomini parlavano della gara allora finita dei canotti, istituendo raffronti fra i vari tipi di imbarcazioni, giudicando la capacità dei diversi motori, trattando questioni di meccanica e di elettricità riferentisi agli automobili, le signore parlavano di vetture; l'una dichiarava le sue ragioni di preferenza per una data fabbrica francese, un'altra esponeva le sue simpatie per una fabbrica italiana, un'altra ancora accennava, con termini esatti e con piena conoscenza della materia, a guasti e a riparazioni eseguite sulla sua vettura.

La scena non era assolutamente nuova? Non era forse una novità assai più importante e inaspettata che non la velocità dei 150 chilometri all'ora?

Quindici, dieci anni fa soltanto, era assai più facile fantasticare intorno alle vertiginose velocità odierne che non pronosticare una così radicale metamorfosi delle anime, dei costumi, dei gusti, della condotta del mondo frivolo ed elegante, della gente ricca e aristocratica.

Chi avrebbe potuto prevedere dieci anni or sono che i giovani più ricchi, incapaci di ogni sforzo, di

ogni opera utile, sfaccendati e ignoranti, dissipanti energie e denari nei convegni notturni, al gioco, con donne, unicamente istrutti nelle più assurde pose della eleganza esotica, trascinanti la loro esistenza pigra per i caffè, i teatri e i saloni, tutta gente che non si era mai alzata prima di mezzogiorno, chi avrebbe mai preveduto che costoro avrebbero di un tratto abbandonato amici, amiche, gioco, abitudini, ozio, imbecillità, per diventare quasi uomini di azione, che si sarebbero alzati all'alba, che si sarebbero improvvisati operai, che avrebbero bevuto nello stesso bicchiere del meccanico, e, vestiti di una *blouse* nera, unta e macchiata come la sua, lo avrebbero aiutato col cricco, con le leve, con le chiavi inglesi a cambiare una gomma, a riparare un pezzo? Chi avrebbe preveduto che la loro anima molle e vacua si sarebbe tesa, avvivata, sarebbe divenuta fervida, palpitante, ansiosa, che avrebbe avuto uno scopo, una mèta da raggiungere, a prezzo anche di pericoli e di sacrifizi?

Chi avrebbe mai detto che le donnine fragili, artificiose, indifferenti a tutto ciò che non era moda e adornamento, di cui la vita trascorreva fra la sarta, la modista e il salotto, use a una conversazione stupida, arida, su pettegolezzi, su quanto di più inutile vi è al mondo, chi avrebbe detto che queste creature vane dal cervello di un uccellino, che non sapevano sopportare la minima deroga dalle loro costumanze, che strillavano e svenivano alla vista di un grillo o alla puntura di uno spillo, che non potevano vestirsi in meno di tre ore e non arrivavano a concepire come ci si potesse mostrare con una veste che non fosse perfetta; chi avrebbe mai detto che queste personcine graziose sarebbero diventate gagliarde e intrepide meccaniche, deste all'alba, vestite in cinque minuti, resistenti alla fatica, pazienti,

sfidanti i pericoli della corsa a cuor lieto, come il puzzo della benzina, il vento che disfà le pettinature e le macchie di grasso sul vestito?

Chi avrebbe mai detto che l'automobilismo avrebbe nella conversazione femminile preso il posto già tenuto dalla moda, e che i nomi delle grandi fabbriche di automobili avrebbero sostituito quelli delle sarte celebri?

E tutto questo è già un fatto compiuto, la scena dell'osteria di Desenzano ce lo assicura. Dieci anni fa queste istesse persone che mangiavano con tanta allegria servendosi da sè, portando piatti e cibi in pubblico, sarebbero piuttosto morte di fame anzichè mangiare in tali condizioni.

Nè questo è un caso eccezionale. Queste istesse persone sono ora altrettanto libere e sciolte nelle loro case, nelle loro ville, in tutte le altre occasioni della loro esistenza.

Vanno dalla città alla campagna e dalla campagna alla città, vanno da una villa ad un'altra, si scambiano visite, si incontrano organizzano gite, al momento, senza più pensarci dieci giorni avanti, senza far preparativi straordinari, nè abiti appositi; la velocità dell'automobile, la facilità immediata di spostamento a qualunque ora che esso ha reso possibile, sono venute a sopprimere tutti questi fronzoli pedanti, tutte le formule della etichetta.

Andiamo dagli X.... a .....? — Buona idea, subito. La cosa non è ancor detta che è già fatta. Un'occhiata alla macchina mentre le signore indossano uno spolverino di tela e si legano i veli, e si parte. In un'ora si arriva, sebbene la villa degli X sia distante una quarantina di chilometri. La visita è inaspettata. Gli X non hanno tempo di far preparativi speciali, di mettersi in abito di ricevimento. Ricevono come si trovano, come gli altri sono partiti.

E a poco a poco l'improvvisata si fa abitudine; l'esteriorità, l'etichetta, le cerimonie perdono importanza, non ci si bada più; la parte pratica e cioè il divertirsi, la gioia di trovarsi insieme, di correre, di esser liberi, di provvedere a ogni evenienza prende il disopra sulla parte decorativa, sulle apparenze.

A questo punto l'influenza dell'automobile ci si mostra nella sua vera efficacia, l'automobile sopprime le convenzioni e le sostituisce con la spontaneità e la cordialità.

E se a Desenzano e a Sirmione ho visto i giovanotti dimenticarsi del nodo della cravatta e di far la corte alle signore, e le signore dimenticarsi, cosa più prodigiosa ancora, della sarta, e della moda, e gli uni e gli altri godere francamente del semplice pranzo all'aperto, procurato quasi dalla loro intraprendenza e ammirare il panorama incantevole; a Brescia al momento delle grandi corse, ho visto qualche cosa di più; ho visto dei milionari fare gli operai e degli operai trattarsi da milionari, e gli uni e gli altri lavorare insieme allo stesso intento e insieme affrontare lo stesso rischio.

Che sia questo il principio di una rivoluzione desiderata?

Brescia sembrava diventata la città dell'automobile, sembrava aver cambiato carattere e fisionomia come se in pochi giorni fossero trascorsi dei secoli. All'antica popolazione, con i suoi costumi, con i suoi gusti, i suoi affari, e i suoi aspetti ben noti, pareva essersene sovraposta una nuova tutta differente, differente nelle apparenze esteriori e nella sostanza, nei gusti, nelle movenze, nelle parole, nelle occupazioni. L'unico affare della nuova gente era l'automobile, questo si mostrava ovunque, imperava nelle strade e nei discorsi. Come

per un colpo di bacchetta magica la folla da un momento all'altro si era trasformata, erano cambiate le foggie del vecchio vestiario, ed era cambiato il modo di vivere. Non si vedevano più che berretti e casacche da *chauffeurs*, abiti di gomma, di cuoio, di pelliccia, come se i cappelli e tutte le altre forme del vestito ordinario fossero andate in disuso. Dalle strade era scomparso il cavallo e ogni veicolo tirato da cavalli, non circolavano che automobili, gettando fasci di luce e rauchi squilli di tromba. Tutta l'aria fremeva del profondo crepitio dei motori. In tutta la città pareva abolita la consuetudine del sonno, sostituita da un istancabile fervore meccanico.

In quelle poche ore si è avuta la portentosa visione di un mondo futuro.

II.

In tutte le classi della società

1. *L'automobile per il re.*

Il regno delle fate comincia ora, o per lo meno da favoloso diventa vero, e il talismano di questa prodigiosa trasformazione è l'automobile.

Io ricordo di aver letto un dialogo fantastico tra alcune fate leggiadre, di non so quale autore, che faceva pronunciare dalla fata più anziana la condanna della propria esistenza leggendaria in causa della apparizione dell'automobile, perchè questo veniva a turbare e a sconvolgere la quiete delle naturali dimore propizie alle dolci creature del mito e del sogno.

Or bene nulla è men vero di tale pronostico. Ciò che era soltanto una visione immaginaria, ciò che era una facoltà magica pensata dai poeti, ciò che era una avventura straordinaria solo credibile per i bambini, l'arcana bacchetta, il miracoloso cocchio per cui la bionda fata si involava dalla vista e dalle ricerche degli uomini, fuggendo via per monti e valli, attraversando regni ed imperi incontro ai tramonti e alle aurore, leggera come la nube, veloce come la folgore, è oggi una realtà tangibile visibile che passa ogni giorno dinanzi ai nostri occhi stupefatti.

L'automobile è il cocchio favoloso delle fate e ne ha tutte le capacità meravigliose: dalla velocità vertiginosa, alla morbidezza della corsa pari a quella del volo, dalla instancabilità alla prontezza immediata dello slancio. È sufficiente un cenno, un solo impulso perchè il carro fatato palpiti di movimento contenuto ed aneli ad avventarsi nello spazio.

E la fata è ritornata sul suo insigne veicolo che sfida il vento e le attribuisce su tutte le altre creature la possibilità di recarsi non vista e con la velocità del vento là dove il suo desiderio la spinge.

Quale visione invero raffigurata dalla fantasia nelle favole più adorne e irreali può competere con questo spettacolo vero di una regina, della Regina bionda e bella, della Regina famosa e amata, dagli occhi azzurri e dall'anima celeste, della Regina che ha il nome di un fiore e che è l'emblema di ciò che è puro, di ciò che risplende sul trono, la quale regge con la mano bianca delicata ed esperta nel dominio dei destini la potenza infuocata della macchina energica e veloce?

Quale artefice ideò mai un contrasto più netto svolgentesi in una più profonda e concorde armonia, quale simbolo fu mai composto per significare l'allacciamento della tradizione più nobile alla più nuova modernità di questo, in cui colei che incarna per noi la regalità più gloriosa e solenne e la più attraente grazia femminile si compiace del rude ordegno di ferro e doma la terribile forza del fuoco?

Gli antichi artisti conoscevano la bellezza di questi avvicinamenti di essenze contrastanti, raffiguravano volentieri il bambino accanto a un grosso mastino gagliardo, la donna sottile accanto a un indomito cavallo o a un guerriero corusco d'armi; la grazia con la forza parve loro il più estetico degli accoppiamenti. E lo è per vero,

ma esso non si è mai compiuto in modo tanto completo ed evidente come in questo caso della regina bionda, che ci appare come una figura ideale, sulla macchina che ci esprime la più rapida energia coordinata dall'uomo.

Il cane, il cavallo, la fiera son ben meschine immagini della forza in confronto della macchina, come le altre figure puerili e femminili sono espressioni ben povere e pallide della grazia e della delicatezza seducente in confronto di questa regina viva in mezzo a noi.

Margherita e l'automobile sono precisamente i due termini estremi dell'accordo ricercato in tutti i secoli fra la grazia più fine e immateriale e la potenza più forte e manifesta.

Ma un altro pensiero mi è suggerito dalla visione incomparabile. Un regno ancor più prezioso di quello delle fate incomincia ora, il regno cioè della libertà per quelle creature umane che la civiltà moderna ha fatto meno libere di tutte le altre, per i sovrani.

L'automobile ha infranto le catene regali ribadite dalla eccessiva indipendenza ottenuta dai sudditi. Mercè l'automobile il monarca contemporaneo riprende la potestà dei suoi antenati lontani, riacquista le possibilità dei remoti autocrati, dei satrapi, degli imperatori, dei faraoni, dei califfi, che potevano andare dove volevano, e muoversi quando volevano, frammischiarsi al popolo, presentarsi ai confini del regno, apparire nella più umile contrada, visitare i dispersi castelli e passare da una reggia all'altra a seconda del loro arbitrio.

Questa piena libertà di movimento che il regime democratico e i progressi meccanici hanno straordinariamente accresciuta e resa quasi assoluta per ogni cittadino è stata tolta ai sovrani. Le responsabilità ministeriali, le preoccupazioni per la sicurezza degli augusti viaggiatori, i preparativi per le onoranze e i ricevimenti

e infine la complicazione ferroviaria hanno soppresso ogni libertà di viaggio per i reali. Fino a poco tempo fa, prima dell'impiego pratico dell'automobile, l'impresa più difficile, per un re era quella di viaggiare. Re e regina non potevano affatto trasferirsi da un luogo all'altro quando lo desideravano.

I preparativi necessari per la designazione degli itinerari, per la fissazione dell'orario, per la sorveglianza della linea, per il treno speciale, per le cerimonie costringevano a prestabilire il viaggio mesi e mesi prima che si effettuasse. Talchè mentre i viaggi aumentarono per tutti, diminuirono per i sovrani, mentre ognuno si moveva sempre più di frequente i sovrani si muovevano sempre più di rado.

Il viaggio poi non era per loro che la più opprimente schiavitù. Determinato in antecedenza, minuto per minuto, chilometro per chilometro, esso si svolgeva a seconda di un programma rigido, inalterabile, inesorabile che nulla consentiva di quell'imprevisto e di quella libertà di azione che costituiscono il piacere caratteristico dei viaggi. Velocità, fermate, partenze, arrivi tutto era immutabilmente prescritto, siccome il percorso sulle rotaie di acciaio, da una necessità invisibile ma inviolabile come una divinità occulta, di cui i sovrani non erano che i prigionieri, il cerimoniale di corte.

L'automobile ha infranto, ha abolito tutto ciò, ha rotto tutti questi legami, ha tolto tutti questi impedimenti, ha fatto del sovrano un uomo come gli altri, gli ha ridato la più cara delle libertà, quella di muoversi in ogni senso e ad ogni istante, con la massima velocità ora possibile, senza essere vigilato, riconosciuto ossequiato e seccato, senza macchina staffetta, senza autorità in aspettativa, senza marcia reale e compagnia d'onore, senza obblighi di tempo e di luogo.

Se l'automobile è la locomozione del domani esso è già oggi la libertà dei re.

Tutti i sovrani lo hanno adottato, il re di Spagna lo ha inghirlandato di poesia, ne ha fatto il tramite prediletto del suo amore, il veicolo del suo fidanzamento, il carro veloce e discreto della sua giovanile passione, gli imperatori d'Inghilterra e di Germania hanno sostituito le loro vecchie carrozze a cavalli con nuovi e lucenti automobili, il re d'Italia è uno dei più ardenti fautori dell'automobile e la regina Margherita ne ha fatto il suo mezzo preferito di viaggio. Per esso ella viaggia incognita, arriva inattesa, e il suo sorriso che si schiude impreveduto ha tutto l'incanto moltiplicato di un tesoro che si offre inaspettato.

2. *La vettura per città.*

Persino gli azzurri e vaghi confini del desiderio sono stati rimossi e sovvertiti dall'automobile, persino taluni atteggiamenti propri delle nostre costumanze signorili che sembravano completamente al riparo, per la loro istessa frivolezza, da ogni variazione estranea alla moda e al lusso, hanno mutato di aspetto per l'influenza meccanica dell'automobile.

Certo, questa macchina, dal cui organismo di acciaio sembra effondersi un ardente fermento, è penetrata, caso unico nella storia delle macchine, così profondamente in mezzo alla nostra esistenza, da imprimere tutto un nuovo carattere alla forma del nostro lusso, del nostro piacere, da diventare, per così dire, maestra di eleganze.

Non si deve tener conto soltanto dei grandi mutamenti, visibili per tutti, che l'automobile ha prodotto industrialmente ed economicamente, nei sistemi di locomozione, nella conquista della velocità, nei mezzi di viaggio, nell'impiego della energia meccanica, per ben comprenderne tutta l'estesa capacità e valutare l'importanza della sua azione sulla vita moderna; vi sono tante altre modificazioni, tante piccole sfumature diverse con cui l'automobile ha variamente ombreggiato e posto in un rilievo inaspettato atti e sentimenti nostri, di cui il nuovo aspetto quasi inavvertito è sommamente dimostrativo delle innumerevoli ramificazioni per le quali si svolge, attraverso ogni specie di rapporti umani, l'influsso dell'automobile.

Vi sono lievi pieghe del nostro sentimento, così lontane da tutto ciò che è macchina, che è officina, che è industria, che noi non supporremmo mai in nessuna guisa collegate al fatto che una vettura si muova, anzichè trascinata da cavalli, spinta da un motore. Ebbene se noi oggi solleviamo e analizziamo delicatamente tali pieghe le troviamo diversamente disposte da quello che erano prima, con un nuovo profilo e precisamente in causa di quel fatto in apparenza tanto lontano.

Commettiamo una indiscrezione, sorprendiamo taluno dei sogni di una fanciulla alla vigilia delle nozze.

Ecco un regno che la macchina non ha turbato.

Errore!

La giovinetta lascia che la sua fantasia batta le ali intorno a tutti i doni magnifici che al domani le saranno offerti. Già si ammira nella acconciatura nuziale di seta e di trina candide, e trascorre a tutte le altre vesti, ai mantelli, alle pelliccie che si accumuleranno negli armadî, già scorge il luccichìo dei gioielli nello scrigno prezioso che le sarà offerto dal fidanzato, già intravede disposti nel futuro appartamento le belle sup-

pellettili e i suntuosi arredi che le saranno donati; ma la sua fantasia cupida si posa intorno al compiacimento di quando ella nella sua qualità di signora, si presenterà nel mondo, farà la vera apparizione in mezzo alla gente nella strada. E qui il suo desiderio prende un contorno netto, quanto più diventa acuto. Ella sa quello che vorrebbe più di ogni altra cosa. Un automobile per sè, tutto per sè, per tutte le sue leggiadrie e civetterie femminili, o un aristocratico *cab* o un soffice *coupé*, o una nobile *victoria* scintillante di terse vernici, rivestita di panno finissimo, rapida, silenziosa, con limpidi cristalli molati da cui la sua bellezza fosse custodita senza essere nascosta, insomma un automobile speciale per recarsi alla passeggiata e a far le sue visite, conveniente alla sua eleganza, e che non la costringesse a mascherarsi sotto spolverine ed occhiali, e che camminasse dolcemente tra l'ammirazione dei passanti.

Cinque anni or sono in questa intima piega del desiderio, invece dell'automobile si sarebbe trovata una scalpitante pariglia impeccabilmente attaccata a una delle solite vetture.

E del pari vi sono scene momentanee della nostra vita cittadina, provocate dalle nostre consuetudini di divertimento e di lusso, per le quali mentre si crede indispensabile la conservazione delle fogge tradizionali non sembra possibile alcuna ripercussione di avvenimenti meccanici e industriali.

Eppure anche qui la ripercussione si è verificata, anche qui l'automobile ha fatto sentire la sua presenza.

Cito un esempio: Il caratteristico movimento delle carrozze signorili nelle tarde ore della notte all'uscita dai teatri principali o presso i grandi *restaurants,* ha assunto tutto un nuovo aspetto, da pochissimi anni a questa parte per l'intervento dell'automobile.

Lo ho notato ultimamente a Londra. La vettura a cavalli non è più il veicolo del gran mondo, il veicolo preferito dalle dame, proprio della ricchezza e sfoggiato nei divertimenti cittadini, essa ha dovuto cedere il posto alla vettura meccanica.

Dinanzi al portone di uno dei più famosi *hotels* di Londra, ove dopo teatro si adunano le più ricche comitive cosmopolite, ove a centinaia le signore accorrono nelle più fastose *toilettes* da sera, ho osservato una processione interminabile di automobili, che al pari di cocchi favolosi circondati da abbaglianti fasci di luce sembravano sorgere improvvisamente dalla profondità della notte per deporre al soglio del palazzo giocondo la bella dama rapita in un attimo come per incanto, al pari della principessa della leggenda.

Erano vetture elettriche di una signorilità irreprensibile, dalle linee ampie e maestose, dai guidatori e serventi a cassetto in una tenuta di uño stile così aristocratico quale mai non ebbero cocchieri e valletti delle vetture a cavalli. Esse giungevano veramente come apparizioni di luce, come lucciole silenziose e gigantesche, parevano trasportate da un soffio, era come se camminassero su vie aeree fra le nubi, lungi da ogni asprezza terrestre che ne potesse appannare il terso splendore, lungi da ogni urto, da ogni scossa che potesse ledere la delicata acconciatura e la sorridente serenità della fata assisa sui loro cuscini.

Erano vetture a benzina di ogni tipo e di ogni potenza, per la massima parte chiuse; erano *limousines, landaulets*, *coupés*, destinati evidentemente al servizio di città, non solo per il loro dovizioso arredamento, per la forma e lo stile della carrozzeria chiusa, ma anche per la loro stessa costruzione più aggraziata in cui gli elementi meccanici erano stati raccolti sul davanti, così

da formare una specie di traino per il chiuso seggio che si alza sul fondo dello *chassis*.

In mezzo a questo corteo che si mostrava con le assise della magnificenza, che per il suo scintillìo, per il suo sfarzo di luce, per la sua forza esuberante dava l'impressione della più prodiga opulenza, le rade vetture a cavalli, il massimo lusso di un treno, facevano la più meschina figura, apparivano antiquate, deboli, inette; si capiva che erano avanzi di una moda tramontata.

Ecco pertanto la nuova vittoria, i supremi e difficili ridotti del lusso espugnati dall'automobile, il grande diritto di cittadinanza acquistato dalla vettura meccanica nella città della ricchezza.

Fino a poco tempo addietro si soleva dire che se l'automobile era una eccellente macchina da corsa e da viaggio, signore incontestato dei lunghi nastri di strada, divoratore insaziato di chilometri e chilometri, malamente però si prestava agli usi cittadini, alle signorili eleganze. Era troppo macchina e non era sufficientemente vettura, era un ordegno conveniente per l'uomo, ma poco adatto per la donna. Le signore vi si accostavano con diffidenza, temevano la soverchia velocità, le scosse, il frastuono, il fumo, le macchie di grasso, temevano per la freschezza della loro pelle e delle loro acconciature, temevano per la contiguità con lo *chauffeur*; erano costrette a rinunciare alle loro vesti più graziose, a infagottarsi sotto travestimenti maschili, a lasciare a casa i cappellini piumati gualciti dal vento.

E quindi se si avventuravano in campagna o in viaggio sull'automobile, non ne facevano certo il compagno e l'ausiliario del loro lusso, delle loro raffinate consuetudini urbane; lo abbandonavano in città per concedere tutte le loro preferenze al piccolo *coupé* a cavalli.

La stessa vicenda deve essere avvenuta nel passaggio dalla portantina alla carrozza.

Quante esitazioni debbono aver superato le imparuccate e incipriate damine del secolo scorso per lasciare il serico e placido nido offerto loro dalla portantina ed eleggere la loro nuova sede nel cocchio veloce trasportato dall'impeto degli scalpitanti corsieri!

Per quanto tempo il cocchio dovette lottare contro la portantina, come questa aveva lottato contro la lettiga, per acquistarsi tutti i favori della donna, per essere ammesso fra gli arredi di lusso adoperati nella vita cittadina!

All'automobile, con la recente creazione del tipo per città, la vittoria è stata più rapida e facile.

Dopo di ciò taluno osserverà che si tratta di una creazione di lusso, non di un naturale portato di necessità pratiche.

A parte la prova in contrario che si potrebbe ricavare dall'esempio sopra ricordato delle portantine e delle vetture a cavalli, per cui queste ultime entrarono veramente nell'uso pratico generale quando poterono sostituire la portantina come oggetto di lusso; a parte questo, è appunto con l'aver potuto fornire uno strumento il quale soddisfa pienamente ogni desiderio di lusso e nella mostra del lusso equivale e sostituisce perfettamente gli altri strumenti usati finora, che l'automobile è entrato nella sua completa applicazione pratica. È appunto con ciò che l'automobile manifesta la sua straordinaria facoltà di adattamento alle diverse condizioni umane.

È la macchina che si mostra più di qualsiasi altra meravigliosamente elastica e plasmabile per corrispondere ai più complicati bisogni della vita moderna, alle più capricciose aspirazioni dell'anima femminile.

È precisamente per questo che il dominio dell'automobile può estendersi infinitamente ed ottenere la più larga diffusione pratica.

Esso non è un congegno rigido e unilaterale come la macchina a vapore, la locomotiva di cui gli impieghi pratici sono rigorosamente limitati dalla sua costituzione meccanica. Noi non possiamo neanche concepire l'organismo della locomotiva conformarsi alle nostre consuetudini di lusso, adattarsi alle nostre usanze cittadine per l'uso quotidiano delle nostre signore; mentre la pronta corrispondenza dell'automobile a questi usi e a questi impieghi ci persuade come esso possa uscire da tutto ciò che è officina, metallurgia, brutalità meccanica, inflessibilità matematica per entrare nella vita sociale, nelle case degli uomini, nei meandri delle nostre abitudini e dei nostri desideri.

Con la vettura per città l'automobile da un puro strumento meccanico è divenuto uno strumento umano.

Finchè l'automobile assumeva i suoi diversi tipi unicamente dai criteri della sua costruzione meccanica, come, ad esempio, dalla maggiore o minore forza dei suoi motori, viveva di una vita a sè, chiusa nella officina, separata dalla vita umana, poichè questi tipi determinati dal calcolo, soltanto in qualche caso e per mera combinazione potevano corrispondere alle vere necessità pratiche, mentre adesso con l'istituzione del tipo per città, a cui fanno riscontro il tipo per viaggio, il tipo per trasporto, l'automobile si ispira direttamente ai bisogni reali, non costringe più le necessità pratiche a piegarsi al suo arbitrario tipo meccanico, ma invece modifica e conforma agilmente il suo tipo meccanico a seconda delle esigenze pratiche, le quali perciò trovano in esso intera soddisfazione.

La vettura automobile per città segna il passaggio dai modelli di officina ai modelli presi dalla vita.

Esaminiamoli ora da vicino.

A tale uopo occorre far subito una distinzione tra

vetture elettriche e vetture con motore a benzina. Sono questi i due giovani rivali che si contendono le vie urbane e la clientela cittadina.

Quello che noi chiamiamo comunemente automobile e cioè il veicolo posto in movimento da un motore a benzina, avido di forza, inebriato di velocità, intento nell'irrobustimento dei suoi organi si è preoccupato soltanto in questi ultimi tempi di foggiarsi una specie di abito cittadino, di comporsi una tenuta per città. Fino allora era stato assai trascurato, assorto nelle sue lunghe e veloci escursioni, non aveva posto mente a tutti i gravi difetti che lo rendevano improprio agli usi urbani, alle delicatezze della signorilità. Era troppo grosso e tozzo, troppo ingombrante e pericoloso, troppo strepitoso e rozzo, incuteva timore, esalava puzzo e fumo. Per trasformarsi in un *gentleman* e avvicinarsi al sesso femminile doveva procedere ad una ripassata generale.

E l'automobile vi si accinse fervidamente per diventare un perfetto cittadino.

Cominciò col ridurre le sue proporzioni armonizzandole in modo da sopportare una carrozzeria più elegante, più ricca, più conveniente ai bisogni cittadini e femminili, una carrozzeria chiusa, separata il più possibile dagli organi motori, dalla parte propriamente meccanica, dal personale conducente.

Diminuì la sua forza ma in compenso cercò di affinarsi in tutto e per tutto. Dal motore a 24 H. P. si ritornò a quello a 10 o a 12 H. P. si accorciò lo *chassis* lo si incurvò perchè più comoda fosse l'ascesa alla vettura, perchè gli alti cappellini delle signore potessero entrarvi senza correre rischio di sciuparsi.

Diventò più corretto, più galante verso la donna e i suoi mille gingilli, diventò più mansueto, più morbido, più sgusciante nell'intrigo del movimento cittadino.

Dedicò la massima cura a spogliarsi dalle sue cattive abitudini, dall'emettere fumo oleoso, dallo strepitare in guisa assordante, dal sussultare freneticamente.

Si arricchì di ornamenti di buon gusto, si provvide di comodità procurando di dare alla signora l'illusione di essere nella sua abituale carrozza, non richiedendole alcuna particolare cautela, lasciandole l'uso delle sue più fragili e preziose acconciature.

A questo mirò l'automobile e se non raggiunse ancora per intero la mèta conseguì però notevoli progressi nei nuovi tipi 1906 e 1907 per città.

Ma la vettura elettrica fino dal suo apparire fu designata come la vettura ideale per città. Il più favorevole pronostico fu fatto circa il suo avvenire. Essa aveva tutti i requisiti per un perfetto veicolo cittadino, soltanto lasciava a desiderare la sua costituzione meccanica.

I suoi pregi come vettura signorile erano incontestabili, essa sì che era pronta a ricevere la bella signora discesa allora dal suo tiro a due; era di una eleganza e di una pulizia insuperabili, aveva un'andatura dolcissima, facilmente graduabile, assolutamente silenziosa, ma il suo principio motore era ancora imperfetto, costringeva al trasporto di un grave peso di accumulatori, era poco resistente, poteva esaurirsi e guastarsi improvvisamente, non sviluppava che una scarsa velocità la quale decresceva rapidamente nelle salite.

E come l'automobile aveva impiegato tutti i suoi sforzi per aggiungere al suo meccanismo i pregi della vettura elettrica, così questa li consacrò per conseguire i perfezionamenti meccanici di cui la sua eleganza difettava.

E specialmente in Italia è riuscita nell'intento. Quel posto eminente che si è acquistato l'industria italiana degli automobili a benzina, lo ha conseguito altresì la

industria italiana delle vetture elettriche. Anche in questo campo noi siamo oggi in prima linea, ed è con vera compiacenza che si può affermare, essere italiana la migliore vettura elettrica, il che è quanto dire la migliore vettura per città.

Ed il merito di questo primato è in gran parte dovuto ad un ufficiale del nostro esercito, ad un ufficiale di molto talento e di molta modestia, a un mirabile lavoratore tenace e inventivo, al capitano Cantono.

Tutto quello che nelle presenti condizioni degli accumulatori si poteva ottenere dalla energia elettrica applicata alla locomozione egli lo ha ottenuto nel suo ingegnosissimo avantreno, che pur innovando radicalmente la struttura della carrozza elettrica, le consente viceversa di conservare le linee e le forme tradizionali della più elegante vettura a cavalli.

La vettura rimane tal quale, resta la stessa con i suoi tipi consacrati nei secoli dall'arte della carrozzeria, solo l'attacco, il traino è cambiato; la dama non è più costretta a mutare la sua mobile dimora a cui è omai assuefatta, in cui ella ha rispecchiato il suo lusso personale; ciò che muta è la forza motrice, alla pariglia di sauri o di morelli è sostituito l'avantreno elettrico infinitamente più docile, più forte, più sicuro, più silenzioso, più veloce.

E con l'avantreno elettrico insieme ai cavalli sono scomparsi molti degli antichi inconvenienti della vettura elettrica. Il peso degli accumulatori per il miglior impiego dell'energia è stato notevolmente ridotto e portato sul davanti, sulle stesse ruote motrici e direttive nel tempo medesimo, alleggerendo così tutta la vettura, proporzionando esteticamente la massa anteriore con quella posteriore della vettura, distribuendo equamente il carico, evitando ogni pericoloso slittamento.

La velocità si è grandemente accresciuta così da vincere quella di ogni altra vettura elettrica e per il sagace combinatore adottato è graduabile a seconda di ogni occorrenza, e mentre la capacità a far le salite è stata così aumentata che le più ardue pendenze vengono superate senza sforzo e con tutta velocità, il consumo di energia è stato ridotto al minimo ed è in parte compensato dalla possibilità del recupero, talchè la spesa di esercizio è quasi insignificante.

Ed infine qualità essenziale per una vettura di città, questa vettura Cantono mediante il suo avantreno completamente sterzabile, può per così dire girare su sè stessa. Neanche una vettura a cavalli può voltare in uno spazio più angusto di questo attraente *electric* che può insinuarsi in qualsiasi viottolo, compiere le sue evoluzioni in qualunque atrio o cortile, così da deporre i suoi ospiti fino al limitare delle loro dimore, che può ascendere, che può inerpicarsi in qualunque pendio, senza scosse, senza strepito, con un moto dolcissimo e uniforme quasi sospinto da una invisibile animazione.

Ecco qui che il massimo lusso viene a coincidere con la massima praticità e con la minima spesa.

3. *L'automobile per il popolo.*

L'aspetto delle principali strade di Londra in meno di due anni si è completamente cambiato. Chi ha veduto Londra or è qualche anno e torna a rivederla adesso non la riconosce più; la vita vi ha tutta un'altra fisonomia, tutta una diversa motività.

L'automobile ha compiuto il miracolo.

Non è già il caso qui di arrischiar previsioni, ma

soltanto di accertare i fatti; non è più il caso di dire: l'automobile farà questo e quello. Esso ha già fatto, ha fatto molto di più delle nostre supposizioni. Quello che ci sembrava ieri come un avvenire più o meno prossimo è già un fatto compiuto.

Con questa macchina indiavolata, che viene a scompigliare i nostri calcoli più ponderati, non vi è neanche più modo di pensare. Un'idea non è ancora formulata che è già attuata.

La macchina va più presto della nostra immaginazione; mentre noi stiamo meditando quali nuove applicazioni potrà domani avere l'automobile, eccolo già in funzione regolarmente e praticamente.

L'esempio di Londra è tipico. Ci era bensì apparsa come possibile la sostituzione dell'automobile agli *omnibus* e ai *tramways* nelle grandi città, ma mentre stavamo studiando i modi come la sostituzione avrebbe potuto avvenire e i tipi di macchine da usarsi, il passaggio da un sistema all'altro si è verificato di per sè, rapidamente nella grande metropoli inglese.

L'*omnibus* a Londra fu. Quei caratteristici *omnibus* londinesi dalle vistose inscrizioni, dai colori violenti, che formavano oltre la metà dei ruotabili nelle vie più frequentate della grande capitale non saranno più fra breve che un ricordo. Già su molte linee essi furono tolti dalla circolazione ed altrettanti *bus* automobili svelti, nuovi, grandiosi ne hanno preso il posto con la massima soddisfazione del pubblico, che è felicissimo del cambio.

Essi si sono acquistati subito tutte le preferenze, sono sempre affollati e fanno lauti guadagni, talchè il loro numero cresce di giorno in giorno e ben presto non resterà in circolazione per tutta Londra un solo *omnibus* a cavalli.

Dopo Londra, è venuta la volta di Parigi e anche nelle altre capitali, tra breve la trazione animale per i trasporti in comune sarà surrogata dalla trazione meccanica. Il lento, pesante, rumoroso *omnibus* faticosamente traballante sui selciati delle nostre strade, mole tarda e ingombrante, come un avanzo di altre età in mezzo al turbinoso movimento delle vie moderne, sarà dovunque, abbandonato e sostituito dall'automobile incomparabilmente più rapido, più sicuro, più comodo.

Dopo quella dei *tramways* sarà questa in pochi anni un'altra completa rinnovazione del materiale per i trasporti in comune che si effettuerà nelle grandi città, sotto ai nostri occhi meravigliati per la inaspettata successione di tante novità meccaniche.

Chi avrebbe osato qualche lustro addietro raffigurarsi ciò che oggi avviene? La realtà sembra compiacersi di eludere le nostre ipotesi più meditate e più probabili.

Quando noi dalla osservazione di ciò che si è verificato in passato, dall'esame delle nuove tendenze più promettenti e più capaci di avvenire crediamo di essere autorizzati a sollevare un lembo del futuro, a prevedere in un dato senso piuttosto che in un altro lo sviluppo di un certo ordine di cose, ecco che le cose prendono invece per un sentiero traverso, a cui noi non avevamo posto mente, si avviano in un'altra direzione, oppure ecco che un germe, che a noi sembrava quasi insignificante, si mette improvvisamente a germogliare e a crescere così da diventare il tipo della prossima vegetazione.

Che cosa non era stato detto sulla locomozione futura delle grandi città? È stato questo un argomento su cui si sono indugiati volentieri tutti gli scrittori che hanno cercato di descriverci in anticipo il quadro del-

l'esistenza nelle città civili dell'anno duemila o del tremila. Le loro fantasie si sono scapricciate nell'antivedere i più straordinari mezzi di corsa o di volo, i loro ingegni si sono aguzzati nell'escogitare tutti i perfezionamenti possibili per ogni invenzione, anche per quelle che non erano mai uscite dal laboratorio e dalla teoria per entrare nella vita pratica. Si sono immaginati tutti i generi, dai più semplici ai più strani di veicoli terrestri, aerei e sotterranei.

E sono state preannunciate aeronavi più docili di un modesto ronzino, aeronavi con le loro stazioni fra le nubi, oltre i tetti, diventati i portoni di ingresso delle case; si sono pronosticate piattaforme scorrevoli, strade intere in movimento, case viaggianti; sono stati ideati enormi meccanismi, ruote colossali poste in moto dall'elettricità, ferrovie transvolanti sopra rotaie sospese, oppure tubi sotterranei pneumatici ove i vagoni sarebbero stati aspirati o soffiati come fuscelli, nè si sono dimenticate certe calzature magiche che avrebbero fornito l'uomo di un motore per gamba o per meglio dire di gambe a motore.

A tutto si è ricorso, tutto si è cercato, nessun ordegno si è lasciato in disparte, ma ciò che nessuno autore previde fu precisamente ciò che si effettuò.

In mezzo a tante sbalorditive invenzioni non si è trovato posto per il *tram* elettrico e per l'automobile. A questi due arnesi venuti così prematuramente e inaspettatamente, sorti prima del *tremila,* e del *duemila* stabiliti dagli scrittori come i termini della nuova civiltà avvenire, niuno aveva pensato.

E tanto più è sorprendente questa dimenticanza, tanto più tutte queste previsioni letterarie e scientifiche mostrano il loro scarso acume e la loro inetta prospettiva, in quanto non solo non seppero intuire il *tram*

elettrico e l'automobile prima della loro comparsa, ma neanche seppero apprezzarne il valore e valutarne l'importanza dopo la loro invenzione, quando già erano in uso.

Per esserne persuasi non vi è che da rileggere lo scrittore che passa addirittura come un taumaturgo: ho nominato il Wells, di cui le anticipazioni sono ritenute come il più serio e il più lucido sguardo gettato nel futuro.

Lo scrittore inglese che sembra dotato di uno spirito così pratico e chiaroveggente, che ci persuade tanto facilmente dell'esattezza dei suoi pronostici, per il suo senso della misura, per la sua prudenza, per la sua minuziosità, che non trascura alcun particolare, che indaga l'avvenire con la stessa precisione fredda e obbiettiva con cui istituirebbe il bilancio del passato, che ci arriva fino a dire come si laveranno i vetri delle finestre tra un secolo, non fa quasi menzione dell'automobile. Eppure le sue anticipazioni sono state scritte quando già l'automobile non era più un giocattolo, ma vinceva in corsa la locomotiva.

Il Wells non ne ha capito affatto l'immenso avvenire. Non solo là dove parla della guerra futura quasi non ne fa cenno e dice solo per incidenza che alcuni carriaggi militari saranno mossi meccanicamente, mentre, come ho dimostrato nei capitoli precedenti, l'automobile è destinato ad apportare negli armamenti e nella guerra futura una trasformazione più grandiosa di quella determinata dalle armi da fuoco; ma persino là dove tratta delle innovazioni nella locomozione tocca appena di sfuggita l'automobile.

Questa lacuna produce una curiosa impressione, ci allontana di mille miglia dalla realtà presente, ci riporta ad una civiltà quasi primitiva con macchine rudimentali di uno stile del tutto differente dalle nostre.

Altro che anticipazioni!

Talchè alla distanza di soli cinque o sei anni, il miglior libro scritto per informarci su quello che sarà il mondo fra un secolo non è già più valevole, il suo stato di previsione che doveva rappresentarci l'anno 2000 è già in arretrato sul 1905, non arriva neanche a divinare per quella data lontana ciò, che è già una realtà compiuta oggi.

Indubbiamente se il Wells e qualche altro ardiscono mostrarci taluni fra i più intraprendenti cittadini della futura città, i quali viaggiano in automobile, nè il Wells nè altri hanno saputo prevedere alcunchè di simile alla trasformazione immensa che già si è verificata in mezzo a Londra, niuno di loro ha immaginato che l'automobile, dopo di essere diventato l'istrumento più perfetto della locomozione individuale, sarebbe diventato il mezzo prescelto per il trasporto in comune, abolendo gli antichi veicoli trainati da cavalli, vincendo la concorrenza degli altri sistemi meccanici.

E noi ci lamentiamo che il mondo non cammina, che il mondo è monotono! Ma se corre di più della nostra fantasia, se esso cambia di apparenza e di foggie prima ancora che noi ce ne avvediamo!

Noi non siamo ancora avvezzi all'automobile, noi lo guardiamo ancora stupiti come qualche cosa di miracoloso e già esso ha rinnovato una metà dei nostri meccanismi, già ha cambiato il movimento delle nostre città, già ha trasformato l'organizzazione dei nostri sistemi di locomozione.

Domani tutti i servizi pubblici e privati per il trasporto economico in comune dei cittadini si compiranno con carrozzoni automobili.

Sarà tanto inconcepibile rappresentarci una città senza una fitta rete di *omnibus* e di vetture pubbliche automo-

bili come lo è oggi il pensarla senza la rete dei *tramways* elettrici. Per le strade della città liberate da quelle rigide sbarre di schiavitù che sono le rotaie, sgombrate da quelli animali testardi e pericolosi che sono i cavalli, non circoleranno che vetture automobili, le quali percorreranno puntualmente, con un bell'ordine sicuro e spedito, i loro itinerari. Il cavallo, l'ultimo avanzo dello sfruttamento delle irregolari e capricciose forze animali, la rotaia, primo strumento di uno sfruttamento rozzo e incompleto delle forze meccaniche, scompariranno definitivamente dalla vita cittadina di cui non costituiscono che impicci ed ostacoli; il bello automobile, libero e veloce, sarà a disposizione di ognuno.

E una delle più grandi rivoluzioni della storia della civiltà si sarà così effettuata.

III.

Spettacoli e gesti di energia. Gusti e divertimenti delle classi signorili

1. *L'invecchiamento del mondo ippico.*

Dalla via ingombra di automobili e di *trams* elettrici, strepitosa di richiami e di fruscii meccanici, affollata di gente frettolosa all'ippodromo vasto e quieto, riempito di spettatori eleganti, adorno di ricchezza e di festosità, mi è sembrato di passare dalla nostra età così preoccupata e faticosa, dal nostro mondo di forze colossali e brutali in movimento, ad una età trascorsa di movimenti, di forme e di eleganze, a un mondo di cui più non resti che il delicato ricordo e alcuni avanzi ricostruiti per curiosità.

Ciò che pur era intorno a me vivo e ridente mi sembrava estraneo alla nostra vita, mi sembrava appartenere ad un altro regime di esistenza, corrispondere a tutto un altro schema di sensibilità e di attività.

Pur trovandomi fra la realtà mi pareva di aggirarmi tra una evocazione di ricordi, tra una ricostituzione storica di costumi e di aspetti quasi scomparsi o prossimi a sparire.

Lo spettacolo delle corse ippiche ha suscitato in me una impressione sentimentale simile a quella che si riceve nel guardare un edificio romanticamente patinato dallo scorrere del tempo, dopo averlo visto nuovo, nell'ammirare nelle mani di una signora un ventaglio prezioso ed antico conservato nella vetrina di un museo, nel salire su di un bastimento a vela dopo aver visitato uno dei più grandi e velocissimi transatlantici. Da che proveniva questa impressione? Perchè pur essendo identico a tutti gli altri precedenti, lo spettacolo mi appariva con un tal singolare colorito di arcaicità?

Nulla materialmente era cambiato; nulla mancava del solito decoro: le gare si svolgevano con tutte le formalità della più corretta tradizione ippica; correvano ardenti cavalli dai difficili nomi esotici e dal sangue puro per la vigilata discendenza, *sportsmen* autorevoli dai binoccoli forniti di fiocchi di tessere e signore dalle *toilettes* chiare e civettuole affollavano il *pesage*, i *book-makers* ripetevano con voce gutturale le loro offerte, scintillanti equipaggi erano adunati nel prato; la scena era al completo e perfetta, era eguale alle innumerevoli altre scene dello stesso genere, viste nel passato, ma la cosa nel suo insieme era diversa, e tanto più diversa in quanto non vi era alcuna variazione.

Le variazioni erano adunque in noi e in tutto il rimanente. Nei nostri occhi era passata la visione delle corse automobilistiche e per tale visione i nostri occhi vedevano diversamente, non potevano vedere più come dianzi. Eravamo noi cambiati, era l'ambiente trasformato, in modo che quella scena immutabile, appunto per la sua ferma integrità, diventava aliena da noi e dalla nostra vita ordinaria.

In altre parole, noi, durante la nostra consuetudine quotidiana, e con noi tutto ciò che ne circonda, ci eravamo allontanati, diversificati da quel mondo, il quale già così vivace moderno e significativo di fervide energie, soltanto pochi anni innanzi, si era perciò attenuato e avvizzito, ci si presentava sotto una differente prospettiva, sempre più distante, come se per vederlo noi dovessimo voltarci all'indietro; ci appariva agli sguardi come una rivivenza del passato, aveva l'apparenza un po' esile attraente e artificiosa delle cose che stanno per finire, che non saranno più se non ricordi.

Noi ci eravamo ingranditi e irrobustiti e con noi si erano ingranditi straordinariamente i nostri strumenti, le nostre armi, le nostre macchine e quindi tutte le nostre possibilità; noi ci eravamo avvezzati a sforzi infinitamente più giganteschi e veloci, a gesti incomparabilmente più destri e possenti, a spettacoli più vasti ed energici; e quel mondo rimasto immutato e allo stesso posto non poteva a meno di apparirmi impicciolito, diminuito, divenuto un ninnolo antiquato.

Vicino agli equipaggi stavano forti nel loro raccoglimento inerte e grave, alcuni automobili che formavano il più acuto contrasto con quanto era loro intorno.

Questi erano i nostri contemporanei, le nostre conoscenze abituali in mezzo a una folla di persone quasi dimenticate.

L'occhio correva verso di loro dritto come su forme familiari, essi facevano parte viva della nostra società e della nostra esistenza, in mezzo a loro ci sentivamo senza soggezione e senza imbarazzo, essi erano tagliati sullo stesso nostro modello, sul modello di tutta la nostra suppellettile usuale, corrispondevano alla nostra capacità e ai nostri bisogni, al nostro ordine comune. Dall'altra parte invece tra noi e la nostra visione si inframmetteva il diaframma del passato, diaframma che

attribuisce agli esseri e alle cose un senso di inutilità di preziosità, di fragilità e di aristocrazia per cui non si osa quasi più toccarli, per cui l'oggetto già di uso pratico diventa un emblema di lusso, un adornamento cerimoniale, l'arredo di una gala solenne, una specie di mascherata storica come le pose del minuetto, come le tenute dei diplomatici, dei ministri, degli accademici e i distintivi cavallereschi.

Staages, mail-coachs, victorie, tilburys, phaetons, spieders, dogcarts, landeaux, milords, charrettes, ruote alte ed esili dai cerchioni sottili di ferro, casse verniciate a copale e dalle curve dolci, molle flessibili, lunghe stanghe, forme svelte, costruzioni alte e poi cuscini di seta, cuoi morbidi, finimenti lucenti, ecco i cocchi e gli attrezzi degli antenati, ecco il corteo del passato, in ogni veicolo del quale pare già di scorgere talune delle arcaiche carrozze ecclesiastiche o delle dorate berline imperiali, tolte per un giorno dalle custodite rimesse dei musei.

Le casacche e i berretti a striscie di raso giallo, violaceo e rosso dei fantini, i cappelli a cilindro con le coccarde, gli stivaloni verniciati dai rosei rivolti dei cocchieri e dei palafrenieri, i cavalli quasi imbarazzati a sostenersi sulle lunghe gambe sottili e fragili, riscaldati con coperte e cappucci come delicati animali di altri climi, condotti a mano in mezzo alla ammirazione di una doppia fila di spettatori, come esseri rari e strani, ecco già tutto un insieme storico, tutto un quadro di elementi rari, diverso dalla nostra visione consueta, ecco una specie di carosello, di torneo in campo chiuso!

Tutto contribuisce a formare una immagine di altri tempi, a segnare un distacco netto e reciso dalla nostra vita moderna. Questo non è più il nostro stile; si direbbe invece un gioco di cavalieri antichi, un elegante

convegno di signori del settecento, qualcosa appunto che viene a porsi nella categoria dei tornei cavallereschi e delle caccie regali, di ciò insomma che si compie per riprendere deliberatamente un'usanza dimenticata, per riporsi in un costume e in un atteggiamento diversi da quelli abituali.

Forse noi siamo gli ultimi che assistiamo a questo spettacolo, credendo di viverci in mezzo e che esso viva con noi, credendo che esso sia un naturale aspetto della vita, come quei rigidi gentiluomini i quali nei loro castelli rigorosamente chiusi a tutte le innovazioni e le riforme potevano illudersi che anche al di fuori continuasse a sussistere l'*ancien regime* mentre tuonava il fragore rivoluzionario; forse noi siamo gli ultimi che presenziamo a questa scena, senza renderci conto che essa è già una gala, una cerimonia artificiosamente apprestata, in cui dall'abito che indossiamo, dalle livree dei servi, al veicolo che ci trasporta e all'atto che si compie tutto è esumato dal passato, non dalla vita ordinaria, e posto in opera volutamente e momentaneamente, come quando in occasione di qualche data gloriosa si vuole ricostrurre qualche antica scena, qualche gioco disusato, qualche corteo famoso con tutti i costumi, gli arnesi e le formalità dell'epoca.

Certo è che ogni figura di questo mondo ippico ha un carattere di arcaicità, di fuori della vita; comincia a ricoprirsi di quello strato di polvere che a poco a poco vela le cose che restano addietro nella corsa della vita, assume le sembianze e le sfumature illanguidite delle cose che non si adoperano più e che per tanto sembrano contrassegni di nobiltà e di lusso, appunto perchè non hanno più un immediato impiego pratico.

I personaggi e gli arnesi di questa vicenda festiva vivono a sè, isolati da tutta la nostra attività comune,

non fanno più parte viva del meccanismo della vita odierna, sono un superfluo; forse questo mondo scomparirà anche prima di noi, i nostri figli non lo vedranno più, salvo che nei musei, o in qualche regione appartata dove si sarà conservato come tradizione speciale, al pari della *corrida* nella Spagna, o in qualche circostanza eccezionale in cui si richiamerà in vita come una rievocazione storica.

I nostri figli guarderanno le vetture come noi guardiamo le portantine delle nostre ave incipriate, cioè con un senso di tenerezza e quasi di rimpianto; non se ne serviranno più per paura di spezzarle. Noi stessi volgendoci intorno, abbiamo la sensazione di tutto un vasto complesso di cose, di tipi, di forme, di usanze, di movimenti che scompare, la sensazione che doveva essere diffusa in Francia alla fine del settecento per il tramonto della grazia lieve, squisita, ingenua di tutto il secolo di fronte al brusco irrompere dell'aspro impeto popolare.

La vettura si circonda quindi ai nostri occhi, prima di dileguarsi, di una specie di poetica aureola, di distinzione aristocratica. In confronto alla rude macchina che è lo strumento pratico, essa non è più che un'eleganza lenta, un gingillo prezioso, un capriccio costoso e inutile, una fragilità che un soffio può infrangere e che come tale non può servire ai nostri bisogni e non può permanere in mezzo agli impulsi sempre più violenti, disfrenati dalla vita moderna.

Il mondo, come già si è detto, fino alla vettura è rimasto quello di prima, presso a poco invariato; il mondo nuovo si inizia appena adesso. La vettura, che soltanto dieci anni or sono, paragonata, non dico ad un cocchio o a un carro barbarico, ma ai grevi veicoli del principio del secolo scorso, ci appariva come un congegno perfetto, come una costruzione eccellente per

la corsa e il trasporto, oggi davanti alla struttura della macchina scende allo stesso livello dei suoi predecessori remoti, ci si mostra come uno strumento primitivo, come il prodotto di una fabbricazione puerile.

Persino lo stesso slancio del cavallo da corsa nella pista, lo sforzo del *puro sangue,* che ci sembrava dotato di una magnifica veemenza, che da secoli e secoli, dai più remoti inizi della storia fino a ieri, era stato per l'uomo l'impeto più rapido con cui egli si potesse avventare nello spazio, oggi, al cospetto dell'infuocata potenza della locomotiva, dello scatto vertiginoso dell'automobile, della furia fulminea di una semplice motocicletta, ci lascia indifferenti, se pur non ci fa sorridere per condiscendenza come davanti a un trastullo fanciullesco.

E nell'uomo sopratutto si vede riflesso il mutamento già avvenuto.

Ecco il *jockey*, il primo uomo di *sport,* l'atleta più importante fino a ieri, quello che sembrava compiere lo sforzo più grande, il gesto più veloce e rischioso. Lo si guardi oggi vicino al macchinista, allo *chauffeur,* al corridore in motocicletta, al giovane atleta moderno che doma mostri giganteschi, che regge energie colossali, che si slancia a una corsa terribile a cui solo può tener dietro la cavalcata della morte, e non si potrà a meno di scorgere la sua deficienza, la sua piccolezza, la sua inferiorità, e ci si stupirà come questa creatura anormale e ridicola, che aveva bisogno di impoverire, di diminuire il suo organismo naturale per meglio essere adatta alla sua funzione atletica, abbia potuto rappresentare per un certo periodo il più celebrato sforzo umano. Esso era un assurdo logico e, come tutti gli assurdi, non poteva durare a lungo; la logica vera si ristabilisce ora, ora si rinnova, dopo lunghi secoli di

errore, la tradizione ottima del classico atleta, del gladiatore impavido a cui il gioco non lasciava altra alternativa che la vittoria dei suoi muscoli o la morte.

L'uomo del cavallo, l'uomo di scuderia che era il personaggio più autorevole, trattato con ogni riguardo, consultato come un oracolo, tenuto in maggior conto e meglio pagato dalle classi signorili, dalla gente che poteva concedersi i maggiori lussi e i divertimenti più in voga, è ora passato in seconda linea, ha dovuto cedere la sua posizione eminente all'intenditore di automobile, al meccanico, allo *chauffeur*. Questo è ora il tipo rappresentativo del gusto predominante.

2. *Le nuove Olimpiadi — Il vero «grand prix».*

Certo è che da quando l'energia umana rivaleggia per attestare la sua capacità e la sua superiorità, non si è mai spiegata in un gesto più insigne, più vasto e più poderoso, di quello compiuto nelle grandi corse automobilistiche, le nostre nuove Olimpiadi.

Il circo è diventato angusto all'odierno atleta della velocità, il suo stadio è un'intera regione e il suo pubblico si compone delle moltitudini cosmopolite. I suoi rivali non sono tanto i suoi concorrenti quanto la natura nelle sue forme elementari: spazio e resistenza della materia, poichè l'uomo mediante il suo nuovo utensile da corsa si pareggia all'elemento.

Il campo di gara in Alvernia per la corsa *Gordon Bennett* del 1905 misurava 137 chilometri di circonferenza e si calcolavano a centinaia di migliaia gli spettatori accorsi da ogni parte di Europa e d'America.

La prova terribile durò quasi otto ore, otto ore durante le quali gli antagonisti hanno dovuto tendere le loro facoltà al massimo, durante le quali la morte è sempre stata il rovescio della medaglia sul cui diritto si illuminava la vittoria.

La pista sulla Sarthe per il Gran Premio dell'Automobile Club di Francia (nel 1906) misurava 118 chilometri di circuito e fu invasa da oltre mezzo milione di spettatori.

La prova durò due giorni, sei ore per ogni giornata, e i competitori con gli occhi sanguinolenti non rallentarono la loro andatura sotto ai cento chilometri all'ora.

Nessuno spettacolo offerto dalla rivalità dell'uomo in leale contesa è mai stato più meraviglioso e palpitante. Ed è soltanto per la inveterata abitudine, e anche un po' per ignoranza, che si continuano a chiamare *Grands Prix* quelli ippici e a credere che le tradizionali e rinomate corse di cavalli, come il *derby* di Epson o di Roma, i grandi premi di Parigi o di Milano costituiscano la più alta e significante prova sportiva moderna, quella in cui sono in gioco i maggiori interessi e in cui appare lo slancio più gagliardo.

Questo è stato vero come già ho detto, forse fino a ieri, ma non lo è più oggi. Sotto qualunque aspetto lo si guardi, materiale, morale, economico, dinamico, il vero «Grande Premio» è quello automobilistico.

Per noi latini conformati ancora da una educazione tratta dal passato, amanti dell'esteriorità e delle audaci iniziative individuali, orgogliosi della tradizione classica, il cavallo decorativo e aristocratico, il cavallo che ricorda le gesta di Alessandro, di Cesare e dei paladini ariosteschi, è ancora la più nobile conquista umana. Resta per noi il più glorificante degli elogi quello del vecchio Omero ad Ettore: domatore di cavalli. La macchina invece non ha su noi che una scarsa attrattiva e un minor potere di commozione.

Chi di noi comprende e sente la moderna e solenne bellezza, propria della macchina, e cioè la sua inesorabile regolarità, la sua assoluta precisione, la sua infallibile regolarità per cui ad ogni volta essa esaurisce fino in fondo il suo còmpito ed afferma una legge inflessibile più di qualsíasi comando regale, una certezza implacabile più dell'antico fato tragico?

Il destino di Edipo per quanto prestabilito dagli Dei vendicatori, per quanto ci sgomenti per la sua inevitabile conclusione è tuttavia assai meno certo nell'effetto di quello dello stantuffo nei limiti del suo va e vieni.

Il nostro entusiasmo è suscitato dall'impulso eccezionale del fantino e del corridore, mentre ci lascia freddi l'alterno movimento della biella rilucente e regolare nel suo campo di percorso, eppure, a parte che un tal movimento è sempre più forte e più irresistibile che non il momentaneo sforzo dell'organo vivente, la calma e precisa continuità della biella di acciaio è infinitamente più grandiosa e severa della improvvisa veemenza del braccio umano o del tendine equino.

Poichè rispecchia inoltre il ritmo e la struttura della civiltà moderna, di tutta l'organizzazione dello sforzo contemporaneo affinchè nulla ne vada dissipato e si giunga al risultato più utile. Ed è anche l'immagine riassuntiva delle nuovi condizioni sociali e delle nuove discipline morali create dalla macchina, dell'ordine rigoroso, della legge inflessibile, della legge di precisione e di ferro, promulgata ora per gli uomini e per le anime degli uomini dal gioco inalterabile e impassibile della funzione meccanica.

Non è più l'ineguale misura del galoppo di cavallo, ma il ritmo esatto della macchina che passa, il pendolo, la norma della nostra vita moderna e della nostra istessa opera spirituale. Talchè mentre la nostra ammirazione

si è fissata davanti ad alcune pose antiche e convenzionali, come quelle dell'arciere e del cavaliere, davanti ad alcuni consueti atteggiamenti di energia, come quello del cavallo in corsa, viceversa le più belle e piene manifestazioni dell'energia si sono già cambiate intorno a noi, ed è mediante la macchina che oggi si compiono.

E tra le macchine moderne l'automobile da corsa non è soltanto quella che rappresenta una delle più complete perfezioni meccaniche, che aduna nella sintesi più densa e organica la maggior quantità di forza, ma è anche quella che concede all'uomo il mezzo per il più bel gesto di energia, il gesto del dominio e della velocità.

Che cosa è più il cavallo, sia pure il più generoso e veloce *puro-sangue,* di fronte al breve carro posto su quattro ruote avvolte d'aria e lanciato dalla sua ardente foga nello spazio a 150 a 200 chilometri all'ora?

Che cosa sono più i cinque o sei cavalli sia pure di gran prezzo, galoppanti sulle gambe stecchite in una corsa dotata di 100.000 lire di premio, in confronto delle diecine di vetture da corsa turbinanti su piste di centinaia di chilometri a velocità non mai vedute?

Il costo del più prezioso lotto di cavalli è meschino in confronto al valore di questi corridori meccanici ed è ancor più meschino l'insieme di interessi, per quanto ingenti, connessi ad una corsa ippica, pur comprendendovi quelli delle scommesse, del personale, degli allevamenti, paragonato all'insieme di interessi che sono in giocò nella odierna corsa automobilistica.

Il valore del premio, sia la coppa Gordon Bennett, siano le 100.000 lire date per il nuovo Gran Premio dell'Automobile Club di Francia, non conta di fronte all'importanza di tutto il resto. Chi vince la corsa ha un premio quasi incalcolabile, il corridore può ritirarsi e vivere di rendita, il proprietario dell'officina vitto-

riosa ha il favore del mercato mondiale. Poichè se il cavallo in corsa non gareggia che per la propria supremazia e non accresce che il proprio valore, la macchina gareggia per altre centinaia, per altre migliaia di macchine che saranno prodotte dalla istessa officina e dalle altre officine del suo paese; il cavallo non rappresenta che il suo proprio valore; è di principio e di fine a se stesso, la macchina è invece l'alfiere di una moltitudine, rappresenta l'officina e il valore di tutta la produzione nazionale.

Il costo dei lavori per la riattazione delle strade del circuito di Alvernia o di quello della Sarthe è stato di circa 600.000 franchi. Le vetture concorrenti, computate tutte le spese di preparazione e di approvvigionamenti, di conduttori, di assicurazioni formavano un capitale di parecchi milioni di franchi.

E dietro a quelle due o tre decine di vetture, ne stanno altre di riserva per ogni nazione, le quali a loro volta rappresentano in ogni paese altrettante grandi fabbriche di automobili e queste non sono che il fiore, i centri principali della nuova industria che nella sola Francia impiega omai circa mezzo milione di operai e ha una produzione e un movimento di capitali per centinaia di milioni di franchi, che in Italia costituisce ora il massimo fervore industriale e l'affare più attivo delle Borse, che in Germania forma addirittura uno dei vanti nazionali, che nella America del Nord è già così attrezzata e produttiva da apprestarsi a inondare i mercati europei.

È sufficiente questo a mostrare tutta la immensa portata di una grande corsa automobilistica.

Ogni vettura che vi partecipa ha tale una rappresentatività e una missione quali mai nessun cavallo portò sulla groppa. Essa deve difendere ben più della

sua particolare fortuna o dei colori della sua scuderia; è il predominio di tutto un esteso e florido ramo dell'industria nazionale sui mercati del mondo che ogni vettura insegue nella sua corsa con la velocità delle bufere.

Si è risaputo che in seguito ai risultati della corsa Gordon Bennett una sola casa che non è neanche quella vincente ha impegnato la sua produzione per il 1906, vendendo in blocco 800 vetture e un'altra ha stabilito con l'America del Nord contratti vantaggiosissimi per un certo periodo di anni.

Si pensi ora a quello che era la corsa Gordon Bennett soltanto nel 1900, nel primo anno della sua istituzione, quando tranne i corridori, niuno sapeva neanche che esistesse, di fronte al cumulo enorme di ansie, di preoccupazioni, di sforzi e di interessi che essa compendiò nel 1905, a soli cinque anni di distanza; si pensi alla indifferenza di allora e alla immensa aspettazione di cinque anni dopo e si avrà in un rapido scorcio la visione del progresso dell'automobilismo in questi pochi anni e della parte preponderante assunta dalla corsa istessa fra tutte le gare sportive.

Circa l'entità dello sforzo, che cosa diventa infine quella mezza dozzina di cavallucci giranti nell'ippodromo con salti e sgambetti che sembrano quasi ridicoli, in paragone a questi treni direttissimi lanciati l'uno dietro l'altro, a pochi istanti l'uno dall'altro, a una velocità talvolta di 40 metri al secondo per ottenere velocità medie di 80, di 100, di 110 e anche di 130 chilometri all'ora, su strade anche difficilissime e aspre, dove ognuno dei cento viraggi poteva schiudere il varco al salto nell'eternità?

Per ore ed ore è durata la ridda infernale, trasformata dalla tenace volontà umana nell'ordine di un cronometro, ed è questa tale impresa per l'atleta che la ha compiuta, che non ha precedenti nel passato.

Il rischio del fantino non è più che un misero acrobatismo primitivo. Quale fibra occorra a colui che sta al volante, oltre ai prodigi compiuti dai vincitori, ha mostrato il nostro Lancia che in una svoltata ha fatto una giravolta completa con la sua vettura ed è ripartito immediatamente come se nulla fosse, ha mostrato pure Maurizio Farman nel racconto della sua tremenda caduta nella corsa delle eliminatorie francesi.

« Si veniva giù da una discesa, » egli ha detto, « il mio meccanico osserva che si potrebbe andar più presto; a me non sembrava di camminare tanto lentamente, si faceva forse del 150 all'ora, tuttavia per farlo contento accelero la corsa. In fondo alla scesa la strada svolta. Prenderemo il giro come potremo. Forse ho voltato troppo presto? Forse. Il fatto è che mi sono sentito sollevare in aria, non mi sono più trovato il volante tra le mani, ma in compenso stavo comodamente seduto tra due alberi a una ventina di metri dalla strada. Ma il più curioso è questo che la vettura era completamente sparita. Una ruota è stata trovata duecento metri distante ».

E tutto ciò è narrato con la bonaria semplicità di una barzelletta.

Ma la commozione dell'arrivo? Ebbene se qualcuno è buono di trovarmi altri istanti più affannosi, più drammatici di quelli che deve aver passati l'ingegnere Brasier, quando dopo l'arrivo di Thery, coll'orologio in mano, aspettava l'arrivo degli avversari che potevano rapirgli il trionfo, soltanto per la differenza di un quinto di secondo, io sono pronto a dichiarare che ha fatto di più del vincitore del circuito di Alvernia?

IV.

Nuovi atteggiamenti e nuovi procedimenti

1. *La resurrezione della maschera.*

Le maschere sono cadute dai volti, forse perchè tutti i volti sono diventati maschere. La maschera artificiale è stata sostituita da quella naturale.

Certo le maschere non sono scomparse perchè sia cresciuta la franchezza nei rapporti fra gli uomini o perchè gli uomini abbiano sentito il bisogno di una maggiore franchezza. Tutt'altro. Non vi è stata mai tanta ipocrisia come oggi. Anzi la civiltà, a parte il suo apparato tecnico-meccanico, non consiste che in un sistema di finzioni. L'uomo più civile non è che quello che sa meglio fingere. L'educazione non è che una scuola di infingimento. La così detta padronanza di sè è la briglia posta sugli istinti perchè non arrivino a manifestarsi e in loro vece apparisca quella artefatta correttezza prescritta come segno di elevazione morale. La raffinatezza, la sobrietà, l'eleganza dei modi che contradistinguono l'uomo civile sono essenzialmente repressioni di sfoghi spontanei e formule convenzionali di gesti e di parole contro cui vengono a infrangersi gli impulsi istintivi della nostra individualità, come si in-

frangono contro la diga di un porto le ondate tempestose.

La faccia e tutta l'apparenza del corpo, quali se le è composte l'uomo civile si potrebbero paragonare a una di quelle sottili ma fitte e tenaci reti metalliche attraverso le quali la fiamma non può aprirsi un varco e sembra estinguersi. Così da una parte fa impeto la vampa dell'incendio delle nostre passioni e dei nostri istinti e dall'altra parte non traspare che un calore invisibile.

La differenza fra il selvaggio e l'uomo civilizzato è stata ed è tutta qui.

Il selvaggio mostra quello che sente, e tanto più è selvaggio per noi, quanto più lo mostra esuberantemente con atti e con parole. Nell'ira s'infuria, si arrovella, percuote e rugge; nel dolore piange, urla, si strappa i capelli, si copre di terra e di cenere, nella gioia ride, danza, butta in aria le armi, per fame divora e se qualche cibo non gli piace se lo cava dalla bocca con ismorfie ripugnanti, se pur non prende a pugni il suo anfitrione.

L'uomo civilizzato deve fare il possibile per soffocare la sua commozione qualunque sia, per trattenere i suoi muscoli che vorrebbero agitarsi, per ismorzare la sua voce che vorrebbe prorompere. Se una cosa lo disgusta deve dire che gli piace, se si annoia che si diverte. Regola generale: non deve mostrare o deve mostrare il meno possibile ciò che sente.

Già per ragioni di estetica il greco voleva che tutti i suoi movimenti prendessero forme armoniose, voleva che persino il grido iracondo o straziante si tramutasse in un brano oratorio o poetico, e barbaro spregevole era per lui l'uomo scomposto, colui che tumultuariamente sfogava le sue emozioni.

L'uomo moderno è andato più in là. Di questo travestimento delle proprie espressioni, non più dovuto a

elevate ragioni estetiche, ma bassamente utilitarie, come vedremo, ha fatto addirittura un sintomo di perfezionamento morale!

La maschera è caduta quando si è staccata la spada dal fianco degli uomini. L'uomo insieme alla spada ha lasciato la maschera temporanea per assumere la finzione permanente. L'uomo disarmato ha avuto paura della maschera, ha temuto di diventare una cacciagione inerme come la lepre sempre trepidante per l'agguato del cacciatore ignoto. Lo stesso castigo oggi colpisce colui che esce in istrada armato e colui che esce mascherato. Arma e maschera sono egualmente oggetto di contravvenzione.

All'uomo non importa più scrutare i sentimenti altrui, gli basta di conoscerne i connotati, per saperli indicare all'occorrenza al maresciallo dei carabinieri.

Ma appunto perchè disarmato e smascherato ha sentito l'assoluta necessità di celare, di non lasciar più trasparire la sua commozione interiore.

Pare una contradizione, ma in realtà la maschera era un fattore di sincerità come la spada. Sotto la maschera l'uomo poteva lasciar libero sfogo alla sua natura, poteva uccidere se aveva voglia di uccidere, divertirsi se aveva voglia di divertirsi, recarsi in luoghi proibiti o mal famati se tale era il suo desiderio.

Ma a far tutto ciò a viso aperto c'è troppo rischio. A manifestare il proprio interno c'è rischio d'avere una bega a ogni minuto, di essere preso per pazzo ad ogni angolo di strada e di perdere ogni considerazione in pochi istanti. Bisogna per amor di quieto vivere e nel proprio interesse *faire bonne mine à mauvais jeu*. E il fare *bonne mine*.... anche quando si avrebbe voglia del contrario è divenuto la pietra angolare della nostra condotta.

Se l'odierno uomo civilizzato trova squisito un pranzo detestabile, se atteggia il viso a beatitudine dopo che per tre ore è stato inchiodato su una seggiola a sentire strimpellare Grieg, invece di sbadigliare in viso all'ospite o di scaraventare la sua seggiola sul suonatore; se si inchina a pregare una grassa vecchiaccia perchè gli conceda l'onore di fare un giro di *boston* e non si lancia invece a stringere fra le braccia e a baciare sulla bocca quel fiore di ragazza che gli sta di fronte, se non si dispera quando un telegramma gli porta notizia di un disastro, ma anzi insiste presso i suoi invitati perchè gli facciano il piacere di rimanere ancora con lui, invece di buttarli giù dalle scale come ne avrebbe la voglia matta, se insomma egli non fa mai ciò che il core gli detta, non si creda che ciò dipenda da una superiore elevatezza morale.

Fandonie, che un tal predominio nelle esteriorità sia un carattere progressivo e un indizio di superiorità! Non è che il frutto di un gretto calcolo utilitario e forse anche di ciò che i francesi chiamano poltroneria.

L'uomo disarmato non ha più il coraggio di agire come pensa e sente, e smascherato non ha più il coraggio di essere sincero. Non è colpa sua poi se la natura non lo ha fatto un eroe.

Orbene tutto ciò sta per cambiare. Si dànno oggi due avvenimenti insoliti. Vi sono persone che oggi, mediante una nuovissima maschera permessa, possono fare ciò che assolutamente non potrebbero a viso scoperto, quando fossero riconosciute.

Intendo parlare dei sovrani e dei congiurati. I primi non possono viaggiare per loro comodo, i secondi non possono congiurare.

Adesso ecco che i sovrani viaggiano o almeno alcuni sovrani più intelligenti viaggiano con tutto il loro

agio, con tutta la libertà che può prendersi un privato ignoto, viaggiano senza pompa, senza seguito, senza omaggi, senza avvertire un mese prima e disturbare mezzo mondo. Per citare qualche esempio, la regina Margherita ha percorso in lungo e in largo tutta l'Europa come il più indipendente dei turisti, e i reali d'Italia compiono giornalmente gite e escursioni piacevolissime come una benestante famiglia borghese in campagna.

Condizione assoluta di questa libertà insolita è il non essere riconosciuti.

E or non è molto io leggevo una brillante descrizione del come si può congiurare e si congiura di pieno giorno e in piena Parigi. I congiurati arrivano a tutta velocità, su un veicolo che non può essere seguito neanche dai più veloci cavalli. Sono camuffati in tal guisa da essere irriconoscibili.

Si fermano davanti a un palazzo, entrano rapidamente senza che niuno possa identificarli. Dopo un'ora o due escono, se ne vanno nella stessa guisa senza che niuno possa supporre chi sono. Al domani cade il ministero.

Anche qui condizione assoluta per la riuscita della congiura è il non essere riconosciuti.

Ma che cosa è adunque questo nuovo indumento che, malgrado le leggi, anzi col consenso della legge, dà nuovamente all'uomo la capacità di nascondere i suoi lineamenti, la sua persona; e quindi di mostrare la sua anima istintiva; che cosa è questo nuovo anello magico con cui l'uomo moderno si rende irriconoscibile in mezzo alla folla, che cosa è questa nuova maschera che attribuisce all'uomo una personalità fittizia sconosciuta e perciò nuovamente sincera e libera?

Io credo che chi è arrivato fin qui ha indovinato.

Sicuro si tratta dell'automobile e del vestito da *chauffeur*.

Ecco il carro che permette, anzi richiede la maschera dell'uomo moderno.

E meglio del carro, si potrebbe dire l'arma. Con l'automobile l'uomo acquista un'arma novella che gli accorda una potenzialità che non aveva ieri. Non sarà la potenzialità concessagli un tempo dalla spada, sarà di un altro genere, ma ciò non vuol dire; quello che importa è la facoltà di cui si è accresciuta la capacità umana. L'uomo ha nuovamente un mezzo, uno strumento, un'arme a portata di mano e in sua completa disponibilità per poter di più, per avere una superiorità schiacciante, e la parola è esatta, su chi ne è privo.

L'uomo si trova novellamente armato ed ecco, mirabile concordanza e riprova di ciò che ho detto dianzi, ecco che simultaneamente riappare la maschera. L'uomo torna mascherato e più sincero, più istintivo.

Che l'automobile tolga di mezzo un cumulo di convenzioni, di infingimenti e di complimenti, che dia una maggior franchezza e scioltezza di movimenti, di portamenti e di rapporti spinti magari fino alla rozzezza, non ho più bisogno di dimostrarlo. Tutti lo sanno.

E che esso poi conceda l'uso di una maschera perfetta non molti lo sanno, ma tutti possono farne la prova.

E lo strano si è come finora siano stati così pochi quelli che ne hanno profittato.

Re e congiurati. Neanche gli amanti.

In fondo l'uomo è migliore di quello che si crede.

2. *Il giornale dell'avvenire.*

Pare che al suo apparire l'automobile susciti ovunque un impetuoso fermento di rinnovazione. Ogni cosa con cui questa macchina giunge a contatto, si ravviva, si agita, si rimescola, abbandona le sue consuetudini antiche e adotta atteggiamenti e procedimenti nuovi. L'automobile poi ha la capacità di piegarsi a ogni sorta di offici, talchè appena entrato nel nuovo dominio vi istituisce un ordine suo proprio, di cui esso forma il cardine e l'impulso.

È quanto è avvenuto testè per l'introduzione dell'automobile nel giornalismo.

Il fatto si narra in breve. Il giornale *New York Herald*, edizione di Parigi, il giorno 13 agosto e seguenti del 1905 è stato portato da Parigi a Trouville, uno dei più eleganti ritrovi estivi della Francia, invece che con la solita ferrovia, con una vettura automobile. Nel giorno della inaugurazione del servizio, la distanza fra Parigi e Trouville di 210 chilometri, è stata percorsa dall'automobile giornalistico in due ore e tre quarti; nel secondo giorno in due ore e mezza.

Con l'antico trasporto ferroviario il *New York Herald* non poteva esser messo in vendita a Trouville che verso mezzogiorno, col nuovo trasporto mediante l'automobile, il *New York Herald* era in vendita a Trouville alle 7 di mattina.

A prima vista l'innovazione non sembra che abbia una grande importanza e che possa produrre notevoli conseguenze.

A che cosa serve tutto questo? si domanderà, quale ne sarà l'utile effettivo, forse che la gravissima spesa

di questo mezzo di trasporto non arresterà tutti quelli che vorranno imitare il giornale americano? Si tratta di un capriccio di un milionario come Gordon Bennett, si tratta di una *réclame* temporanea e costosa e nulla più.

Ebbene io non sono affatto di questa opinione. Andando oltre le apparenze odierne dell'avvenimento, facendo il dovuto calcolo della transitorietà delle condizioni in cui si è compiuto, mi pare di scorgere in questa singolare modificazione di uno dei tanti servizi del giornale, il sintomo significante della trasformazione che si effettuerà nel giornale dell'avvenire e l'indicazione della direzione per cui essa si svolgerà.

Le più diverse previsioni si son fatte per delineare quello che sarà il futuro grande giornale.

La fantasia dei narratori e dei profeti si è scapricciata anche qui a sua posta, l'umorismo se ne è anche mischiato, aggiungendo ai pronostici fatti sul serio, quelli fatti per caricatura, nè fra i due passava grande differenza.

Sono state immaginate a tal riguardo le novità più strepitose, le complicazioni più straordinarie, le stravaganze più bizzarre; si è pensato di raffigurare l'uso più esteso, lo sfruttamento più completo di tutte le odierne invenzioni, anche di quelle ancora teoriche e di tutte le odierne manìe, e l'unica cosa a cui non si è pensato, l'unica cosa che non si è fatta intervenire è stata proprio quella che oggi vi è entrata per prima, l'automobile.

Questa esclusione della più recente costruzione meccanica, del più tipico fra i congegni moderni, è sufficiente a far sì che tutte le visioni del futuro tracciate fino ad ora, invecchino subitamente, perdano per noi ogni valore e ogni interesse, sembrino descrizioni di un lontano passato.

L'autore, sia Robida o Wells, ha un bell'addurre l'una sull'altra e le più inverosimili, le più miracolose operazioni di portentosi telefoni, fonografi, registratori elettrici, aeronavi, ha un bell'inventare macchine nuove, *reporters* sovrumani, giornali parlati, cantati, fonografati, cinematografati, commestibili, giornali in cui gli eventi sono narrati e commentati prima ancora che succedano, tanto è fulminea la loro rapidità di informazioni; ha un bello esagerare nell'enorme, nel mostruoso; tutto ciò non ci commuove più, tutto ciò è un pasticcio bislacco in cui manca la scintilla della vita, tutto ciò è terribilmente invecchiato, par quasi di vedere una officina meccanica di venti anni or sono, lasciata incompiuta, con le macchine per metà smontate, e ora inservibili senza aver mai servito, con leve e braccia di ferro che sporgono e tagliano il cielo inutilmente, con ruote che non gireranno mai più, con tutta una confusione di pezzi, di frammenti metallici intrecciantisi in ogni senso, e rivelanti il definitivo e disordinato abbandono.

L'autore ha avuto il torto di dimenticare l'automobile, ecco tutto. Come è possibile che oggi noi ci figuriamo un qualsiasi lembo di vita futura senza scorgerlo immediatamente coperto da una rete di automobili diretti in tutti i sensi e destinati a tutti gli usi?

Sarebbe stato lo stesso per un uomo fra il 1850 e il 1860 concepire l'avvenire senza le ferrovie.

Tutti gli indovini del futuro sono caduti nella stessa lacuna, se non hanno saputo prevedere l'elemento essenziale della realtà nuova, la nota vera caratteristica dell'età futura, epperò quando questa è apparsa tutte le loro concezioni sono state oltrepassate e messe fuori della possibilità.

Le aeronavi smisurate approdanti a terra, i treni mastodontici, che filano a 200 e 300 chilometri all'ora,

l'elettricità, che fa da servitore in casa e fuori sono un bagaglio giù di moda, hanno perduto ogni facoltà di rappresentatività avveniristica, rappresentatività assunta per intero dall'automobile.

E la figurazione del giornale futuro non si è sottratta a questa vicenda, la realtà ha deluso tutte le combinazioni, tutti i disegni in cui si cercava di costringerla per l'avvenire.

Come il futuro nel quale noi possiamo spingere i nostri sguardi consapevoli non appartiene al treno-tubo nè all'aeronave del Robida, nè al sottomarino del Verne, come un tale futuro non avrà certo questi strumenti ad emblemi tipici, quali lo furono le ferrovie nella seconda metà del secolo scorso, così, sempre ben inteso, in questo scorcio di futuro il giornale non sarà affatto quello che fu previsto finora.

No, il giornale non sarà nè telefonico nè fonografico, nè cinematografico, nè parlato; il grande giornale dell'avvenire sarà, semplicemente quello che è adesso, pur avendo subito radicali trasformazioni in ognuna delle sue parti.

L'automobile e il telefono saranno i principali fattori di questa trasformazione. Come l'iniziativa sopracitata del *New York Herald* viene a indicarci la prossima funzione dell'automobile, un'altra iniziativa del *Daily Mail* viene a spiegarci che cosa farà il telefono.

Come è noto il *Daily Mail* che si pubblica al mattino a Londra, viene ogni notte telefonato e telegrafato testualmente a Parigi, talchè simultaneamente a quella di Londra, esce una edizione identica a Parigi.

Questi i due punti di partenza verso il giornale futuro.

Il grande giornale dell'avvenire si discentrerà siccome finora si è accentrato. In altre parole il grande giornale della metropoli non aumenterà la sua entità e la sua diffusione nel senso di accrescere il numero delle sue copie spedite dalla capitale nelle altre regioni. No, questa infinita moltiplicazione di un'unica tiratura non si effettuerà, ma il grande giornale si amplierà e si estenderà come certi organismi vegetali che, pur rafforzandosi, si diffondono essenzialmente emettendo nel terreno circostante nuovi germogli simili a loro.

L'organismo giornalistico, primitivo generatore centrale irradierà le sue copie fin dove esse, non più con i treni, schiavi degli orari prestabiliti, ma con un servizio di automobili rapidissimi (e ci saranno allora strade speciali per essi) pronti a partire a 100 chilometri all'ora appena il giornale sarà stampato, potranno arrivare fresche, interessanti così da far concorrenza ai giornali locali. Al di là di questo confine dove le copie giungono ancora fresche il giornale non invierà altre copie, ma stabilirà a una eguale distanza da questo limite utile una corona di succursali, di *relais* a cui il contenuto del giornale sarà per intero telefonato dalla sede principale, e ove il giornale si ristamperà identico e uscirà alla stessa ora dell'organo centrale.

Il raggio di azione di ognuna di queste succursali sarà sempre determinato dal limite dove le copie possono arrivar fresche. Nulla impedisce che si possa stabilire una seconda più lata corona di succursali fino a incontrare il raggio di vendita di un altro grande giornale costituito alla stessa guisa.

Si ha così la grandiosa visione di vasti imperi giornalistici sottomessi ad un solo grande giornale, unico nella sua lingua, giornale che esce simultaneamente in tutte le grandi città ove quella lingua si parla, e che nei luoghi intermedi è diffuso dai suoi automobili.

La zona veramente utile in cui si può vendere un

giornale è oggi quella che si può percorrere all'incirca in sei ore di ferrovia. Dopo sei ore il giornale non è più fresco, si potrà, leggere ancora come curiosità, non per essere informati.

Nell'avvenire questo tempo si accorcerà. Tre o quattro ore saranno sufficienti a invecchiare il giornale, ma tre o quattro ore con un buon servizio di automobili rappresentano un percorso di 300 chilometri circa.

Adunque per fare un caso pratico l'organo centrale manderà le sue copie direttamente tutto intorno a sè per una circonferenza di 300 o 400 chilometri di raggio. A questa distanza ed oltre, nelle posizioni più opportune e a intervalli giustamente calcolati si impianteranno le succursali, in ognuna delle quali si stamperà e si diffonderà intorno la copia esatta del giornale metropolitano con qualche aggiunta di cronaca locale.

Sarà una generazione formidabile e fecondissima, per via di virgulti, in cui ogni cespuglio staccatosi dal tronco principale lo riprodurrà identicamente; sarà una invasione irresistibile contro la quale non potranno competere i giornali locali singolari, a un sol tronco, meno assai informati e più costosi.

Poichè le spese dei nuovi servizi automobilistici e telefonici e l'impianto delle succursali saranno compensati dalla unicità della spesa, che diventa sempre più enorme, della compilazione. Vi sarà un aumento nelle spese dell'organo centrale, ma queste saranno sempre infinitamente al disotto della spesa occorrente per fondare tanti giornali diversi e con compilazione autonoma quante sono le succursali ove si pubblica quello stesso giornale stampato nella metropoli.

In Italia questi *relais* del giornalismo dell'avvenire sembrano stabiliti quasi dalla natura. Vi è una catena di città che si incontrano di sei in sei ore di ferrovia;

come Napoli Roma Firenze Milano Venezia, a cui si potrebbe anche aggiungere Palermo per la Sicilia.

Data Roma come sede dell'organo centrale, il che non è neanche necessario, il giornale mentre è compilato è altresì telefonato alle succursali di Napoli, Firenze, Milano e Venezia, da ognuna delle quali si telefonano a Roma le notizie principali, di cui Roma dice subito quali accetta e quali no. Alla notte il giornale si stampa nello stesso tempo nelle sei città e alla mattina è posto in vendita e trasportato dagli automobili quasi alla stessa ora da capo a fondo dell'Italia.

Questo il giornale dell'avvenire, il solo di cui auguro ai lettori di essere abbonati.

2. *La futura strada.*

Si è costituita a Londra una società composta di forti capitalisti inglesi allo scopo di costruire strade speciali riservate agli automobili. Il centro di questa futura rete stradale automobilistica sarebbe Londra, donde si irradierebbero le prime vie verso le principali città inglesi.

E si comincerebbe dal percorso Londra-Brighton, che è quello preferito dagli *chauffeurs*.

Io non istarò qui a discutere sulla fortuna che potrà avere questa ardita impresa, mi limiterò soltanto a porne in rilievo l'importanza come un altro dei sintomi del profondo cambiamento che si sta operando nei nostri modi di locomozione e specialmente nel regime della viabilità.

Abbiamo un fatto certo, questo: l'automobile in poco più di dieci anni di vita, ha assunto una sua in-

dividualità così distinta, ed ha acquistato una tale superiorità su ogni altro genere di veicoli da rendere necessaria la costruzione di una strada speciale, essendosi mostrate insufficienti al suo transito le strade comuni come sono oggidì.

E fino a qualche tempo fa, questo fatto mi aveva talmente colpito da indurmi a ritenere indispensabile per l'avvenire dell'automobile la costruzione di queste strade speciali e riservate. Questa strada nuova salda e diritta, impregnata di olii minerali, di un tipo particolare, non più a sezione convessa, come tutte quelle che la hanno preceduta, ma rialzata lateralmente nelle curve, come gli svolti di un velodromo, solcata da file di macchine velocissime, senza alcuna traccia visibile degli antichi sistemi di locomozione, dal cavallo scalpitante al bianco pennacchio di fumo della locomotiva, questa strada non mai veduta, non bianca ma nera, mi appariva, la vera, l'unica strada del mondo futuro, quella che avrebbe sostituito le vecchie strade del passato tortuose, polverose, ingombre, quella su cui sarebbe trascorsa prossimamente la corrente degli uomini affrettati e inquieti e delle loro ricchezze.

Non rappresentava dessa la miglior soluzione del problema della locomozione, l'organizzazione più semplice e più logica dei mezzi atti a soddisfare il nostro bisogno sempre più imperioso di spostarci rapidamente da luogo a luogo?

Era la ferrovia aperta a tutti e senza più vincolo di sorta.

Con questo nuovissimo tramite l'automobile raggiungeva interamente il suo intento. In qualunque istante, ad arbitrio della sua volontà, il futuro viaggiatore avrebbe potuto, assai meglio che se avesse avuto il treno in casa, salire sul suo automobile, avviarsi sulla

strada speciale e lanciarsi verso la sua mèta con tutta la velocità della sua macchina.

Era la completa, assoluta libertà di movimenti ottenuta finalmente dall'uomo dopo milleni di innumerevoli inceppi.

Si sarebbe pagato un diritto di pedaggio. E nulla vi sarebbe stato di strano. Non era questa un tempo la condizione generale per l'uso delle antiche strade, dei ponti, di tutti i varchi che facilitavano il passaggio? Coperte le spese di fabbricazione, almeno in principio, l'uso delle strade automobilistiche sarebbe divenuto gratuito. E col tempo anche a questo rimborso non si sarebbe pensato più. Dato lo sviluppo enorme dello automobile, la costruzione di queste strade speciali sarebbe divenuta un'opera di necessità pubblica, lo Stato avrebbe esteso a sue spese la rete stradale automobilistica, come ha fatto per la rete stradale carrozzabile, lasciandone l'uso gratuito.

Sembra oggi arrischiata questa previsione. Non pare concepibile che lo Stato possa profondere milioni per fabbricar strade agli automobilisti e su cui questi possano correre senza spendere un soldo, ma è certo che alcuni secoli addietro sarebbe apparso altrettanto inconcepibile che un ente pubblico avesse potuto consacrare le sue entrate a costruire strade e ponti concedendone l'uso gratuito a ogni viandante.

Un'altra considerazione confermava questi miei pronostici, quella cioè circa gli inconvenienti indiscutibili prodotti adesso dall'automobile sulle strade ordinarie.

Un automobile da 24 a 40 cavalli che possa filare fino a 70 chilometri all'ora provoca, e ne ho fatto io personalmente l'esperienza, un turbamento sensibile continuo su un tratto di almeno 60 chilometri di strada. Per un'ora la strada rimane in uno stato anormale. Il

che significa che quando su un percorso di 200 o 300 chilometri si avvicendino in una giornata 10 o 12 automobili tutto il regime di quel percorso ne viene alterato.

Una velocità di 60 chilometri all'ora, e si può anche fare di più, è sufficiente a questo effetto, sia per la nuvola di polvere che solleva, sia per lo sgomento che suscita nelle bestie e negli uomini che incontra, sia per le manovre di cautela che impone a quanti si trovano sulla strada, sia per la eccitazione duratura che lascia dietro di sè e negli uomini e nelle bestie che non hanno ancora intuito la esatta equazione fra i loro movimenti e quella velocità, la quale perciò li sorprende sempre impreparati.

Da Brescia a Milano, al tempo della corsa per la *coppa Florio* era un continuo passaggio di vetture automobili, ed io ricordo che dalla linea ferroviaria si scorgeva lungo tutto il percorso al disopra della strada provinciale, una stabile ed ininterotta striscia densa di polvere, come se una tenda vi fosse stata sospesa. Quella nuvola non isvaniva mai, ed io pensavo che un'altra nuvola, quella suscitata nelle anime irritate e sgomentate dei borghigiani, dei contadini, dei carrettieri, dei vetturali, delle madri trepidanti dalla furia dell'automobile, doveva essere del pari persistente.

Non solo quindi non sarebbe cessata, col tempo e l'abitudine, l'avversione di tutti gli utenti della strada contro l'automobile, ma si sarebbe accumulata e invelenita (il che si verifica infatti nelle campagne), fino a rendere inevitabili provvedimenti rigorosi per restringere in ogni senso la circolazione automobilistica, arrestando così, o per lo meno ostacolando fortemente la florida espansione dell'automobile.

Al progresso dell'automobile, al suo meraviglioso incremento mi appariva pertanto sempre più necessaria

la costruzione di una strada speciale che attribuisse all'automobile la libertà di esplicare tutta intera la sua potenza, lontano da sistemi, abitudini e ordegni più tardi e ostili.

Ma adesso un'altra riflessione ha modificato questo mio modo di vedere. La strada speciale non mi sembra più così indispensabile come mi sembrava dianzi per la buona ragione che per l'assoluta preponderanza e la immensa diffusione dell'automobile, tutte le strade comuni, in un tempo più o meno prossimo, dovranno diventare qualche cosa di simile a questa strada speciale, dovranno diventare tramiti sgombri e liberi per qualsiasi andatura e sui quali le parti rispettive degli automobili e degli altri veicoli saranno invertite. L'automobile cesserà di essere l'usurpatore raro tollerato e che abusa, come è considerato ora, diventerà il padrone, e i tollerati e gli intrusi saranno gli altri, i quali dovranno dargli il passaggio.

Nè questa sarà per la strada una nuovissima anormalità, anzi la strada riacquisterà così la sua fisionomia normale di una volta e la sua funzione primitiva, e scomparirà il regime veramente anormale in cui si trova ora. Quando sarà così la strada ritornerà ad essere quello che era prima, allorchè serviva all'ufficio per cui era stata costruita.

Infatti non riuscirà difficile per alcuno raffigurarsi quello che era la strada fino a cinquant'anni or sono.

La strada era allora un vero tramite sgombro, libero in qualsiasi momento, diligentemente intrattenuto e vigilato contro ogni occupazione e alterazione. Nella strada doveva potersi effettuare la più rapida corsa allora possibile in qualsiasi momento senza intoppi di alcun genere. Passava per la strada la diligenza che non soffriva ritardi, al galoppo di sei cavalli frustati furiosa-

mente, vi passavano le veloci sedie di posta ancora più impazienti, vi passavano i messaggeri del governo, le soldatesche, i corrieri reali ancora più intolleranti di indugio.

Era un'orda di cavalli sfrenati, trainanti grevi veicoli che si abbattevano e fuggivano come nembi. E un'orda seguiva all'altra, senza tregua fra l'una e l'altra stazione di posta.

E l'ordegno più rapido, più violento era quello più rispettato e che aveva maggiori diritti. La strada era per lui, bisognava sempre cedergli il passo.

Non era certo possibile nè soffermarsi sulla strada, nè imbarazzarla. Non si usavano riguardi allora, e postiglioni e messi a cui si faceva il dovere di correre non avevano a temere le rappresaglie che oggi si rovesciano sugli automobilisti dai lenti contadini, dai brutali carrettieri, dai proprietari di cani, di galline, di greggi. Potevano arrotare e travolgere a piacimento l'incauto o l'inetto che sbarrava il cammino.

Chi erano allora i tollerati, gli intrusi, quelli a cui incombevano tutti gli obblighi di scansarsi, di ritirarsi, di stare in guardia, di fermarsi? Erano tutti quelli che andavano più adagio, modesti cocchi, carrettieri, pastori e mandre, pedoni, bambini, animali sciolti; tutti quelli insomma che ora sono i padroni arroganti della strada. Poichè quando le ferrovie fecero sparire diligenze e sedie di posta, corrieri e postiglioni, la strada distolta dal suo ufficio principale, andò in abbandono in proporzione del suo minor traffico e della diminuzione della sua utilità, e come un oggetto quasi inservibile, come una proprietà abbandonata, come una *res nullius* dovette sottostare a funzioni sempre più basse e cadde in potere del primo occupante e di tutti i confinanti.

In ogni cosa, quando un ordine rigoroso, energico rapido cessa, immediatamente si verifica un rilassamento e un ordine inferiore e più trasandato lo sostituisce.

La strada non essendo più il tramite per la locomozione più veloce, più diretta e più regolare, si è cambiata in una specie di prolungamento della casa, del cortile, dell'orto, dei campi limitrofi; ognuno ha creduto di potervisi stabilire a suo agio, di farne cosa sua.

In altre parole le strade sono divenute ciò che erano le vie della città un secolo addietro, mentre queste ultime invece per l'impetuosa vita che ora vi irrompe sono divenute ciò che erano le antiche strade di grande comunicazione.

Ma non è detto, e niuno vorrà sostenere che questa odierna degenerazione della strada sia la sua condizione normale.

Mediante l'automobile la strada viene a riprendere il suo primo e genuino officio, viene ad acquistare la sua originaria importanza; è naturale quindi che riacquisti il suo aspetto normale e che si ripristini la sua disciplina contro gli intrusi, gli incapaci, gli arretrati e gli abusivi occupanti.

Come il *garage* rinnova lungo la strada l'antica stazione di posta, come l'automobile rinnova la imperiosa corriera postale scomparsa, così al pari di questa ha diritto per sè alla via libera.

E non dubitate gli sarà concessa: ogni strada sarà la sua strada speciale.

IV.

Un dominio inaccessibile

Io ho osservato che l'uomo è orribilmente seccato e contrariato da tutti quei meravigliosi progressi scientifici e meccanici che egli, retore impenitente, finge con tanta eloquenza di magnificare. L'uomo in apparenza si vanta delle sue invenzioni, delle sue macchine, dei suoi apparecchi perfezionati, ostenta come titoli di nobiltà le sue locomotive, i suoi automobili, le sue dinamo, i suoi telegrafi, le sue officine, i suoi piroscafi, ma in fondo è irritatissimo di tutte queste cose che gli impongono una vitaccia tanto dura ed estenuante.

Le diavolerie meccaniche; questa in verità è l'ossessione dell'uomo moderno, il quale tornerebbe tanto volontieri alla consuetudine semplice e lenta di una volta, talchè il suo più dolce sogno è forse quello di poter trovare un angolo quieto e silenzioso, un recesso isolato e lontano ove non passino nè treni nè automobili, ove non arrivino dispacci e giornali, ove non si senta altro rumore che quello del vento e del canto del gallo, ove sia possibile rinnovare l'antica e tranquilla esistenza patriarcale.

Passati di moda e chiusi i monasteri, chi darà all'uomo moderno, dall'insoddisfatto desiderio di solitudine, il suo nuovo chiostro?

Io mi sento da tanto.

Vi è chi per isfuggire dal tumulto e dagli urti della nostra civiltà brutale e vertiginosa si sottomette ad ogni genere di privazioni e di sacrifici; si arrampica su per le alte vette dei monti, si confina nei paesi più inospiti, erra per la campagna e per gli oceani o per i deserti e i ghiacciai polari come un'anima in pena, mentre il sospirato porto pare che gli sfugga dinanzi sempre.

Ma questi sono tormenti inutili, poichè a tutti gli esuli volontari io posso indicare la beata riva, l'ideale asilo, ben vicino, e a cui l'approdo è consentito senza disturbo alcuno.

Pare incredibile ma è così; ciò che l'uomo va a cercare a costo di mille fatiche, gli sta d'accanto, ed è la pittura moderna che glielo offre. Si entri in un qualsiasi recinto ove siano adunate opere di pittura moderna, sia in Italia sia all'estero, e lo scopo sarà immediatamente raggiunto; l'anima più desiderosa di solitudine e di pace vi troverà il suo supremo conforto.

Ogni più fantastico sogno di isolamento, di esistenza romita e pura sarà trasformato in realtà. Il breve passaggio attraverso la porta sarà come il varco miracoloso attraverso il Lete e lo Stige. In quel ricovero artistico tutta la civiltà sarà obliata e scomparsa, sarà come se non fosse mai esistita, sembrerà di essere entrati in un altro mondo o di vivere in un'altra età, senza neanche più l'ombra di un simulacro meccanico, di un palo telegrafico, di un qualsiasi segno di tutto l'odierno meccanicismo.

Con pochi metri e pochi centesimi si sarà effettuato il più straordinario dei viaggi, un viaggio al cui confronto diventano puerilità quelli del Verne, un viaggio come quello dell'eroe del Wells sulla macchina del tempo un viaggio cioè da un mondo all'altro, da una civiltà ad un'altra, dal secolo nostro ai secoli che furono.

Altro che chiostro! questo è il rifugio magico, il castello addormentato, dove la vita si svolge sempre eguale, immutabile, come veramente si svolse dalle origini fino a tutta la durata del regno del cavallo; questo è l'Eden sicuro e incontaminato, l'Arcadia mite e leggendaria che ci ha apprestato la pittura moderna durante la sua irrequieta rinnovazione.

Ora finalmente si capisce dove tendevano le audaci riforme degli impressionisti e a che miravano le ribellioni di tutti i veristi, di tutti gli ardenti innamorati della realtà e della vita. Come sono stati misconosciuti? Pensare che fino a ieri erano ritenuti come i più acerrimi nemici della tradizione pittorica e di tutte le tradizioni, come altrettanti anarchici distruttori di tutto il passato, di tutti gli schemi, di tutte le formule, di tutti i *soggetti* omai abituali e piacevoli, invasati dall'idea fissa di portare la realtà, la natura, la vita, dalle vibrazioni di un raggio di sole e dai riflessi lividi della luce elettrica al maestoso spettacolo di energie di una stazione ferroviaria o di un'officina elettrica, nel quadro!

C'è voluta proprio tutta la malignità dei critici per travisare così le loro inoffensive intenzioni. La verità è che la vita moderna non è mai stata più completamente esclusa dalla rappresentazione pittorica come dopo la prevalenza del verismo e la vittoria delle nuove tendenze sull'accademia.

Io ricordo infatti la strana sensazione provata una volta passando dalla *Avenue des Champs Elysées* al *Grand Palais* ove erano raccolte le tele del *Salon d'automne,* il *Salon* degli innovatori, dei ribelli. Non mai due visioni più diverse e contrastanti erano state così attigue e si erano succedute a più breve distanza dinanzi ai miei occhi.

Se non identità, avrebbe dovuto esservi tra l'una e l'altra almeno una certa rassomiglianza; si trattava della vita moderna più tipica, fervida e ricca e della pittura pure moderna più libera e innovatrice, eseguita in mezzo a quella vita, fiorita dentro a quel fervore; la pittura avrebbe dovuto essere una specie di specchio della vita; ebbene, ne era invece la negazione; nulla di ciò che stava nell'una si rinveniva nell'altra, nulla di ciò che si rinveniva nella strada si scorgeva sulle tele. Ciò che si poteva discernere sulle tele, tranne le acconciature di qualche ritratto, apparteneva all'oggi come a due secoli addietro, era di Parigi come della più rustica contrada alpestre, anzi più di questa che di quella.

In altre parole in quelle gallerie polverose e fredde, tappezzate di quadri, Parigi era scomparsa, era scomparsa la metropoli più vivace della vita moderna, con tutte le sue folle frettolose, con tutti i suoi rapidi cortei di automobili, con tutte le sue cinture ferroviarie, con tutti i suoi viadotti per i treni elettrici, con tutta la sua animazione meccanica; era scomparsa bruscamente come cambia uno scenario a teatro, ed era stata sostituita da zone di pianura e di montagna deserte, da villaggi, da casolari, da stalli di pastori fra cui si aggiravano sperduti alcuni tipi di parigini dal viso sgomento, come gli ultimi mascherotti all'alba delle Ceneri. Qua e là qualche gruppo storico, qualche frammento di vita passata; una lotta di gladiatori nel circo, un episodio guerresco del tempo di Napoleone, oppure la dimora chimerica di fantasmi intravisti nel sogno.

Che cosa può esservi di più distante dalla vita moderna di questa pittura moderna? Vi è tra le sale di una Esposizione di pittura e una grande strada, un divario maggiore che fra lo *Strand* ove si accentra il maggiore movimento londinese ed una galleria del *British Museum*.

Anche ultimamente alla mostra di Venezia questa sensazione si è ripetuta e si è fatta più precisa.

Malgrado che Venezia, per la sua struttura singolare sia la città ove tanti ordegni e tanti aspetti della vita moderna non hanno potuto entrare, sia la città che più ha resistito a quei mutamenti i quali hanno cambiato il tipo delle metropoli europee e che ha mantenuto quindi in maggior proporzione intatto il suo carattere, la sua suppellettile e le sue usanze di una volta, malgrado che per Venezia non circolino nè biciclette, nè automobili, e la gondola secolare fiancheggi il mostruoso piroscafo e sulle spalle delle donne perduri l'antico scialle, mentre non si scorge una sola casacca di *chauffeur;* malgrado ciò; malgrado quest'atmosfera immutata *ab antiquo*, la pittura adunata nelle sale della Esposizione resta sempre isolata e assai più differente e distante anche da questa scarsa vita moderna dei cimeli raccolti nel museo Correr.

Questo dissidio che già mi aveva colpito altre volte in passato, mi è apparso ora ancor più profondo e reciso.

Perchè? Perchè poi aumenta invece di diminuire?

Io non sapeva da prima rendermene ragione; i pittori dovevano pur vivere in mezzo a noi, dovevano, sia pure alla lunga, accorgersi dei cambiamenti avvenuti, assuefarsi alle nuove forme, accostarsi ai nostri strumenti; eglino già rappresentavano l'uomo e la donna non solo negli acconciamenti alla moda e negli ambienti contemporanei, ma anche nel loro spirito particolare, già riproducevano qualche veduta delle nostre nuove città, già il loro colorito sentimentale si intonava alle nostre commozioni o raffinate o eccessive, già sapevano misurare le nostre passioni; ma tutto questo non bastava, tutto questo non avvicinava di una linea la pittura alla

vita; anzi il dissidio si è aumentato ed aumenta viepiù fino a portarci ad una separazione definitiva.

L'enigma pertanto si addensava e si imbrogliava, quando me ne ha offerto la chiave, l'esclamazione casuale di un pittore mio conoscente.

Sapendo le mie simpatie automobilistiche, mentre si chiacchierava sulle novità e sul valore dell'ultima Esposizione di Venezia egli interruppe d'un tratto il suo ragionare per dirmi: Toh! Hai visto? Non un quadro di automobili in tutta l' Esposizione!

Al momento, se pur riconobbi l'esattezza della osservazione, non mi ci fermai sopra. Soltanto alcun tempo dopo, ricordandola, mi apparve d'improvviso come il nodo della quistione che mi aveva tanto preoccupato.

Certo in tutta l'Esposizione non si scorgeva un solo quadro che riproducesse l'automobile o fermo o in corsa come non ve ne era che riproducesse il treno, la locomotiva, il vagone, il *tramvay,* niuno insomma dei tanti sistemi di locomozione meccanica; come non se ne vedevano nelle Esposizioni passate, come non se ne trovavano al *Salon* di Parigi, come, tranne qualche rarissima eccezione, non ne esistono in tutta la pittura moderna.

Il pittore moderno, il quale per necessità o per diletto va in ferrovia, in *tram,* in automobile, in battello a vapore e non si acconcerebbe certo a farne senza, nella sua arte ignora completamente tutti questi arnesi, si comporta come se non fossero mai esistiti e in questa istessa condizione pone le cose da lui dipinte. Il pittore e il suo mondo dipinto non conoscono che la marcia a piedi e la trazione animale.

Ecco ormai risolto il problema.

Se la pittura moderna è tanta lontana da noi, se essa è tanto separata e diversa dalla vita moderna, così

da sembrare la raffigurazione di un'altra vita e di un altro mondo, e se una tal separazione cresce vieppiù, malgrado gli sforzi in contrario, si è unicamente per la esclusione di tutti i nostri mezzi meccanici di locomozione.

Mi pare di scorgere qualche gesto di incredulità; forse questa conclusione sembra eccessiva. Se taluno dubita pensi un po' con me.

Se in qualche cosa noi abbiamo conseguito un progresso decisivo sui nostri predecessori, se in qualche cosa noi siamo diversi, non solo per quantità o per grado, ma per qualità e sostanza dai nostri antenati, è precisamente nei mezzi di locomozione; ogni altro progresso può essere più o meno illusorio, questo è il solo indiscutibile.

Ciò che ha creato una condizione di cose assolutamente nuova, ciò che ha cambiato la faccia del mondo e ha rinnovato la vita e ha spostato l'indirizzo della civiltà, ciò che ha posto fra noi e tutto quanto ci ha preceduto una demarcazione incancellabile, che ha si può dire diviso la storia umana in due êre distintissime e ciò che nel proprio complesso ha subìto la massima e più vasta trasformazione, è costituito dai moderni sistemi di locomozione e di comunicazione.

In questo campo nulla è rimasto di vecchio, tutto si è cambiato. Tutte le altre innovazioni, tutte le altre scoperte passano in seconda linea di fronte a questa della locomozione meccanica. Il mondo e il ritmo della vita conservatisi quasi uniformi dalle origini fino alle prime locomotive, hanno fatto da qui un salto enorme; il mondo che fu sempre lo stesso fino ad un secolo fa è da allora cominciato a diventare un altro. Non colla scoperta della polvere, della stampa e dell'America, ma dall'inizio della locomozione meccanica comincia l'età nuova.

La locomozione meccanica svolta fino alla meravigliosa perfezione dell'automobile per cui la velocità è alla portata di tutti e diventa una docile facoltà della volontà individuale, per cui ogni resistenza è tolta, ogni vincolo spezzato, per cui l'uomo è il più rapido e quindi il più libero fra i viventi, ecco il presente e l'avvenire la conquista umana della terra, del mare, del cielo!

Anche il Wells ha posto come fondamento delle sue *Anticipazioni*, i nostri nuovi mezzi di locomozione, non solo perchè costituiscono la novità più distinta del nostro tempo, ma perchè esercitano il loro massimo potere trasformatore su tutta la civiltà. Tolta la locomozione meccanica, manca il rilievo tipico della nostra età e il mondo ricasca nella sua consuetudine antica.

Ora la pittura moderna, che pur ha tenuto conto di tanti altri elementi secondari di modernità, elementi spirituali e sentimentali, ha lasciato interamente nell'oblio questo, il più importante, quello che dà la impronta caratteristica alla vita moderna.

Ed è per questo che sebbene la pittura non disdegni i nostri abbigliamenti, i nostri caffè, i nostri teatri e le nostre passeggiate, sebbene la pittura interpreti, anche esagerando, i tratti salienti dell'uomo e della donna moderni, sebbene nelle sale veneziane l'Anglada ci mostri le notturne creature del lusso e della gioia, gli artificiali fiori venefici e inebrianti dei *restaurants*, dei *music-halls*, dei teatri parigini, e il Brangwin ci illustri nelle sue composizioni decorative l'opera solenne e gigantesca dei nostri lavoratori, non arriva mai a darci la sensazione della vita moderna ed anzi se ne distacca ognor più. Essa dimentica l'essenziale per l'accessorio, dimentica quello che è unicamente del nostro tempo, per quello che può essere anche di altri tempi, e lo dimentica quando la sua importanza si moltiplica di giorno

in giorno; la separazione quindi tra la pittura e la vita non può che accrescersi.

Io non voglio già affermare con ciò che il pittore moderno per essere tale non debba dipingere che automobili e treni, voglio dire che egli deve far loro nell'arte quel posto che tali strumenti occupano nella vita; allora la sua arte sarà lo specchio della vita moderna.

E per dipingerli, per trovare la loro linea di bellezza, la sola che meriti di essere artisticamente raffigurata, per ottenere cioè la loro espressione artistica che è la sintesi della loro vita, egli deve conoscerli ed amarli, comprenderne le energie e i grandi destini. Altrimenti non farà che immagini goffe, simulacri inerti o disegni tecnici. Poichè purtroppo nulla vi è di più imbarazzato e puerile e di meno esatto dei nostri pittori quando si mettono a dipingere qualche brano di vita tipicamente moderno.

Guai se gli storici futuri dovessero descrivere lo stato delle nostre industrie unicamente sulle rappresentazioni decorative del Puvis de Chavannes e del Brangwin, e cito i migliori.

I grandi maestri del passato, i sommi, artefici avvivatori del quattrocento e del cinquecento, e il puro e ingenuo Carpaccio per primo, creavano simultaneamente il capolavoro e il documento storico, fondevano la precisione colla bellezza. E non solo esprimevano così alla perfezione il loro tempo, ma traducevano in aspetti e in forme del loro tempo anche le visioni e gli spettacoli del passato, preferivano la loro lingua viva ad ogni altra, erano testimoni insospettabili e traduttori fedeli.

PARTE TERZA

L'AUTOMOBILE QUALE È OGGI. LE SUE CAPACITÀ DINAMICHE E IL SUO POTERE ECCITATORE

I.

Il cocchio del sogno

1. *Il macchinario - Chassis e motore.*

Io ho sentito molte persone anche simpatizzanti per l'automobilismo lagnarsi perchè ad ogni anno si introducono variazioni nell'automobile, se ne modificano taluni organi, si cambia la disposizione delle sue parti e si lancia sul mercato, un tipo nuovo di macchina, battezzandolo col numero dell'anno in corso, tipo che viene a detronizzare quelli anteriori, a invecchiarli, a spingerli giù di moda.

A ogni anno, dicono questi malcontenti, bisogna comperare una nuova vettura, bisogna spendere migliaia e migliaia di lire, se non si vuole uscire per le strade con un arnese disusato e ridicolo, se non si vuole sentirsi mortificati per l'inferiorità del proprio automobile di fronte agli altri ritenuti più perfezionati e moderni, se si vuole restare al corrente dei progressi della fabbricazione; bisogna sottostare al grave sacrifizio di provvedersi del nuovo tipo senza trarre alcun compenso della vendita del tipo vecchio che non trova compratori se non a prezzi rovinosi.

Pare che i costruttori non si diano altra cura che quella di introdurre novità, che il loro unico studio, appena apprestato il modello per l'anno in corso, sia quello di trovare il modo di trasformarlo, per preparare un modello diverso per l'anno prossimo.

Non si può quindi essere mai sicuri quando si acquista una vettura automobile di fare una buona compra definitiva; nulla vi è di stabile; si capisce che la costruzione degli automobili è ancora in un periodo di incertezze, di esperimenti, di speculazione; periodo che bisogna lasciar passare prima di accordare la propria fiducia al nuovo mezzo di locomozione.

E coloro che così parlano, affermano, con le parvenze del buon senso, il più pernicioso degli errori e il più arretrato dei pregiudizii.

L'automobile certamente si trasforma di anno in anno, anzi si rinnova per così dire con un processo continuo e instancabile di evoluzione di giorno in giorno, procede ininterrottamente al proprio esame minuzioso, alla propria critica severa per eliminare da sè ogni difetto, ogni inconveniente, per adottare, con un rigoglioso fervore inventivo, congegni nuovi e migliori; ma questo assiduo divenire, questa sempre più completa affermazione di sè non costituiscono già una inferiorità, non debbono già formare per noi motivi di diffidenza, ma al contrario sono i segni più certi della vitalità florida, sono l'attestazione della più gagliarda e proficua crescita, sono l'effetto di energie giovani e sane che qui operano con vigore e debbono rappresentare per noi la maggiore garanzia di fiducia.

L'atto più caratteristico della vita generosa e abbondante non è la propria conservazione bensì la propria spietata distruzione per rifarsi, per rinascere continuamente. La vita dove pulsa più vigorosa, dove pullula con più ardore, non appena si abbozza, non appena prende consistenza in un individuo, tende a distruggersi, a eliminarsi per ricominciare, per ritentare da capo. Là dove avviene un principio di conservazione e di stabilità, là si verificano del pari un decadimento, una diminuzione di vita, là si inizia la vecchiaia. La così detta vita lunga non è che un abbassamento di forza vitale.

Se l'automobile non si trasformasse più, se non sacrificasse con prodigalità ciò che ha costrutto ieri per ricominciare a ricostruire domani, se non si rifacesse ogni giorno da capo, se per ogni tentativo fatto e messo da parte non ne intraprendesse altri dieci, se si accontentasse dell'opera compiuta e si sostenesse su quella, vorrebbe dire che esso è stato abbandonato dalla più fervida onda di vitalità, vorrebbe dire che intorno ad esso lo sforzo creativo e fecondo è venuto meno, che la sterilità lo ha reso conservativo, vorrebbe dire che è cominciata per lui l'età del declivio, la vecchiaia, la fine, mentre l'avvenire e la giovinezza sono esulati altrove in qualche nuovo ordegno, in qualche nuova invenzione destinati a prenderne il posto. Vorrebbe dire che l'automobile invece di essere la macchina del presente e del nostro immediato avvenire, come noi crediamo, sarebbe già la macchina del passato come lo sono la vettura, la bicicletta, la locomotiva, che omai non si modificano più, e che restando perciò quello che sono e al grado in cui sono pervenute, saranno ineluttabilmente superate e schiacciate da tutto ciò che invece si rafforza, sale, progredisce e si ampia.

Invece di dolerci plaudiamo adunque a questo pertinace sforzo rinnovativo, poichè esso ci affida del dominio dell'avvenire e guardiamone con grata ammirazione i prodotti in cui si è manifestato. Del resto esso

si spiega oggi in tal guisa da persuaderci che non si tratta più di tentennamenti, di esperienze continuamente rifatte con nuovi criteri per la manchevolezza dei precedenti risultati. No, il periodo critico dei primi abbozzi, della ricerca ancora inesperta, della creazione informe, di cui si ignora la portata, delle rifazioni capricciose, dei mutamenti arbitrarî è omai oltrepassato; il nuovo organismo meccanico al pari degli organismi viventi si è specificato, si è distinto in una specie a sè, ha assunto un tipo proprio, ha acquistato consistenza e unità di lineamenti e di organi, si è già frazionato in alcune varietà esse pure ben distinte e continuative, e i caratteri acquisiti si trasmettono con savia selezione nelle generazioni annualmente succedentisi.

Il tipo della vettura automobile ha omai uno scheletro, una configurazione e un aspetto suoi propri che noi tutti possiamo chiaramente distinguere e rappresentare e che, salvo qualche imprevedibile e radicale invenzione, non sono per ora destinati a cambiarsi. E per di più le principali case costruttici hanno dato una rispettiva e durevole impronta a questo tipo. Le modificazioni annuali per quanto importanti, se rivelano l'opera indefessa di perfezione e il bell'impulso espansivo della macchina, non la toccano sostanzialmente, riguardano questo o quel particolare, sostituiscono un congegno secondario ad un altro, tesaurizzano l'esperienza, come, secondo gli antichi biologi, doveva operare l'eredità rispetto ai viventi.

Anche i vari organi principali, come motore, cambiamento di velocità, radiatore e accensione hanno assunto omai una configurazione stabile, e le innovazioni non ne toccano nè la sostanza nè la struttura, ma solo qualche particolare di contorno.

Dall'automobile tipo nella sua forma più schematica,

passiamo agli automobili francesi, belgi, tedeschi, italiani a cui ora sono venuti ad aggiungersi gli anglo-americani. E in ciascuna nazione, pur essendovi una fabbricazione che ha caratteri specifici, troviamo che le differenze anche costanti tra fabbrica e fabbrica, ben inteso tra le fabbriche serie e di cui la autonomia ha una vera ragione d'essere, non riescono a stabilire tuttavia spiccate distinzioni fra un tipo e un altro, ma convergono verso una linea e una struttura omai universali e quasi invariabili.

La vettura *Panhard* differisce dalla *Mors* ambedue si staccano dalla *Renault* e dalla *De Dion*, la *Mercedes*, una delle individualità più spiccate, è differrente dalla *Benz* e dalla *Adler:* così in Inghilterra la *Daimler* dalla *Napier*, ma viceversa anche per l'intenditore esperto non è facile conoscere le diverse marche a prima vista, poichè tutte hanno adottato presso a poco le stesse forme, gli stessi congegni elementari e le stesse disposizioni. Nell'una il magnete sarà ad alta tensione nell'altra no, nell'una i quattro cilindri del motore saranno fusi separatamente nell'altra a due per due, nell'una le valvole di aspirazione e di scappamento saranno collocate dalla stessa parte, nell'altra no. Ma le diversità non vanno molto più oltre e la tendenza più recente, anzichè ad accrescere queste distinzioni, tende a smussarle e a fonderle, apportando maggior fissità e semplicità al tipo generale.

E questo è appunto ciò che ci hanno mostrato le più recenti mostre automobilistiche.

Le differenze da marca a marca e le innovazioni si vanno facendo più intime, talchè solo il tecnico, il fabbricante può rendersene conto esatto. Alcune strutture e alcuni ordegni che erano dapprima una specialità di questa o quella casa hanno dato prova di tanta utilità

e praticità che si sono rapidamente diffusi; tutti gli individui della specie hanno, per così dire, compreso il vantaggio della nuova variazione e la hanno adottata dimenticando ogni rivalità. Anche i più restii hanno dovuto cedere per non essere distanziati. A questo proposito, è giusto dirlo, le officine di Canstatt donde escono le *Mercedes* sono state le grandi ammaestratrici.

Gli antichi radiatori per il raffreddamento dell'acqua, sono stati quasi universalmente aboliti, non restano che su qualche piccola vettura; ormai sul davanti di ogni *chassis,* a qualunque fabbrica e a qualunque nazionalità appartenga, si inalza come uno scudo poligonale il radiatore bucherellato detto a *nid d'abeilles*.

Anche l'accensione, il pungolo di fuoco che eccita il forte mostro metallico, la scintilla che ne suscita con un alterno ritmo velocissimo la vita possente, si è unificata. I vecchi sistemi dai primitivi a *bruleurs* al malfido accumulatore, dalla pila alla dinamo, sono stati abbandonati, il magnete trionfa ovunque sul colosso da corsa, sull'elegante vettura da viaggio e sull'agile motocicletta. Ogni motore con un prodigioso circolo vitale produce da sè la sua accensione, fa scaturire da sè e alimenta la sua ardente fonte di vita.

Conseguentemente pure il dispositivo della accensione e i vari elementi: *trembleurs*, candele ecc. si sono mutati, non resta più che la differenza poco visibile del resto tra magnete a bassa tensione e a rottura meccanica e magnete ad alta tensione e a candele.

E del pari si è unificato il cambiamento di velocità, quasi tutti hanno accettato il sistema più comodo delle quattro velocità con marcia indietro sullo stesso asse e spostamento laterale, con uno o più *trains balladeurs*, chiuso dentro un *carter* ridotto dove si muovono nel

lubrificante i piccoli ingranaggi inviolabilmente temprati e di cui ogni dente è smussato all'estremità in cui entra in presa.

Una innovazione fortunata è stata quella della frizione metallica per dischi tenuti separati da mollette e formanti al momento dello *embrayage* una massa sola. Ciò che ha fatto universalmente preferire questa frizione è stata la sua dolcezza, per cui la messa in moto, anche abbandonando bruscamente il pedale, avviene con delicatezza, si ha la sensazione di essere quasi sollevati, rapiti.

Le diversità sussistono invece per la trasmissione, esse però si riducono a due sistemi, la trasmissione a catene, e la trasmissione a cardano per ingranaggi angolari. Quest'ultima aveva incontrato qualchę opposizione per la difficoltà di un buono allacciamento, e per i cedimenti che si possono verificare sull'asse posteriore, specialmente per le grosse e pesanti vetture; tuttavia il cardano è adesso in gran favore, e lo si trova applicato anche sulle vetture da corsa.

La forza dei motori si è del pari circoscritta dentro limiti fissi, da 16 a 24, da 24 a 40, da 40 a 60 cavalli e poi i tipi da corsa, tutti a quattro cilindri. Adesso cominciano a entrare in favore i sei cilindri. I tipi più ricercati sono quelli da 24 a 40 cavalli.

Il motore a sua volta si è notevolmente liberato nel suo cofano spazioso ed ha acquistato un ordine più semplice e più simmetrico. Nella intricata selva di fili serpeggianti, di tubi ricurvi, di molle e di leve angolose che circondavano il motore si è operata una grande ripulita. Il motore è rimasto solo, isolato come un blocco con i suoi organi necessari carburatore, magnete e pompa per vicini. Tutte le trasmissioni dei comandi si sono dissimulate e semplificate. Un solo albero a *cames* fa

muovere valvole e scoccare le scintille. Una sola leva riunisce i comandi dell'ammissione del gaz e dell'*avance*.

La forma esterna non va più soggetta a gravi cambiamenti. Siccome si mantiene invariabile la collocazione degli organi della macchina così anche la forma della vettura non può mutare.

Solo differiscono talune rare macchine inglesi e americane, di cui alcune invece che verticale tengono orizzontale il motore.

Gli *chassis* si sono tutti allungati, ma ora interviene se non un movimento in senso opposto, almeno una specie di ritegno a questo allungamento che stava per diventare eccessivo e rendere poco maneggevole la vettura.

Una distinzione che sta diventando sempre più accentuata e palese è quella tra vetture da viaggio e vetture per città. Ma qui tocchiamo un argomento già trattato e passiamo dal campo speciale della macchina a quello della carrozzeria in cui l'automobile, questo fervido fautore di *comfort* e di lusso, ha risuscitato tutti gli splendori dell'antica magnificenza aggiungendovi quella raffinatezza di gusto e quella ricerca della più elegante proprietà e della massima comodità caratteristiche dell'arredo moderno.

2. *La carrozzeria.*

L'automobile pervenuto adunque, come macchinario, a una specie di organizzazione stabile, unificato il suo tipo meccanico in alcune linee omai uniformi, giunto a un alto grado di potenza e di perfezione, vinte tutte le aspre difficoltà del suo impetuoso slancio, al pari di

un nuovo e desideroso signore mira ad acconciarsi nel massimo decoro e a concedersi le più raffinate compiacenze, quasi a premio del suo arduo sforzo vittorioso.

Omai la sua energia e la sua velocità possono estendersi a piacimento, data la lenta trasformazione di tutte le condizioni circostanti, l'automobile rappresenta un anticipo; non occorre più per adesso cercar oltre e concentrare tutte le fatiche a superare nuove resistenze, a salir nuove vette; la regolarità del suo meccanismo è pure sicura; mai non si vide un pezzo di macchina, stupendo e impeccabile, come alcuni motori a quattro e sei cilindri, che hanno la precisione definitiva dei cronometri e che sembrano invero cuori giganteschi e delicatissimi scolpiti nel più puro e lucido metallo.

Nello stato presente dell'industria e della evoluzione meccanica non è quasi possibile fare di più, anzi alcuni progressi sono già per così dire virtuosità tecniche, complicazioni superflue: il lavoro indefesso per il proprio miglioramento pare che ora abbia a trasformarsi in ricerca di bellezza e di comodità.

Dal motore, dagli organi principali della macchina lo studio e la cura si trasportano così verso la carrozzeria, dalla costruzione valida e sagace dello scheletro si spostano verso l'esteriorità, mirano all'abbellimento ed al *comfort* delle forme esterne.

Avviene in questo mondo rude di automi di acciaio che hanno per anima la fiamma la medesima vicenda che da secoli si ripete tra gli uomini. Un individuo o un popolo intento si accinge all'opera della propria fortuna, tutte le energie consacra alla sua contesa ascensione, niuna parte di sè distrae dal duro travaglio, non si concede tregua alcuna nella tenace disciplina, ogni sua facoltà mira all'impiego utile, la sua vita si svolge o nei traffici o nelle guerre; l'arte, l'adornamento, la gioia

gli sono ignoti; l'individuo o il popolo non è in tal periodo che il fabbro ostinato e austero della propria sorte. Ma toccata la cima del suo desiderio, adunata la ricchezza, conquistato il dominio, avendo infine la potenza, si disfrena immediatamente lo slancio verso il superfluo, verso ciò che risplende, ciò che nobilita, ciò che rallegra. L'avventuriero pervenuto al sommo, o con la spada o con l'oro, vorrà la sua corte e la reggia e vorrà il fasto, l'onore, il piacere, e il popolo arricchito e potente vorrà il riposo e le feste, i monumenti illustri e le magnificenze dell'impero.

E l'automobile, questo fervido avventuriero metallico, che mai non conobbe nè mortificazione nè sconfitta, che tracciò la più grande avventura del mondo industriale moderno, che eresse con una celerità, solo comparabile a quella dei miliardari americani, la sua fortuna, nella momentanea calma della sua ansia furente, anela come questi a tutte le eleganze e a tutte le comodità, vuole per sè tutto quanto conforta e allieta, vuole raccogliere tutti i frutti della sua signoria e soddisfare ogni capriccio prima di tentare l'altra erta.

Mai non si vide un più prodigo istigatore di lusso. Tutta la cauta e forse anche un po' gretta economia borghese è stata spazzata via dall'automobile, che al pari di un erede giocondo ha aperto i cordoni di tutte le borse, ha profuso i patrimoni tesaurizzati, ha fatto scorrere fiumi d'oro fastosamente sul suo passaggio.

Nulla lo appaga; il nostro lusso, la nostra magnificenza sono inferiori al suo desiderio, e desso ne crea di nuovi con una prodigalità inaudita; tutta la nostra ingegnosa suppellettile, con la quale noi avevamo creduto di renderci l'esistenza più comoda possibile non gli basta, quel tanto di raffinatezza, di buon gusto, di abile coordinamento nell'arredo che noi avevamo ottenuto nelle cabine degli *yachts*, negli scompartimenti degli *sleeping-cars*, in certi prediletti angoli dei nostri villini non lo accontenta ancora. Esso vuole di più, infinitamente di più, la sua potenza intatta e avida, consapevole della sua capacità smisurata, si concede illimitati desiderii e richiede soddisfazioni altrettanto smisurate; come può tracciare un gesto fino a ieri ignoto e impossibile e oggi ancora senza rivali nel mondo così vuole risplendere dentro un impareggiabile sfarzo e compendiare in sè quanto di meglio oggi si può creare e godere, quanto si è mai fatto e ottenuto, forzando già la porta dell'avvenire.

Come il più dovizioso e esperto signore, l'automobile non raccoglie soltanto ciò che il mondo moderno gli può offrire, esso si volge addietro nel passato e scruta nel futuro, e specialmente ricerca le civiltà e le forme più prodighe e fastose. Là dove un segno di opulenza elegante e felice è apparso esso lo coglie e aduna e combina e armonizza quanto ha ricavato dai secoli scorsi, dalla sapienza dei maestri nobilissimi di consuetudini gioiose e di strumenti belli e ricchi con i prodotti più caratteristici dell'età nostra, con quanto di più ardito e di più nuovo la nostra industria progredita sa fabbricare, con quanto di più preciso e difficile la macchina può apprestare, con quanto di più delicato, di più piacevole e di più di buon gusto la nostra raffinatezza ha saputo escogitare. E così mentre rinnova antiche magnificenze dimenticate, mentre rianima con un rude e integro ardore le inerti forme di una vetusta nobiltà, mentre riveste della più attraente ricchezza lo strumento costrutto solo in vista dell'utile mercantile, mentre corregge ciò che di troppo schematico, di troppo freddo, di troppo liscio, di troppo spoglio ha la macchina ferrea con l'eleganza ampia, altera, mor-

bida, artistica degli aristocratici arredi, inventa, istituisce una nuova serie di arnesi, di congegni, di suppellettili eleganti e comodi, un nuovo stile straordinariamente ricco e acconcio, lindo e piacente, per cui nel più breve spazio si appaghi magnificamente il più grande numero di bisogni e di desiderii.

Ed ecco che dagli storici castelli, dai vetusti palagi marmorei custodenti ancora gli insigni ricordi dell'antica vita principesca, dischiuse le pesanti porte delle vaste rimesse, escono, dopo un lungo riposo, i cocchi regali, le grandiose vetture di gale cariche di oro, le monumentali carrozze scolpite, meraviglie d'arte e di decorazione, capolavori di carrozzeria, palanchini splendidi di ogni ricchezza, sospese con le larghe correggie alle molle robuste dall'ampia curva, inalzate agli estremi del lungo telaio trapezoidale, sostenuto a sua volta dalle ruote distanti e massiccie fornite di larghi cerchioni irti e di mozzi grossi e rilevanti.

Ecco che dalle stazioni di posta, dagli alberghi patriarcali scomparsi riappariscono le grevi e rigonfie berline che soltanto tre coppie di poderosi cavalli riuscivano a smuovere tra cupo fragore, le diligenze gigantesche come case ambulanti, le svelte ben rinchiuse e solide sedie di posta. Ecco dai musei scuotere la polvere ancora e uscire alla luce le bighe, le quadrighe, i carri classici e barbarici che incidevano un solco profondo come una ferita sulla strada.

Ecco ricomparire tutte le foggie, tutti i modelli delle vetture disusate e moderne, il *landeau*, il *coupé*, il *cab*, il *mail-coach*, il *tilbury*, il *phaeton*. E tutti questi veicoli, tutti questi ruotabili, dai più obliati a quelli che la moda tolse solo ieri dalla circolazione, eccoli nuovamente in mezzo a noi, sulle nostre strade, tra nembi di polvere e squilli di corno, eccoli rinnovati, trasformati, mischiati in mille guise, sovrapposti l'uno all'altro, fusi parecchi in un solo, serbando quei tratti essenziali di vantaggio e di adornamento esistenti nella loro mole imbarazzata; eccoli intrecciati combinati coi nuovi tipi di vettura, con i nuovi strumenti di locomozione e di velocità, dal *pulmann* allo *steamer*, costrutti con materiali non usati ancora o con materiali vecchi diversamente trattati, rivestiti di preziosi e di soffici tappeti e di morbidi cuoi, scintillanti di cristalli tersi e curvi, di vernici lucidissime, di metalli politi, di lampade abbaglianti.

Dai classici carri alla berlina da viaggio, dalle carrozze di corte di Luigi XIV a quella della tragica fuga di Varennes, dalla vettura che servì alla trionfale consacrazione imperatoria di Napoleone alla locomotiva, dalla civettuola portantina del settecento ai vagoni dei miliardari americani, l'automobile durante la sua rapida conquista, nella volubile serie di fasi del suo sviluppo febrile tutto ha voluto esperimentare e appropriarsi, così da riassumere ora, e nelle sue linee esteriori e nella sua disposizione interna, in un solo veicolo magnifico e perfetto, tutto ciò che l'uomo inventò come mezzo di trasporto e di corsa. Un automobile moderno è una storia della locomozione e della carrozzeria in iscorcio, è il compedio concreto di tutte le forme migliori di cui l'uomo si valse per attraversare lo spazio sulle ruote.

Ed invero sono degni di tutta la nostra ammirazione i nuovi tipi di automobile approntati dall'industria mondiale in questi ultimi tempi e esposti nei più recenti saloni automobilistici.

Se come dissi prima la parte meccanica, l'elemento motore dell'automobile non ha più subìto da qualche anno a questa parte modificazioni sostanziali e profonde,

viceversa la forma esteriore e l'allestimento della carrozza si sono notevolmente cambiati per conseguire maggiori comodità e maggior lusso.

Il raggiungimento di questi due scopi era indispensabile, perchè l'automobile si è introdotto sempre più nella vita abituale ed è diventato anche un mezzo di locomozione e di diporto cittadino, preferito dalle classi signorili, e perchè accresciuta la sua forza e la sua sicurezza, è stato sempre più impiegato nei lunghi viaggi.

Bisognava quindi per la città dare alla dama un automobile che rivaleggiasse in eleganza e in distinzione con i suoi correttissimi attacchi di un tempo, con il suo *coupé* tepido e profumato, con la sua molle *victoria,* e occorreva perciò fare dell'interno dell'automobile un *boudoir* imbottito e civettuolo, un leggiadro asilo di fate, e questo ideal recesso, questa graziosa bomboniera isolare dalla macchina e dal *chauffeur*, appartarla da tutti gli urti, da tutte le impurità, da tutti i contatti.

Molte dame erano riluttanti a convertirsi all'automobile unicamente per la promiscuità che questo consentiva e per le dovute distanze di cerimoniale che aboliva. La dama temeva per la sua *toilette* le macchie e gli strappi della macchina, temeva per la sua considerazione la eccessiva vicinanza col *chauffeur,* il quale e per i suoi abiti non stilati come la livrea servile e per il suo volto non raso poteva dar luogo ad incresciosi equivoci.

Nei recenti modelli questi inconvenienti sono stati del tutto eliminati. La vettura si è sdoppiata e divisa, lo *chauffeur* sta solo sul suo primo seggio davanti, e la signora sta nella sua nicchia lucente appartata, rinchiusa da cristalli sul fondo dello *chassis*, come in un suo piccolo trono precluso a ogni estranea intromissione; la vettura è nettamente scissa in due parti indipendenti e nettamente separate, la parte anteriore forma una specie di avantreno, composto del motore e dell'uomo che lo conduce, e la parte posteriore costituisce una specie di portantina, ben serrata come una custodia gelosa del suo tesoro, scorrente sulle ruote avvolte d'aria.

L'automobile per rendersi gradito alla donna ha saputo conformarsi ad un tipo a cui la carrozza non si era acconciata che imperfettamente, ha saputo rifare in sè quello che è stato il più delizioso e leggiadro mezzo di trasporto femminile, la portantina, la portantina delle dame incipriate, la portantina che oggi ci appare come un ninnolo da salotto, e ne ha fatto un agile trono non più atttaversato al mezzo dalle stanghe, sostenute dai portatori, ma inalzato su ogni cosa terrena, sul suo telaio di acciaio, trasportato dalle ruote veloci.

Ma è specialmente nelle grosse vetture da turismo che noi troviamo riunite la massima magnificenza insieme alla modernità più pratica; qui veramente la grandiosa berlina, la maestosa carrozza imperiale e il *pulmann* si fondono in un solo organismo meraviglioso.

Io ne ho vedute alcune che non potevano essere definite altrimenti che come veri *pulmann* aventi come scorza una vettura di gala di Luigi XIV.

L'acuta ingegnosità umana, l'opera esatta della macchina hanno compiuto miracoli; dentro l'angusto vagoncino hanno saputo mettere divani, poltrone, letti, tavole, armadi, specchi ottimi di fattura, di una eleganza perfetta e comodissimi, disposti insieme in un ordine mirabile, lasciando agio per ogni movimento. E l'aristocratico e terso salotto viaggiante, in cui ogni cosa è giovane e raffinata come noi, è del nostro tempo, ed è delineata proprio come a noi piace, perchè corri-

sponde al nostro spirito moderno, al nostro senso dell'eleganza, questo salotto nuovissimo, illuminato a luce elettrica irraggiante dall'alto dentro lucidi occhi bianchi che splendono sul soffitto, costituisce il massimo lusso che si possa desiderare, lusso vero, solido, senza ostentazione e finzioni.

Oh il bello fantastico sogno finalmente compiuto di possedere ognuno un treno speciale solo per noi, arredato secondo il nostro gusto, con tutte le comodità che la vita moderna consente e a cui noi siamo avvezzi, decorato con la magnificenza di una reggia, come una mobile dimora che al nostro comando si avvii velocissima, dove il nostro desiderio la spinge, o si arresti docile, ove il nostro compiacimento si indugia.

3. *Un treno in miniatura.*

Io non so se durante i lunghi secoli in cui si è mantenuto intatto il regno del cavallo, ogni uomo ha potuto procurarsi la gioia di possedere per sè, almeno per qualche tempo, questo sovrano della velocità; quello che io so di certo si è che tra pochi anni niuno vi sarà più che non possegga almeno una vetturetta, un *tricar*, una motocicletta, uno dei piccoli corsieri metallici che hanno detronizzato quello vivente.

Esso sarà in breve quello che fu il modesto e robusto trottatore che condusse gli uomini agli affari e ai convegni, sarà il fedele e mansueto compagno del mercante e del professionista, sarà l'indispensabile strumento di locomozione per le classi medie. La buona e utile bestia sempre pronta ed infaticabile di giorno e di notte per trasportare il padrone all'opera vantaggiosa o

alla desiderata mèta sarà sostituita da una di queste modeste macchine, non meno docile e valida, ma assai più economica e rapida.

L'arabo che più di ogni altro ha avuto modo di apprezzare gli importanti servizi resigli dal cavallo, che nelle continue peregrinazioni richieste dalla sua vita nomade e battagliera, ha sentito con fiera gioia di poter rivaleggiare col vento e dominare le sabbie deserte e sfuggire la penuria e raggiungere la preda con il suo ardire riunito all'impulso domato del generoso destriero come il suo corpo era fuso con questo, l'arabo ama il suo cavallo ed ha per esso una specie di culto.

L'uomo, a parte la diversità del sentimento, terrà prossimamente nello stesso conto il piccolo congegno meccanico, tanto saranno proficui i benefici che egli ne ricaverà. Egli sentirà profondamente la viva compiacenza per questa malleabile e poderosa energia che con tutta facilità egli potrà aggiungere alla propria, ingrandendo così straordinariamente se stesso, accrescendo smisuratamente le proprie possibilità, moltiplicando la propria potenza. Sarà come se improvvisamente il suo organismo si ingigantisse e irrobustisse, come se in possesso di un talismano egli potesse a volontà centuplicare le proprie energie. Sarà una sensazione pari a quella di colui che dopo aver vissuto stretto in gioghi e con la catena ai piedi viene subitamente disciolto e può muoversi a suo piacere e può correre senza essere trattenuto dall'atroce peso. Anche la sua libertà, oltre la sua potenza, sarà così aumentata; tempo, spazio e fatica saranno vincoli assai più lievi e meno imbarazzanti.

Mercè il suo talismano l'uomo avrà ottenuto dalla tirannica natura leggi più liberali, una specie di costituzione benigna in cambio degli antichi obblighi rigo-

rosi, come la hanno ottenuta con le armi vittoriose i popoli dai governi.

Il cittadino una volta non poteva oltrepassare determinate barriere, gli era impedito di uscire dalle mure della città, non doveva accostarsi a questo o a quel recinto, a una data ora della sera gli era proibito di uscir di casa, di tener lumi accesi, di imbandire cene; ma il cittadino odierno si è sbarazzato da tutti questi odiosi impedimenti, va da per tutto, a qualunque ora, esce, entra come più gli piace.

E del pari l'uomo fino ad oggi ha dovuto sottostare al breve orario ed accontentarsi del limitato spazio assegnatogli dalla natura avara. Da prima non ha mai potuto oltrepassare con la sua andatura i 6 o 7 chilometri all'ora, gli era proibito di spostarsi oltre i 30 chilometri al giorno e la inviolabile legge della fatica lo arrestava alla sera, lo atterrava presso alla mèta, gli precludeva le vie più lunghe, le conquiste più vaste e le cime più alte. L'uomo era relegato presso la sua tribù, non poteva staccarsi dal suo villaggio, questo era il dominio più esteso concesso alla sua innata debolezza. Egli era il meno gagliardo e quindi il meno libero tra i grandi animali suoi contemporanei che disponevano di un raggio di azione assai più ampio del suo.

E tal condizione è durata finchè l'uomo non è riuscito ad aggiungere alla sua forza una forza estranea da adoperare sommata alla propria. Ciò avvenne con la sottomissione del cavallo. Mercè il cavallo è stato possibile all'uomo di allontanare questi termini troppo ristretti, di alleggerire l'oppressione del proprio peso e di ottenere una prima concessione dalla natura. Per lo meno egli si è potuto portare in linea di eguaglianza con molti degli animali terrestri e vincere in parte la schiavitù della distanza; la sua andatura potè spingersi sino a 20 chilometri all'ora, in un giorno egli potè spostarsi di 100 chilometri dal punto di partenza e proseguire ancora al domani il suo cammino.

L'uomo oltrepassò così il suo villaggio, si sciolse dal suo branco, visitò i villaggi vicini e li conquistò e potè così fondare un nuovo sistema di raggruppamento, il regno.

L'uomo pertanto aveva dilatato la sua possibilità fino ai limiti della forza equina sommata alla sua; era già qualche cosa, ma non era la libertà completa.

La liberazione assoluta data da oggi soltanto, dal momento cioè in cui l'uomo ha potuto aggiungere alla sua una energia meccanica, sottratta a tutte le debolezze della energia organica, da quando ha potuto cioè rendere indipendente il suo movimento dalla debole e incerta capacità del muscolo vivente.

L'uomo si è assunto la funzione direttiva, ed ha costretto la energia meccanica ad assumere la funzione attiva, egli non è più che una volontà intelligente la quale dispone di un mezzo obbedientissimo e capace per soddisfare i suoi comandi.

Persino con la esigua motocicletta l'uomo ha assoggettato al suo arbitrio individuale la rapidità e l'instancabilità e ha debellato lo spazio e il peso; neppure il despota, padrone di migliaia di schiavi e di centinaia di cavalli ha mai avuto un simile potere.

Mediante il suo artificio l'uomo ha sostituito alla sua delicata essenza quella tenace del metallo, quella ardente della fiamma, si è messo alla pari con le eterne forze della natura davanti alla legge universale del movimento, talchè la sua resistenza arriva fin dove giunge quella della materia; il suo piccolo talismano gli ha conferito un potere insuperabile, lo ha collocato al disopra di tutti i viventi, ha confermato il suo titolo di re della creazione, e ha esteso il suo regno al mondo.

Ed è invero un talismano quello che la moderna industria ha composto nella motocicletta. Chi ha qualche cognizione di meccanica, chi ha seguito i rapidissimi progressi di questo ammirabile ordegno, chi lo ha veduto funzionare e che sopratutto se ne è servito non può a meno di apprezzare la motocicletta come una delle macchine più meravigliose costruite in questi ultimi tempi.

La meccanica moderna ha in essa creato uno dei suoi capolavori di genialità e di precisione. Si ammira la maestosa potenza di una locomotiva, ma quanto più si dovrebbe ammirare e lodare la sorprendente semplificazione di energie ottenuta nella motocicletta, che vince in corsa lo stesso mostro colossale sbuffante sulle rotaie. Anzi un senso di spregio si sente per il colosso. A che servono tante tonnellate di ferro, tanta forza immagazzinata nella enorme caldaia, tanto spreco di danaro e di combustibile; a che servono proporzioni così mastodontiche, a che serve avere una strada speciale, quando una sottile motocicletta, e cioè pochi chilogrammi di acciaio e poche centinaia di lire, può correre assai più veloce?

Dentro dimensioni così esigue che sembrano quelle di un gingillo, di un trastullo puerile, in uno spazio più piccolo di quello occupato da qualsiasi altro strumento di locomozione, nello stesso quadro della bicicletta di cui ognuno dei lati è più corto di un braccio umano, e al disotto di un peso che qualsiasi uomo può facilmente sollevare e trasportare, gli odierni costruttori hanno saputo compendiare le resistenze e gli organi necessari per una capacità dinamica che nelle altre macchine non si ottiene se non con un peso e un volume almeno declupi. In meno di 50 chilogrammi e su una lunghezza di due metri sono raccolti un generatore di

forza, motore, fino a otto cavalli, che con l'accensione a magnete produce da sè la scintilla del suo movimento, una trasmissione eccellente, freni efficacissimi, sospensione a molle, telaio e ruote solidissime così da assicurare senza interruzioni e senza inconvenienti una velocità che arriva fino a 140 chilometri all'ora. Si rifletta ora un istante a ciò che è occorso fino a ieri, ai mezzi enormi che si sono dovuti impiegare, agli apparecchi giganteschi che si sono dovuti costruire, a tutte le precauzioni che si sono dovute prendere per avere la possibilità di spostarsi durante un'ora nello spazio soltanto con una velocità di 60 chilometri. Si confronti l'insieme di una linea ferroviaria e tutti i sacrifici e le difficoltà che essa rappresenta con la semplicità del nuovo sistema di locomozione; si paragoni la immane locomotiva al minuscolo veicolo che pur la supera nella corsa, ed apparirà nettamente il miracoloso progresso costruttivo compiuto nella motocicletta.

Ma pur riconoscendo queste qualità si continuerà a dubitare della praticità della motocicletta, perchè soggetta a incertezze e guasti che possono ad ogni istante interromperne la marcia.

Ebbene questo dubbio non è più in gran parte che l'avanzo di un vecchio pregiudizio. L'ignoranza di molti tra i primi motociclisti era tale che essi si figuravano che bastasse inforcare la motocicletta, spingere avanti e versar benzina nel serbatoio perchè non ci si dovesse mai fermare. Di valvole, di carburatore, di lubrificazione, di accensione e di circuito elettrico neanche la più lontana idea.

Abbandonata così a sè e così ciecamente guidata, la motocicletta si arrestava sovente, e quando si fermava non c'era più verso di metterla in moto, non si sapeva neanche da che parte incominciare, e da qui si formò il pregiudizio ostile.

Ora però al perfezionamento e alla semplificazione dei vari congegni della macchina corrisponde una maggiore esperienza del conduttore, talchè le *pannes* moleste sono quasi del tutto eliminate, e la motocicletta fila con una sicurezza e una regolarità che non si riscontra in molti treni diretti.

Le nuove motociclette a uno e a due cilindri e i *tricars* hanno dimostrato nelle ultime corse su strada e su pista di essere veri gioielli per la finitezza della lavorazione meccanica e veri cronometri per la precisione. Vi furono macchine che sul circuito di Saint Arnould nel 1905 compirono i vari giri del circuito con un divario di appena pochi secondi fra un giro e l'altro, e ogni giro era di 49 chilometri.

La motocicletta guidata dall'italiano Giuppone ha fatto il primo giro in 39′ e 30″, il secondo in 39′ e 40″, il terzo in 39′ e 46″, il quarto in 39′ e 52″; il maggior scarto è stato di 22 secondi, e questo durante varie ore con una velocità di quasi 80 chilometri all'ora, chiedendo al motore il massimo sforzo.

Non è un *record* dell'esattezza?

I magici stivali da 7 leghe, i cocchi delle fate, e gli ippogrifi pronti ad accorrere all'appello del cavaliere privilegiato non sono più favole da bambini, noi tutti possiamo avere vicino a noi vero e tangibile questo congegno arcano e fedele che ci dà la potenza del mago valicatore di monti e di valli e del principe leggendario cavalcante a tutte le mete.

Noi tutti possiamo centuplicare le nostre forze con la forza inesauribile della piccola e leggiadra motocicletta che si alloga in qualsiasi angolo della nostra casa, che si lascia trasportare sotto al nostro braccio giù dalle scale e che giunta nella strada schiude il mondo al nostro desiderio.

Omai è il treno che difetta di rapidità e di precisione!

II.

La battaglia della velocità. Sensazioni di una grande corsa automobilistica

1. *La preparazione. — Come si affilano le armi.*

Come una volta le gare solenni degli atleti classici, o gli illustri tornei dei cavalieri medievali richiedevano una preparazione lunga e diligente che occupava qualche annata, come la fama di tali avvenimenti sollevava intorno tanto fervore di curiosità che già qualche anno prima anche nelle più lontane contrade se ne cominciava a parlare, e le anime si eccitavano nell'aspettazione e i pensieri e i negozi degli uomini risentivano di siffatta acuta preoccupazione fino a costituirne una specie di misura del tempo; così adesso eguale assidua preparazione richiedono ed eguale trepida ansia suscitano le principali corse automobilistiche che si ripetono di anno in anno.

La corsa di un'annata è appena compiuta che da parte di tutti è necessario il dedicarsi ad apprestare quella dell'annata successiva. Si tratta di un'impresa così grandiosa che un anno di sforzi è appena sufficiente. E tutti si accingono all'arduo intento, gli organizzatori

della corsa per scegliere e ben disporre il campo, per istudiare le norme della gara e regolarne l'ordine; le case costruttrici delle macchine per comporre un nuovo tipo di vettura più forte, più veloce, più perfetto di quello precedente; i corridori per allenarsi al terribile cimento; il pubblico per procurarsi il modo di assistervi.

Un fatto caratteristico è avvenuto così nel 1905 come nel 1906. Già nel gennaio le dispute erano accese e le fabbriche erano in grande opera in vista delle corse che dovevansi svolgere nell'estate. Non passava giorno senza che innumerevoli notizie si spargessero sull'evento ancor tanto lontano. Pareva di esserne alla vigilia. Tutti i *clubs* automobilistici delle diverse nazioni si scambiavano trattative animatissime per determinare i regolamenti delle gare. Le controversie si moltiplicavano sui giornali di ogni paese insieme alle informazioni sui disegni degli ingegneri e sui lavori delle officine intorno alle nuove macchine.

Neanche nell'imminenza di uno straordinario avvenimento mondiale si sarebbe verificato un tale fermento di passioni nella stampa e nel pubblico. Si viveva la corsa futura in tutti i suoi più minuti particolari, mesi e mesi prima che si avverasse.

E la più sitibonda avidità di notizie si manifestava intorno ai laboratorî dove venivansi costruendo gli arnesi da corsa. Si sapeva quale indefesso e profondo studio era qui rivolto all'opera di creazione.

Sembrava che dalle officine automobilistiche dovesse uscire chi sa quale magico utensile atto a cambiare di punto in bianco le sorti dei viventi.

— Nell'officina *X* non ci si consente un istante di tregua, nell'officine *Y* sono già finiti i modelli, nell'officine *Z* vi è un reparto dove si lavora notte e giorno; qui si esperimentano acciai, quivi si medita intorno al motore, qua si tentano novità sbalorditive, là si sono già ottenuti risultati impreveduti. Da per tutto però silenzio e mistero, neanche i segreti di Stato sono così gelosamente custoditi.

E si capisce, si tratta di interessi vivi ed ingenti; una trascuratezza da una parte, una indiscrezione dall'altra possono avere conseguenze incalcolabili. Le quali inoltre non possono in alcun modo all'ultimo momento venir riparate compensate da un maggiore sforzo umano. Qui si tratta di macchine che sono l'espressione concreta della precisione. Tutto deve essere calcolato in antecedenza, di ogni minimo fattore deve essere tenuto conto esatto. La vittoria non è che il frutto sicuro, matematico della più accurata preparazione. Essa non si può più strappare con un impulso subitaneo e temerario, con un sacrificio eroico in ultimo, ma deve essere metodicamente conseguita a grado a grado col più possente e perfetto lavoro di ogni giorno. E non vi è slancio tardivo che valga a supplire la minima mancanza in questa preventiva elaborazione. Ed io ho voluto vedere da vicino con i miei occhi come si compie questa opera mirabile e tenace, come si forma questo formidabile veicolo su cui i corridori si lanceranno alla veemente contesa sulle pacifiche strade della terra.

Epperò parecchi mesi prima della corsa mi sono recato a visitare una delle più stimate fabbriche italiane di automobili, che come mi aveva detto il suo direttore, aveva già in avanzata costruzione dodici vetture grosse da corsa.

Prima di ammirarle in azione avventate con impeto furibondo, come giovani belve feroci e gagliarde, frenetiche di movimento e di sforzo, ho voluto assistere alla stupenda creazione del loro macchinario, ho voluto vederle svilupparsi in riposo davanti a me nel loro possente organismo.

Malgrado che le vetture non differissero nel loro complesso e nella loro struttura da quelle dell'anno precedente, il loro tipo perfezionato in ogni particolare era studiato da capo, e la loro costruzione ne era stata iniziata con tanto anticipo per aver modo di curarla completamente.

Non si sarebbe fatto di più per mettere assieme tutto un meccanismo nuovo. Si dava vita però a una nuova potenza, ecco la necessità di quel diligentissimo lavoro, a una potenza più grande di quella precedente.

Si ampliava il motore se ne aumentava la forza, il motore dell'anno prima era di 90 H. P. il motore nuovo sarebbe stato di 120 H. P.

Si ampliava ancora una volta il cuore, il focolare della vitalità dell'ardente mostro. Ed io pensava sgomento all'accrescersi di tale viscere prodigioso in cui man mano si sarebbe compendiato tutto quell'organismo che esso doveva animare. La macchina sarebbe diventata soltanto motore, tutta motore; quest'organo a furia di crescere, come per un processo spaventevolmente ipertrofico, avrebbe assorbito tutto gli altri, sarebbe diventato solo e gigantesco così da formare da solo tutto l'organismo.

Mentre io guardavo il vasto cilindro argentino infisso sull'apparecchio che lo torniva all'interno con infallibile esattezza; mentre io stava contemplando attonito quell'opera vigorosa e precisa, quasi regolata dal più esatto dei cronometri, che distaccava dalla dura ghisa tutto all'intorno, una striscia sottile e lucente che poi si attorceva a spirale; mentre io era intento a spiare l'effetto di quella carrezza incessante e mordente della inflessibile punta di acciaio che levigava le concave pareti del cilindro, non ritornando mai sul cammino fatto, non ripassando mai due volte sulla stessa linea e pur non lasciando mai un interstizio tra i suoi giri successivi, così da rendere la superficie incisa, liscia, polita e pura come se neanche il più lieve soffio l'avesse lambita; mentre io assisteva estatico a quel lento prodigio che si compiva con la fatalità irresistibile, la mia guida mi diceva: « Osservi lo spessore del cilindro, è stato ridotto al minimo, noi abbiamo ottenuto così un motore leggerissimo ma della cui resistenza siamo sicuri. » Ed io notava invero quelle esili pareti circolari delle quali il calcolo più astratto e verace aveva determinato in modo assoluto la misura a seconda della resistenza che dovevano opporre, ed io pensava allo sforzo terribile, all'urto, allo schianto formidabile, all'ardore fulmineo di incendio, al fremito convulso che si sarebbe scatenato con una rapidità folle, ma con una regolarità immutabile, dentro quel breve àndito cilindrico, così da farne il generatore di una potenza inesauribile ed enorme, la potenza per la più rapida corsa che mai sia stata effettuata sulla terra.

L'anima mia davanti a quel biancastro frammento di ghisa, che la mia mano poteva sorreggere, dinanzi a quel vano tondo che il mio braccio riempiva, dinanzi a quella scorza metallica che non superava guari in spessore l'orlo di un bicchiere e che doveva contenere la più tremenda veemenza della fiamma, l'anima mia era piena di ammirazione come dinanzi a un capolavoro d'arte. Anche da quel pezzo di ghisa tornito, siccome dal pezzo di marmo o di bronzo, divenuto per la virtù dell'artefice suprema forma di bellezza, si sarebbe effusa una forza, una animazione invisibile e immensa incomparabilmente superiore alla capacità della materia originaria, una forza capace, come quella dell'arte, di sommuovere gli uomini e le cose, di riempire di sè tutto il mondo.

Quel rozzo anello metallico e inerte sarà tra breve

un'ardente fonte di vita, come la polla dell'acqua, come il raggio solare, come la tempesta, come il grembo fecondo, come il cervello geniale, la fonte di una vita vertiginosa sovrumana da cui sarà invasa una pesante mole di ferro spinta così negli spazi con una forza più rapida della bufera.

— Quale velocità si dovrà raggiungere con questo motore?

— E la mia guida mi rispose: « Noi adopereremo un rapporto di moltiplicazione atto a sviluppare una velocità massima di 170 chilometri all'ora. »

Questa dichiarazione era fatta con tutta semplicità, senza alcuna enfasi, senza vanto, come l'affermazione di un fatto comune usuale, come la ripetizione di una cosa risaputa e preveduta.

Ed è ciò che più di tutto mi ha colpito e mi ha costretto a riflettere.

La velocità di 170 chilometri all'ora non era già allora più un fatto nuovo. I *records* accertati superavano già i 169 chilometri all'ora. Non era adunque questa cifra che mi aveva fatto impressione, ma il modo come mi era stata detta, era l'intonazione con cui si parlava di questa velocità spaventevole, come di un'andatura normale, come di un ritmo abituale, già prestabilito, già divenuto un ritmo umano.

Oh bella prestanza virile, oh nobile valore dell'uomo, oh mirabile robustezza della creatura umana per il riposo e per lo sforzo, per la pace e per la guerra, in tutti i tempi e su ogni terra e su ogni mare! Oh grande unica capacità dell'uomo estesa oltre l'uomo infinitamente!

Non si dà altro esempio nell'universo di uno sforzo maggiore della potenza produttrice; l'uomo è la sola eccezione; la sua opera odierna supera di gran lunga la sua forza individuale.

L'uomo può disegnare un gesto, può imporre un comando, può compiere un atto infinitamente più vasto della sua possibilità materiale. L'uomo, pur restando uomo, può trasformarsi in gigante e può agire gigantescamente; egli può aggiungere a sè una forza smisurata, la forza delle grandi acque, delle fiumane e degli oceani, la forza della bufera, la forza degli incendi, la forza oscura degli scoppî e dei cataclismi, la forza dei fulmini, senza venirne travolto, restandone il sereno reggitore, siccome il fulvo iddio che reggeva attraverso i cieli lo slancio della quadriga solare.

Ma più propriamente umana è la tendenza ad accrescere sempre più questa forza aggiunta, a signoreggiare sopra un vigore sempre più possente con animo più fermo.

Questa tendenza espansiva è la stessa natura umana; nessun impedimento l'arresterà, i confini di ieri saranno stazioni abbandonate domani, e il punto di arrivo d'oggi non è che la sosta istantanea.

Come tre anni or sono i massimi motori erano di 70 cavalli, come due anni or sono la potenza dei motori salì oltre i 90 cavalli, come nello scorso anno i motori avevano una forza di 120 cavalli così in questo i motori hanno una forza di 150, di 200 cavalli e così un altro anno si ingrandiranno ancora, e sempre potenza e velocità cresceranno necessariamente fino all'estremo limite di quella data formula meccanica. E quando essa sarà esaurita un'altra la sostituirà per la vittoria e per la conquista.

2. *Prima della corsa - La veglia notturna*
Una visione d'avvenire (1).

La timida luce dell'alba, spiegata, in quella pura mattina di settembre sopra la vasta pianura attorno a Brescia non ha svegliato soltanto gli uomini, non ha rivelato alla luce il mondo consueto immerso nelle tenebre notturne, ma un mondo che sebbene dell'oggi, sebbene interamente opera nostra, tanto ancora ci stupisce per il suo inaspettato avvento e per la sua meravigliosa potenza, da sembrarci un mondo dell'avvenire, un mondo non più offertoci bello e fatto dalla natura, ma costruito interamente dalla nostra intelligenza e dalla nostra volontà. Poichè invero lo spettacolo a cui io ho assistito durante la notte, nell'attesa della grande gara automobilistica e poi nello svolgimento della corsa stessa, ha un'impronta tutta sua, ha tratti e scene speciali, di un carattere così insolito e profondo da staccarsi completamente da ciò che noi vedemmo finora. Finora la natura e l'opera umana non ce ne avevano presentato un altro di simile.

È una visione che si separa nettamente da ogni altra visione, che esce dallo stile di tutto ciò che solitamente si vede, tanto che cooperando il buio della notte, appena venato dalle prime filtrazioni mattinali e il dormiveglia che turba la nostra percezione, noi possiamo

(1) Per questa descrizione di una corsa automobilistica ho scelto la corsa che si è effettuata a Brescia il 12 settembre 1905, perchè è la prima grande corsa avvenuta in Italia e perchè italiana fu la vittoria.

credere di essere stati improvvisamente tolti via dal nostro pianeta e trasportati su un altro, dove le cose hanno un altro aspetto, dove si vedono altre forme e altre usanze, dove le vicende più straordinarie avvengono ordinariamente. Un pianeta intanto dove la vita animale sia completamente abolita e sostituita da movimenti e da esseri meccanici, dove la creazione naturale abbia ceduto il posto per intero alla costruzione artificiale dell'intelligenza; ecco il nostro nuovo soggiorno, nel quale gli abitatori avrebbero soppresso tutto ciò che si era formato spontaneamente per istituire un ordine interamente prestabilito e costituito a seconda dei loro disegni.

L'impressione più tipica di questa veglia nella pianura di Montichiari consiste precisamente nella abolizione di tutto ciò che è natura e nella mancanza di ogni vita animale. La vita animale ha cessato quasi di esistere, è quasi un modo di esistenza oltrepassato, essa è qui rappresentata soltanto dall'uomo, ma l'uomo istesso, non è più lui, non è più come la natura lo ha fatto, ha mutato apparenza, struttura e attività, è il prodotto di sè stesso, in armonia con la stranezza di quanto lo circonda.

La notte è bruscamente forata e instancabilmente frugata in ogni senso da inquieti e rigidi getti di luce schizzati da masse nere velocemente vaganti nella oscurità. Sono i mostruosi insetti meccanici di questo nuovo pianeta, hanno fasci di luce per occhi; hanno ruote fasciate di gomma per gambe, e nei loro visceri la nutrizione avviene sotto forma di un rabido incendio.

Passano in lunga fila strepitando e gettando rauchi mugghî di tromba, disperdendosi per la campagna, ritornando poi a sciami, per rivolar via rapidissimamente. Sui loro dorsi, come l'uomo sui cavalli, sta infitto quel che sarebbe l'uomo dell'ignoto pianeta; al posto della

faccia ha una maschera oscura, ha grandi vetri per occhi, ha una sporgente visiera di cuoio sulla fronte ed è immerso dentro un nero sacco di gomma. Egli è il bizzarro cavaliere di questi strani mostri metallici dalle ali di fiamma e di essi si vale per le sue corse.

Sono questi gli automobili che in file incessanti arrivano da Brescia e si accampano presso le tribune nell'attesa della gara.

Ma a trasportarci vieppiù lontani da ogni consuetudine naturale arrivano le vetture da corsa, gli antagonisti che tra breve si avventeranno nella ridda furiosa.

Avanzano trattenuti nei loro sbalzi violenti, sputando fiamme azzurrine come lampi che vibrano lateralmente alla macchina, dotata così di elittre di fuoco che si estinguono dentro un fumo denso. Sembra che il sistema della loro andatura sia costituito da una successione di scariche di artiglieria. La legge del loro movimento è l'impeto dello sparo.

Il motore loro potrebbe paragonarsi a un quadruplice cannone che tuonasse fino a mille a duemila volte al minuto, imprimendo ogni volta a tutta la massa dell'ordegno la velocità che imprimerebbe al proiettile. Nulla ci raffigura meglio lo sforzo di questo formidabile strumento da corsa che il fuoco di un pezzo di artiglieria a tiro rapido. Il baleno e il colpo secco lacerante che escono dalla bocca di un cannone sono eguali a quelli che prorompono con una continuità vertiginosa dalle aperture di scappamento dei gaz combusti dentro ai cilindri.

Se la vettura è ferma e il motore da 100 cavalli è posto in moto quale immenso e rude fremito di vita la agita e la scuote! Essa trema e traballa come ebbra, come invasa da un insopportabile furore, che troverà soltanto sfogo sufficiente nel vortice più tempestoso.

Non è possibile trattenerla ferma quando nel suo interno è scatenato quel terribile fermento, non è possibile costringerla a una misura tranquilla, a un'andatura lenta quando è concitato quell'impulso irresistibile. Non appena si effettua la trasmissione del movimento alle ruote, non appena il corpo inerte è collegato a quella disfrenata sorgente di forza, avviene uno sbalzo fulmineo e poi tutto è trasportato e rapito via, scompare siccome una foglia sottile strappata dall' uragano che abbatte le selve e solleva gli oceani.

Altro che gli sbalzi dei cavalli da corsa, altro che gli slanci iracondi delle belve!

Io era vicino a un corridore famoso quando egli stava manovrando la sua vettura per porla in linea, prima della partenza. Soltanto che egli cercasse di muoversi, soltanto che toccasse il pedale per la trasmissione del movimento, le ruote posteriori della vettura pattinavano, si sferravano, si mettevano a girare pazzamente come ventilatori, sollevando la vettura, sfuggendo l'aderenza del suolo, come fa il cavallo quando vuole sbalzare di sella il suo cavaliere. Le ruote turbinavano come se fossero state sospese in aria!

La partenza di queste vetture al principio della corsa dà un momento di indicibile commozione, è il prologo di una tragedia sconosciuta, è l'inizio di un combattimento gigantesco, è l'avviamento, la messa in libertà di un potere formidabile che non si sa dove si arresterà. È una fuga di demoni che si involano battendo freneticamente sui loro fianchi ali di una vampa ruggente come quella che soffia dalle fornaci.

Il campione francese favorito sulla sua piccola vettura, bene raccolta e docile così che ci faceva credere che sarebbe stata la più temibile avversaria delle vetture italiane, non ha un *demarrage* fulmineo, non parte con

uno scatto impressionante, ma in pochi istanti è in velocità, a più di 100 chilometri all'ora, e fuori vista, e si prende la sua rivincita un'ora e mezza dopo ripassando, compiuto il primo giro del circuito, davanti a noi come passa una meteora, apparendo, dileguando come un palo telegrafico visto da un finestrino di un treno direttissimo.

Il favorito italiano, sa di essere ammirato, vuole giustificare l'interesse che ha per lui il pubblico, deve alla sua calma aggiungere un po' di virtuosità. Parte di slancio, a meno di 20 metri con un secondo sbalzo ancora più veemente fila vertiginosamente e in mezzo alla polvere lo si scorge con tutte e due le mani alzate dal volante salutare la folla, come se tranquillamente andasse a 10 chilometri all'ora.

E ciò è prodigioso, il primo passo, il primo avviarsi di questa macchina è già la velocità del direttissimo quando è in piena corsa ed ha acquistato tutto lo slancio; la sua messa in moto è già la più celere marcia ferroviaria.

In corsa poi, allorchè la macchina esplica tutti i suoi mezzi e fila in una bella strada diritta e piana come questo rettilineo di 8 chilometri di Montichiari, mentre il motore sibila la sua canzone gagliarda, essa non consente più alcun confronto con alcuna altra cosa naturale ed umana. La locomotiva istessa non può più fornire alcun termine di paragone.

Quantunque sia giorno e ben chiaro e noi possiamo accertarci dove siamo, senza lasciarci sorprendere da allucinazioni, allorchè una vettura passa, in quel breve attimo in cui scorgiamo quella forma nera sbucare da lontano, radere la strada, poichè sembra che essa non corra più sulle ruote, ma strisci sulla terra, e fuggire e sparire dalla parte opposta, come facendo passare il più rapidamente possibile una mano davanti agli occhi,

noi ci sentiamo trasportati via insieme, come se la nostra coscienza ci venisse soffiata da quel turbine.

Non riusciamo a comprendere come l'uomo, il conduttore abbia in mano, possa guidare come vuole la vettura, quel nembo scatenato. Fra il tuono continuo che lo assorda, la polvere e la vampa che lo accecano, l'aria aspramente scagliata in faccia dalla velocità e divenuta resistente come se fosse solida, lo scuotimento della macchina per i dislivelli della strada, non si comprende come l'uomo per cinque, sei, sette ore possa costringere l'ordegno fuggente a 100 a 120 a 150 chilometri all'ora a non deviare dal percorso designato dalla sua volontà.

Le curve più aperte a una simile velocità diventano angoli, una lieve ondulazione della strada è un fosso, una salita è un muro perpendicolare. E la macchina passa sempre con quel suo ronzìo esatto di cui ogni vibrazione è un colpo di cannone e che per la celerità con cui i colpi si succedono sembra il fruscio di un proiettile enorme attraverso l'aria; e l'uomo impavido instancabile, curvo su un esiguo sediolo alla estremità dello *chassis*, con il volante appuntato contro il petto, vi è sopra tenace, irremovibile, fino alla fine, fino alla vittoria, come il trionfatore che in 4 ore, 46 minuti e 47 secondi ha percorso 500 chilometri, tenendo cioè una velocità media di 106 chilometri all'ora, su un nastro di strada largo dai 6 agli 8 metri in mezzo a una dozzina di altre macchine lanciate dai 90 a 100 chilometri all'ora.

E l'uomo e la macchina vittoriosi erano giovani e erano italiani [1]. Questa è la nostra gioia!

---

[1] La vittoria arrise al corridore Raggio che montava una *Itala*. Questa istessa marca ha vinto, l'anno dopo, la *Targa Florio* a Palermo e ha battuto il *record* del chilometro nel *meeting* di Monaco.

3. *La corsa.*

Soltanto dopo che la commozione vibrante suscitata in noi tutti che vi abbiamo assistito dalla grande battaglia della velocità, è venuta man mano calmandosi, è possibile riunire le nostre sensazioni e impressioni per giudicare la corsa nel suo insieme, valutarne i risultati, intenderne il significato. Poichè questo esame non si può compiere che a distanza; l'avvenimento è tanto grandioso che visto da vicino, mentre si effettua ci sgomenta, e non lascia scorgere la sua linea essenziale, il suo aspetto complessivo. Esso poi scuote ed eccita talmente la nostra sensibilità, accende così il nostro fervore da non consentire calcoli esatti, raffronti meditati, giudizi sereni.

Davanti alla visione della macchina da corsa, che balza nella notte, come un essere fantastico incoronato di fiamme, davanti al suo volo nello spazio, bucando l'aria con un sibilo strepitoso, non si ha modo di pensare, di riflettere; lo spettacolo frenetico riempie da sè tutta l'anima, e non solo le anime nostre consapevoli dello sforzo gigantesco e del suo meccanismo, ma anche le anime semplici e ignare. I contadini, i borghigiani del Bresciano stavano estatici a contemplare quel prodigio vertiginoso, lo stupore e il timore più profondi erano nei loro occhi. Un artista insigne mi disse di aver scorto in quelli sguardi attoniti una specie di ammirazione religiosa.

Ora tutto questo è già un ricordo, un ricordo vivace ed energico che, mentre si sottopone alla nostra indagine, ne aumenta l'alacrità.

Fra le più importanti gare automobilistiche del 1905 la corsa di Brescia mi si presenta come una delle più semplici, come quella in cui la fortuna, pur intervenendo, meno ha turbato con il suo intervento il logico svolgimento degli eventi.

Se alla *Gordon Bennett* del 1905 vediamo la lotta delinearsi subito tra Tery e Lancia, il seguito della corsa ci mostra il progressivo prevalere del corridore italiano, preveduto del resto e calcolato minuziosamente in anticipo da lui e dalla casa costruttrice, tenendo conto dei vantaggi che si sarebbero ottenuti in ciascuno degli innumerevoli svolti presi in velocità, malgrado il tempo impiegato a cambiare ad ogni giro le gomme sottoposte a un maggior consumo. Ma ciò che mette Lancia fuori corsa ed elude il calcolo non è già un errore, una mancanza, ma un caso imprevisto, un guasto al radiatore, che diventa guasto di motore. Tuttavia se nella disgrazia del Lancia si vede in gran parte l'opera del caso, nella vittoria di Tery non è del tutto giusto parlar di fortuna. Non si vincono per due anni di seguito le quattro grandi corse a cui ci si presenta per sola fortuna.

Al circuito delle Ardenne, pure nel 1905, quantunque la vittoria tocchi alla casa favorita, non arride al corridore designato; Wagner scompare dinanzi a Hemery, e ad ogni giro la situazione muta, il pneumatico fa oscillare pericolosamente le probabilità dei concorrenti.

A Brescia lo sviluppo della corsa è tra i più normali e chiari. La corsa procede come una bella tragedia, sagacemente equilibrata e proporzionata nella sua unità, e di cui la catastrofe è la naturale soluzione dell'intreccio e delle premesse.

Il primo giro, stavo per dire il primo atto, costituisce la preparazione in cui tutti i personaggi si presentano assieme, e quelli che dovranno sostenere le prime parti hanno appena appena il modo di distin-

guersi dagli altri. Tuttavia in questo atto, anzi fino dalla prima scena di introduzione — la partenza — si ha già l'accenno di quello che sarà, la direzione e la fine della formidabile avventura.

Le migliori partenze quelle a cui non si può muovere un appunto, sono le partenze delle tre *Itala* delle tre *De Dietrich,* specialmente se considerate in blocco; partenze in cui il brio, la calma e la serietà del conduttore si uniscono alla immediata azione della macchina; vengono poi le partenze delle *Darracq* e delle *Fiat.* Ceirano, Fabry, Raggio non hanno il minimo inconveniente, la macchina risponde prontamente all'appello, il motore non appena sollecitato intona la sua canzone profonda, la vettura si avvia agilmente, direi quasi morbidamente; altrettanto avviene per Rougier, Duray, Gabriel, ma la migliore indiscutibilmente fra tutte le partenze è quella dell'*Itala* di Ceirano.

Al secondo giro la tragedia è nel suo pieno sviluppo, i personaggi principali sono nettamente in vista, il filo dell'azione è evidente. Ricordo di aver inteso qualcuno affermare che la corsa di Brescia destava scarso interesse perchè era troppo aperta, perchè non vi era una localizzazione della lotta, e mancava ogni indicazione sulla piega che avrebbe preso in ultimo. Invece al secondo giro la situazione si definiva perfettamente e la lotta si concentrava senza possibilità di dubbi su due concorrenti. Un'occhiata ai tempi anche lordi, alla regolarità di marcia delle singole vetture mostrava che i due rivali più fieri, più gagliardi fra i quali si sarebbe giocata la decisiva erano le *Itala* e le *De Dietrich.* Avevano ognuna ancora in gara e nelle posizioni più vantaggiose le macchine partite, mentre le file degli avversari erano già diradate. E se a questo punto il caso intervenne a metter fuori di combattimento il Ceirano,

esso non cancellava la indicazione preziosa che come la miglior partenza, così il miglior tempo dei due primi giri era quello della *Itala* del Ceirano istesso.

Sulla scorta di questi elementi il terzo giro doveva essere un duello fra le *Itala* e le *De Dietrich.* E così fu. Le *De Dietrich* avevano il vantaggio del numero, le *Itala* erano più veloci, ora ciò significava, che se non interveniva la fortuna a ostacolare la marcia delle *Itala*, queste dovevano vincere. E così fu; la battaglia tra le *Itala* e *De Dietrich* si compì normalmente, nessun incidente ne falsò la direzione, tutte le cinque macchine giunsero regolarmente al palo d'arrivo. Le *Itala* dovevano vincere, avevano vinto. Le macchine migliori che hanno avuto la miglior partenza, il miglior tempo, hanno avuto la vittoria. Nulla di più normale.

La cieca fortuna ha qui adunque poco da vedere: essa invece si accenna nella disgrazia delle *Fiat*, non senza però il concorso dell'uomo. E mi spiego. La fortuna ha colpito forse ingiustamente le *Fiat* nei casi di Nazzari e di Cagno, meno negli altri. Lancia è forse eccessivo e violento, strapazza la macchina e se ha avuto otto *pannes* di pneumatici ne è lui in parte lo autore. Quando egli doveva mezz'ora prima della partenza mettere la sua vettura in linea, la sbatacchiava avanti e indietro con impulsi bruschi, innestando, dando marcia indietro con colpi veementi; a un momento la vettura si sollevò e le ruote posteriori slittarono turbinosamente. Alla partenza quando era in velocità alzò ambo le mani dal volante per salutare la folla; nei *virages* il corridore audace non si è mai curato di risparmiare una gomma. Ha *crevè* 8 volte....; ma è il meno che gli poteva toccare!

Raggio per contro non ha avuto una sola noia dalle gomme, non ha cambiato un pneumatico, è arrivato con

le gomme intatte, quasi nuove. È fortuna? Sì per una parte, ma per una parte maggiore no; è merito dell'uomo, e se non si vuol parlare di merito, è questione di sistema di condurre.

L'uno, come Lancia, crede meglio sacrificare tutto alla velocità, crede più utile dissipare le gomme ma non rallentare negli svolti, e in Alvernia (dato quel singolarissimo circuito) i fatti gli stavano per dare ragione; l'altro, Raggio, crede viceversa esser meglio sacrificare la velocità nei viraggi e risparmiare il pneumatico, e a Brescia i fatti hanno dato ragione a lui.

La maggior parte dei corridori la pensa come Lancia, e questa è la ragione per cui nelle corse del 1905 il pneumatico parve impari al suo compito e fu additato come l'ostacolo al conseguimento di più alte velocità. Il pneumatico raccolse tutte le esecrazioni degli *chauffeurs,* gli furono addossate tutte le sconfitte, esso soltanto cedeva, esso soltanto si spezzava, si esauriva, esso era il nemico in agguato pronto ad apprestare la *panne* fatale, il nemico da eliminare ad ogni costo.

E così si formò la questione dei pneumatici, e così ingigantì la preoccupazione per questo mirabile cuscinetto d'aria fra la strada e la ruota, e così nacque la persuasione che la vittoria o la sconfitta in una corsa dipendeva unicamente dalla fortuna di avere poche o molte *crevaisons* di gomme.

Da qui sorse anche la diffidenza verso le corse. Che cosa dimostrava più la corsa, quando la vincita o l'insuccesso erano in balìa di qualche cosa di estraneo alla bontà della macchina e alla valentia del conduttore, quando tutto proveniva dalla ventura cieca di scoppiare più o meno gomme?

Io non condivido questa opinione, la quale partendo dal presupposto che il pneumatico non resista più allo sforzo necessario chiestogli, giunge alla conclusione che la sua durata o il suo infrangersi derivi dal caso imprevedibile, e che il modo di condurre del corridore non eserciti alcuna influenza.

Or bene Thery da prima, e poi Raggio hanno abbastanza affermato che anche per il pneumatico la fortuna è un comodo espediente per coprire un errato procedimento. Lo sforzo eccessivo che lacera e corrode fino alla tela le gomme non è necessario, nè inevitabile per vincere, è il prodotto in parte di una male abitudine, di un cattivo sistema dei conduttori.

È stato sufficiente che Raggio rallentasse (relativamente beninteso) negli svolti, nelle curve, in mezzo ai paesi, conducesse cioè la corsa sua ragionevolmente, non follemente, perchè sullo stesso percorso su cui Lancia facendo 100 chilometri all'ora ha consumato non so quanti pneumatici, egli tenendo una media di 106 non ne consumasse neanche uno, poichè arrivò, l'ho già detto, con le prime gomme quasi nuove!

La questione dei pneumatici non sarebbe, per caso, questione di conduttori?

Il significato della corsa di Brescia è la conferma della superiorità delle giovani officine in questi terribili saggi di forza. Per questi slanci occorre la esuberante e prodiga giovinezza, è necessario l'entusiasmo, è indispensabile la novità. La *routine*, la sola continuazione quieta del già fatto, è irremediabilmente battuta. L'*Automobil Club* di Francia ha sempre perduto finchè affidava alla *Panhard* di rappresentare l'industria francese alla Gordon Bennett, altrettanto sta facendo l'*Automobile Club* tedesco che ha concesso tal privilegio esclusivo alla celeberrima *Mercedes,* mentre la prima grande vittoria francese fu ottenuta, quando fu consentito a una ditta quasi ignorata di scendere in lizza.

Ed in Italia la prima grande corsa, contesa dai più valorosi veterani dell'automobilismo, è stata guadagnata dall'*Itala*, che per la prima volta presentava le sue macchine nell'ardente battaglia della velocità.

La corsa come la battaglia, è la creatrice e la rivelatrice di nuovi valori, di energie fresche, di germi d'avvenire.

Ed è ben strano che in fatto di automobilismo, in cui proprio alla corsa si deve ogni progresso della macchina, le si contesti questo merito proprio da coloro istessi che ritengono le corse di cavalli indispensabili al miglioramento della razza equina.

Come se gli automobili in pratica non fossero fatti per correre!

III.

Dalle corse alle esposizioni. Un ritmo infervorante

1. *L'utensile animatore.*

Dalle gigantesche battaglie sportive, dai rudi combattimenti sulla strada e all'aria aperta, eccoci ritornati alle non meno grandiose battaglie industriali, alle lotte non meno aspre della concorrenza sul mercato e nelle officine. E l'una gara non è finita ancora che l'altra già incomincia, e gli impazienti combattitori passano dall'una all'altra con un entusiasmo sempre rinnovato. Non si concedono nè tregua nè riposo, è tutto un movimento continuo affrettato, è un fervore vitale precipitoso, una specie di eccesso di vitalità, che però non è mai sufficiente per lo sviluppo prodigioso che tanto incalza e tutto assorbe.

Non sono ancora cessati gli echi dei magnifici tornei della strada, in cui i campioni dei due mondi si sono contesi, in giostre di ore ed ore i trofei delle grandi corse automobilistiche fra l'ansia di tutte le genti, che già gli squilli annunziano l'apertura dei grandi Saloni automobilistici invernali a Londra, a Parigi, a Berlino, a Bruxelles, a Torino per tutta la durata dell'inverno.

Dalle corse alle esposizioni, dal dramma violento alla mostra tranquilla del proprio valore, dalla conquista degli spazi alla conquista della clientela, dal fatto compiuto alla decisione di ciò che si farà, ecco l'annuale vicenda dell'automobilismo, l'ampio ritmo della sua giovane e possente energia.

Dalle formidabili incursioni lungo gli interminabili nastri di strada, dall'esodo avventuroso attraverso tutti i continenti, dalla vita impetuosa spiegata nella piena libertà della natura, sotto il sole e contro il vento, torna l'automobile alla città, ai suoi quartieri d'inverno, come un esercito dopo un'ardua campagna; ma torna ad una attività più intima, più raccolta, ad una attività interiore, se così si può dire, non meno intensa di quella esteriore, donde poi uscirà rinnovato al prossimo anno, per le nuove imprese.

È questo il perenne flusso e riflusso da cui è animata l'industria automobilistica, è questo il suo ciclo vitale che si ripete regolarmente ogni anno e che rimescola e ricompone le sue floride energie. Tra due battaglie della strada, la battaglia degli ingegni e del lavoro: tra due titanici gesti di forza, il gesto altrettanto nobile e fecondo, il gesto della genialità che crea che inventa, che perfeziona, che accresce le forze e le ricchezze. Il corridore intrepido che sfida i nembi e la morte, e che trascorre dinanzi ai nostri occhi, come una visione infernale tra un'aureola di baleni e un fragore di tuoni, cede il turno a una figura meno spettacolosa ed eroica, ma non meno nobile e valida, quella dell'ingegnere che sfida l'ignoto, che con le sue formule, a base di x e di y, di piccoli geroglifici bizzarri, pone in essere una realtà nuova, offre all'uomo una nuova potenza, o quella del negoziante che intuisce ed avvia le proficue correnti degli affari, che tramuta, mago moderno, i prodotti industriali usciti dalla patria nell'oro che vi entra.

Noi non sappiamo che cosa ammirare di più, noi non sappiamo quale dei due spettacoli sia più insigne e più maestoso, noi non sappiamo quale delle due fasi di questa alternativa sia più proficua. Tanto la corsa quanto l'esposizione ci invitano e ci interessano egualmente, tanto l'una quanto l'altra occupano nel loro ordine rispettivo il primo posto. La corsa automobilistica non solo ci appassiona, ci agita più di qualsiasi altra, ma è la gara sportiva per eccellenza, la gara che comprende tutte le altre, la gara-tipo; e così l'esposizione di automobili è la sola che oggi interessa di vedere e che risponde ad una necessità pratica. Infatti può sussistere perfettamente da sola senza l'aggiunta di altre mostre, come lo provano i vari *salons* invernali, mentre nessuna esposizione è più ammissibile senza una mostra di automobili, come non è più concepibile un cartellone di una importante stagione musicale senza un'opera di Wagner.

Tanto la corsa come l'esposizione porgono modo al manifestarsi delle più elevate ed ammirevoli qualità umane del coraggio e della genialità, dello slancio e della pertinacia. Chi si avventa perdutamente ad una velocità non mai raggiunta, chi si affida alla sua volontà e alla sua energia per compiere uno sforzo a cui niuno è mai arrivato, chi non esita ad arrischiare tutto se stesso per conseguire la mèta, non trova il suo eguale che in colui che, rinchiuso nel suo gabinetto, freddamente, non coadiuvato dalla ebbrezza incitatrice della lotta, davanti alle sue equazioni e ai suoi istrumenti di precisione, cerca una certezza, una verità non ancora conosciute, per formare un congegno più perfetto di quello che stanno cercando con la medesima assiduità

innumerevoli concorrenti. In ambedue i casi si ha lo stesso ardimento, in ambedue i casi l'uomo ha di fronte la stessa difficoltà da vincere, lo stesso problema da risolvere; violentare la natura, domarla, potere di più, sempre di più: o guadagnare alcuni istanti nel percorrere un dato spazio, anche se di questo guadagno, la posta è la vita, o risparmiare qualche chilogrammo di materiale, qualche ora di lavorazione senza diminuire la resistenza e la potenza, anche se di questo risparmio la posta è la propria fortuna. In ambedue i casi è la nobiltà della creatura umana che si richiede e si dimostra, è la rivelazione della generosità che distingue il vero animale di razza, l'essere d'*elite*.

Ebbene solo l'automobile sa mettere in luce questi diversi valori, ha questa duplice virtù avvivatrice, questa duplice grandezza di atteggiamenti, questa duplice magnificenza così nel suo essere come nel suo effetto, così per sè come per ciò che può fare, così dal punto di vista commerciale come da quello dinamico. Soltanto l'automobile può suscitare la istessa passione, sia considerato come prodotto industriale sia come produttore di volontà.

Bisogna che esso sia davvero un agente di inesauribile animazione, un eccezionale moltiplicatore di energie, e che si trovi nella più rigogliosa pienezza di forze, in un irrefrenabile fermento di crescenza, e che abbia da compiere tutta la strada del suo destino e che questo sia tra i più grandi; bisogna che esso sia un valore universale, una possibilità infinita, un avvenire incalcolabile per essere da tanto.

Se una corsa di automobili è, dopo la guerra vera, il più grande e il più drammatico spettacolo di energia, quello dove si spiegano i più audaci e i più potenti gesti dell'uomo moderno, le esposizioni di automobili

sono le vere assise delle gerarchie investite ora dei supremi poteri e che hanno la maggiore influenza sul mondo moderno per elaborare e decidere la costituzione del mondo futuro.

È il nuovo assetto della Terra e della Umanità che viene qui deliberato e tracciato nelle sue linee principali e nelle sue basi. Non vi sono mai stati concili, assemblee, senati di sacerdoti, di ottimati, di baroni che abbiano avuto un influsso più vasto e una podestà più assoluta sulle genti, sulla civiltà, sull'avvenire, di questo consesso silenzioso e non mai visto di esseri meccanici lucenti, fermi, impassibili nell'attesa, come guerrieri chiusi nelle corusche armature, appoggiati all'impugnatura dell'alta spada.

Non si statuisce qui soltanto sulla interpretazione di un testo religioso o di un testo legale, non si impone soltanto una nuova credenza o un nuovo tributo, non si instaura soltanto un nuovo regime morale o politico, non si decide soltanto la guerra o la pace; ma tutte queste cose insieme e infinite altre ancora si decidono, tutte le credenze si cambiano, tutte le abitudini più inveterate si modificano, è una guerra generale per la conquista del mondo che si dichiara, è l'intero sistema di vita che si trasforma, è tutto ciò che è umano che subisce una diversa impronta.

Quale riunione di oligarchi, di tiranni ha potuto imprimere così i suoi voleri ed esercitare una più estesa signoria?

Voi stessi che dominate la macchina veloce, che godete del suo alacre impulso e che ora nell'immenso *Salon* abbagliante di luce elettrica, vi soffermate dinanzi agli *stands* più attraenti e più ricchi e osservate attentamente vetture e *chassis*, valutandone con competenza l'accurata lavorazione, l'ingegnosa struttura, le

felici innovazioni, la robustezza del motore, calcolando approssimativamente la velocità della macchina, non avete ancora una idea precisa della enorme e multiforme possibilità adunata nell'ordegno che vi sta di fronte.

La folla poi, in questo nuovissimo sinedrio della meccanica, davanti all'automobile, è come il barbaro che in cospetto della maestà per lui incomprensibile del Senato romano, tirò per ischerzo la austera barba di Papirio. Non val quindi la pena di parlarne, l'automobile prenderà come Roma la sua rivincita, diventandone il signore.

Ma anche voi siete assai lontani dal vero, sebbene, dopo aver cominciato a scorgere nell'automobile un veicolo che cammina da sè, piacevole quando marcia, fastidioso quando si arresta, vi abbiate poi gradatamente veduto una carrozza veloce, un divertimento gradevolissimo, quasi la fonte di una ebbrezza, poi un ottimo e rapidissimo mezzo di locomozione, un eccellente mezzo di viaggio e di libertà, un capolavoro industriale e un congegno pratico e infine la locomozione dell'avvenire, pur sussistendo treni e cavalli.

In altre parole voi stessi, gli intenditori, non sapete discernere nell'automobile che il suo presente modo di essere e quindi non vi trovate altro che la più perfetta forma di locomozione meccanica.

Ma l'automobile è di più, è infinitamente di più. L'automobile non è come si potrebbe pensare a tutta prima un felice risultato di un procedimento ben condotto, non è un'applicazione estrema di un principio eccellente, di una formula vantaggiosa, ma è il principio, è la formula stessa suscettibile di innumerevoli altre applicazioni.

Esso è ciò che fu al suo inizio la macchina a vapore, è ciò che sarà la macchina elettrica perfezionata,

è il principio dinamico attuale ancora da sfruttare in ogni senso.

E non è solo alla locomozione, sebbene questa già rappresenti l'affare più grande e più caratteristico del nostro tempo, che l'automobile sarà applicato rimutandola da capo a fondo, non è solo la locomozione individuale e quella collettiva, la locomozione cittadina e quella interregionale, e i trasporti in città e lungo le grandi linee di comunicazione che saranno trasformati. Come pure non è solo la locomozione navale, la navigazione costiera, di cabotaggio, la navigazione di diporto, la navigazione sui fiumi e sui laghi, che ne sarà influenzata per modo che i bastimenti a vela, gli *yachts* i piccoli piroscafi e il remo, l'alzaia, la vela e i motori a vapore di esigue dimensioni scompariranno al pari dei cavalli e dei cocchi, degli *omnibus* e dei carri, dei cavalieri e dei cocchieri. Ben altro accadrà. Saranno tutti i servizi cittadini e coloniali, i servizi di consegna a domicilio, di spazzatura, di inaffiamento, di estinzione degli incendi, di pompe funebri, di posta e polizia, compiuti da acconci apparecchi automobili. Saranno tutte le comunicazioni fra i centri minori effettuate da linee di automobili, sara perciò la rete stradale rifatta nella sua struttura, modificata nel suo regime.

Sarà poi l'agricoltura completamente trasformata e riordinata su un altro piano per l'introduzione degli strumenti agricoli automobili, come già lo è stata per l'uso dei concimi chimici e delle prime macchine agricole. Sarà infine la guerra interamente rinnovata, più che non lo sia stata dalla polvere, dalle armi automobili e dai servizi di salmerie eseguiti con automobili. È l'automobile che formerà la macchina da guerra dell'avvenire, che renderà irriconoscibile la fisionomia delle battaglie future. Tra breve le armi a mano saranno ri-

dotte alla daga come emblema, alla pistola leggera come difesa, il fucile sarà già divenuto una piccola e terribile macchina automobile in cui il motore servirà al traino e al caricamento e scaricamento automatico.

Ma questo non è tutto, sebbene sia una buona porzione. Finora noi siamo rimasti nell'orbita dell'armamento tecnico delle società umane, ma altrettanti mutamenti saranno arrecati dall'automobile nel costume e nell'ordine morale. Poichè anche qui giunge fervidissima la sua azione.

Si modificheranno gli ordini casalinghi e le foggie del vestire per il contatto e l'uso frequente della macchina; si modificheranno le pose della persona, le regole domestiche, l'andamento giornaliero della vita, le maniere di comportarsi per la facilità dei movimenti e di spostamento consentita dalla macchina; si prenderà e nei gesti e nelle forme e nei modi e nei rapporti sociali un portamento più libero e franco senza cerimonie e cincischiature, si cambieranno i gusti, le conversazioni, i divertimenti, la distribuzione del tempo e i metodi di educazione.

Cambierà per così dire l'asse della vita.

Avverrà una rivoluzione assai più grande di quella pur grandissima che deve essersi verificata alle origini della civiltà con l'introduzione e l'uso degli animali domestici. Finora è stato questo l'evento più importante della storia umana, quello che fino ad oggi ha improntato l'umanità, finora noi siamo raffazzonati su tale sistema basato sullo sfruttamento degli animali domestici. Con l'automobile questo sistema ha fine, e una nuova organizzazione deve istituirsi: è l'automobile che si sostituisce allo schiavo, al cavallo, al mulo, all'asino, al camello, al bove, al cane, per la trazione, per la corsa, per il trasporto, per la coltivazione dei campi, per

l'opera di pace e per l'opera di guerra; è l'automobile che assume l'eredità e compendia in sè tutte le funzioni dei diversi animali domestici, che diventa il nuovo compagno e ausiliario in tutti gli offici dell'uomo. È con l'automobile che la macchina diventa familiare, che diventa il centro intorno a cui si dispone la vita umana. È con l'automobile che dal sistema di civiltà ad animali domestici si passa al sistema di civiltà a tipo meccanico.

Capite ora che cosa è che è esposto in questi Saloni? capite come ognuno di questi immobili esseri di ferro sia destinato ad essere il centro irradiatore di milioni di propaggini, il capostipite di innumerevoli discendenze?

Decisamente qualche cosa di nuovo è apparso nel mondo!

2. *L'utensile liberatore.*

Vi è stato mai uno strumento, per quanto utile nella vita pratica, un congegno meccanico, per quanto ingegnoso e ammirevole, di cui la presentazione, ripetuta ad ogni anno, abbia suscitato tanto interesse quanto ne desta nelle sue esposizioni annuali l'automobile?

È sufficiente questo fatto a mostrare il posto eminente che l'automobile ha preso nella vita contemporanea.

Tra quanto vive oggidì esso rappresenta il centro della più fervida vitalità, il punto più vitale donde si propagano le più attive correnti dell'avvenire. Mentre tutto il rimanente, compresi anche i validi fattori della nostra civiltà, quali ad esempio le ferrovie, sembra invecchiato, sembra appartenere al passato, solo l'auto-

mobile ci appare come il figlio più significativo e prediletto del nostro tempo e come il padrone dell'avvenire.

È certo che se noi oggi dovessimo in una specie di secolare museo delle genti depositare, come testimone della nostra civiltà per i lontani nepoti, un solo oggetto, ma il più rappresentativo di questa nostra civiltà istessa, noi non sceglieremmo più, come avremmo fatto fino a pochi anni or sono, nè la locomotiva, nè il cannone, nè il telegrafo, nè il telefono, nè sceglieremmo ancora l'aerostato o la dinamo, ma senza esitare un solo istante designeremmo l'automobile.

Mentre le esposizioni particolari sono cessate e le esposizioni generali si ripetono soltanto a lunghi intervalli e debbono ricorrere a tutti i grandi mezzi della *reclame* per invogliare i visitatori, mentre le maggiori attrattive di una volta non valgono più che in minima parte a scuotere l'indifferenza degli spettatori, ecco invece che la piccola mostra di automobili, la breve esposizione di veicoli meccanici, che si rinnova ogni dodici mesi, è aspettata universalmente con impazienza febrile, è circondata da ogni parte da fermenti di cupidigia, e richiama i suoi visitatori, che si moltiplicano innumerevolmente, da ogni confine più lontano.

Lo spettacolo di per sè stesso nulla ha di straordinario e di commovente. Gli automobili allineati negli *stands* sono quelli che vediamo nei *garages*, che scorgiamo passare per le vie. Sono centinaie di macchine somiglianti disposte in fila, ferme e lucide come strane cariatidi metalliche. Solo dieci anni or sono c'era da passare per matto a dire che, prossimamente, sarebbe venuto un giorno, in cui le classi più signorili, le dame più aristocratiche, i giovanotti più eleganti, gli studiosi più serii e anche la laboriosa gente borghese avrebbero

tralasciato ogni divertimento e ogni occupazione per venire a vedere queste lunghe corsie di macchine immote, e sarebbero sfilati loro dinanzi con la più desiderosa ammirazione negli occhi e con il più alacre incitamento nel cuore.

Chi avrebbe mai potuto supporre allora che la macchina sarebbe stata dotata di tali fascini irresistibili sugli uomini?

Ma c'è la sua ragione, c'è una ragione tanta forte invero, dinanzi alla quale e la passione per l'automobile, e il prodigioso slancio di questa industria, e l'incitazione provocata dagli automobili nella vita privata, in Borsa, nel commercio, e i sacrifizii che si compiono per acquistarli, non solo non sembrano più eccessivi, ma anzi inferiori a ciò che dovrebbero essere.

C'è che questa macchina magica è un talismano di felicità. Chi ha provato, o anche soltanto chi ha intuito, chi ha assaporato con la immaginazione la gioia profonda completa nuova, dispensata da questa macchina, come l'ebbrezza da un arcano filtro; chi ha provato o fantasticato la felicità non mai posseduta dall'uomo di esser libero dal peso e dalla stanchezza, libero da ogni vincolo e da ogni ostacolo, libero e libero di andare, di correre, di fuggire per tutte le strade, dove il desiderio sospinge, ad ogni istante, senza dipendere da alcuno: chi ha provato o sognato il godimento di questa sovrumana liberazione, di questa divina potenza, chi si è sentito così signore del mondo o ha immaginato di esserlo, sarà invincibilmente attratto verso l'automobile come lo è l'innamorato verso la sua donna, come il maniaco verso la sua droga allucinante.

Quella che fu detta la vertigine della velocità o più volgarmente l'ubbriacatura della corsa, non è che lo stato di pienezza felice, di gioiosa frenesia che, insieme

all'automobile, hanno la facoltà di accordare una grande ricchezza improvvisamente ottenuta, un ardente amore ricambiato, un insigne trofeo di fama e di vittoria subitamente conseguito. Colui che passa di un tratto da servo a padrone, dall'infima miseria alla più fastosa opulenza, dallo smarrimento più angoscioso alla certezza più trionfale, prova esattamente ciò che prova l'uomo contemporaneo col possesso dell'automobile.

Tutto ciò che gli era impossibile e gli era vietato prima, gli è possibile, gli è lecito adesso; con l'automobile l'uomo si è affrancato da tutte le tirannie.

Ma pensate, pensate voi tutti che ancora rimanete distanti e guardinghi, allo smisurato potere, all'innumerevole possibilità che questa macchina vi concede. Pensate, pensate voi tutti in cui perdura o l'ignoranza o la diffidenza per l'arnese veloce, che questo vi è d'ora in avanti concesso: se il desiderio del bene lontano attraversa il vostro spirito, voi non avete più che a discendere le scale di casa, avvicinarvi alla macchina docile, dare un giro di manovella (e tra breve anche questo semplice gesto diventerà superfluo) e tutto il mondo, tutte le strade, tutti i varchi vi saranno dischiusi.

A questo pensate: che se ogni giogo vi è duro, se ogni compagnia vi è ostile, se ogni ricordo vi è molesto, se la consapevolezza di voi stessi vi è acerba, voi non avete che abbandonarvi all'obbediente ordegno, alla forza inesauribile e domata che freme nella vostra vettura per troncare di un tratto tutto ciò che vi lega e vi aggrava, per cambiare ogni giorno patria e cielo, per far della vostra volontà la vostra sola legge, per isolarvi da tutto ciò che vi trattiene, per isolarvi anche da voi stessi, e trasportarvi in ogni direzione dello spazio a vostro grado, come l'uccello nell'aria.

Pensate infine, che da che mondo è mondo, l'uomo non godette mai di questa meravigliosa facoltà; che per la prima volta ora egli può andare e venire in qualunque istante dove e come meglio gli talenta, dove il suo capriccio lo conduce, con la rapidità che il suo capriccio comanda, senza alcun sussidio estraneo, ma soltanto col potere che la macchina come il più fedele e capace dei servi, pone a sua disposizione.

E non solo il *chauffeur,* lo *sportsman*, il meccanico esperti questo sanno, ma la folla varia che vede estatica passare per le vie della città e per le strade della campagna gli splendenti carri di cui il ronzìo profondo sembra, come negli insetti, l'animazione del loro movimento, che ne scorge da lunge i grandi occhi abbaglianti e ne ascolta trepidante i muggiti fragorosi, la folla dico, se ancor non comprende, ha tuttavia l'oscura coscienza di questa nuova e grandiosa possibilità che è apparsa nel mondo sotto le forme dell'automobile e da cui tutto il mondo sarà conquistato e trasformato.

Ed ecco perchè la folla gremisce le gallerie ove la bella macchina è esposta, ecco perchè vi si ipnotizza dinanzi anche senza capirne nulla, come dinanzi a una immagine miracolosa, ecco perchè qui tutti i desideri si infervorano, tutti gli sguardi si fanno lucidi di bramosia, ecco perchè, ci si parte da Palermo, da Napoli, da Roma, da Venezia, da Firenze, da Milano e anche dagli umili villaggi, per accorrere a Parigi, a Torino, a uno dei *Salons* automobilistici in pellegrinaggio concorde, il quale esprime il palpito diffuso in tutti i cuori.

Nessun oggetto fu mai tanto agognato, nessun oggetto fu mai covato da tanti e più avidi occhi, dell'automobile.

Forse il cavalio destò intorno a sè un eguale impeto di desiderii fra le fiere popolazioni nomadi dei deserti e tra i guerrieri medievali, per cui era la prima con-

dizione di nobiltà e il mezzo indispensabile del combattimento.

E soltanto certi trionfi guerreschi e certe solennità centenarie facevano in anticipo parlar tanto di sè e sollevavano così acuta ansia di essere veduti quando queste esposizioni di automobili, intorno alle quali fino da parecchi mesi prima dell'apertura, si discute in tutte le riunioni e in tutte le famiglie, nella strada e nella casa, appuntandovi le proprie speranze, facendo progetti, combinando viaggi e ritrovi.

Poichè il Salone automobilistico, come appunto talune grandi feste e riunioni del tempo antico, è divenuta una data, una delle più importanti date dell'annata. Si rimanda al Salone la conclusione di un affare, l'effettuazione di una gita, l'offerta di un regalo, la celebrazione di una gioia, la restituzione di una visita, il compimento di un voto, quello di acquistare la macchina, di cui tutti i familiari da un anno pregustano l'arrivo.

Ci si dà convegno al Salone, da punti estremi d'Italia, ci si manda un arrivederci al Salone. Si dice già semplicemente: Al Salone faremo questo e quest'altro. — Durante il Salone sarò qui o là. — Verremo per il Salone. — Non ci vedremo che al prossimo Salone. — Fu al Salone della scorso anno... ecc. Come un tempo si diceva: alla Vendemmia, al Carnevale, a Pasqua, alla Madonna di Agosto!

Noti sono i segni dell'importanza meccanica dell'automobile ma questi che io ho descritto sono i segni dell'importanza, ben altrimenti primeggiante, che l'automobile ha assunto nella nostra vita.

Noi italiani, poi, abbiamo una ragione particolare per adunare sulle esposizioni nazionali di automobili una cura più attenta e un interesse più profondo che negli anni precedenti.

Se l'industria automobilistica ha avuto ovunque uno sviluppo che non ha esempio nella storia industriale, in Italia poi, il suo slancio e il suo progresso hanno veramente del prodigio.

Ciò che altrove richiedette anni e anni di studio, di preparazione e di tentativi presso di noi si compì in due anni, in un anno. Vi sono fabbriche che in un solo anno si impiantarono entrarono in attività, salirono in prima linea e gareggiarono superbamente contro i più vantati prodotti dell'industria estera.

Inoltre, le macchine che le officine italiane ora ci presentano, sono reduci gloriosi da una duplice vittoria. È nel 1905 e nel 1906 che nelle grandi corse internazionali le vetture italiane furono i soli rivali temibili e spesso i vincitori delle più riputate vetture estere, ed è nei *Salons* di Londra e di Parigi del 1906 che la costruzione italiana conseguì il maggior plauso sugli altri concorrenti.

PARTE QUARTA

LE NUOVE POSSIBILITÀ.

I.

I limiti della velocità.
La massima velocità possibile.

1. *L'acceleramento della locomozione.*

Anzitutto intendiamoci bene: la velocità non ha limiti; anzi, lo dichiaro io stesso subito. tutte le velocità si equivalgono in modo assoluto: la velocità della lumaca e quella della corrente elettrica, la velocità di un metro al secondo e quella di mille chilometri, pure al secondo, sono identiche di fronte allo spazio infinito; l'una non ottiene alcun vantaggio sull'altra, nè l'una sopravanzerebbe l'altra quand'anche ambedue si misurassero in un *match* straordinario di una durata secolare sulla sconfinata pista dell'universo.

E anche se abbandoniamo questa regione astratta della filosofia per venire su un terreno più pratico, se lasciamo questo concetto puramente teorico della velocità per accogliere il concetto meccanico, le conseguenze non mutano, la velocità rimane illimitata. Essa ci appare come uno dei tre aspetti di una sola entità indivisibile, la quale non soffre limitazioni di sorta, e che ci si presenta attraverso la storia del mondo come una progressione perenne. L'entità ci è ignota, non la ab-

biamo ancora battezzata, ma le sue tre dimensioni, i suoi tre aspetti inseparabili e di cui l'uno è condizione dell'altro sono: potenza, resistenza e velocità. Il rapporto che li collega è a tutti noto: la velocità è in ragione diretta della potenza ed in ragione inversa della resistenza; ma se è comunemente ammesso l'aumento indefinito della potenza e della resistenza, si è restii invece a consentirlo anche alla velocità, quasi che essa appartenesse ad una categoria a parte, quasi che essa non fosse la vittoria sempre rinnovata e sempre necessaria della potenza sulla resistenza.

L'uomo occupato eccessivamente degli effetti pratici immediati, l'uomo che giudica in rapporto a sè le cose, obbliando sovente le grandi verità, l'uomo, soltanto perchè nella ristrettissima cerchia dei suoi effimeri interessi ha ricavato apparentemente un maggior utile della potenza che dalla velocità, mentre di questa ha talvolta dovuto subire l'urto fatale, non tenendo più conto della connessione che le avvince indissolubilmente, ha accettato con gioia la sconfinata estensione della potenza e se ne è fatto un vanto; tratto dal puntiglio, non ha voluto limitare la resistenza, ma ha sollevato i suoi dubbi per la velocità, o per lo meno, posto in disparte il suo sapere, ha creduto di poter egli, solo che lo volesse, imporre qui freni e barriere, come in un suo speciale dominio.

A parte che questa finzione utilitaria, questo volontario errore non hanno servito a niente, l'assurdo era evidente: lasciar libera la potenza di crescere, diminuire sempre più le resistenze e tener in ceppi la velocità era una contradizione in termini, e la velocità è infatti cresciuta simultaneamente alle altre due condizioni, e l'uomo la ha sentita aumentare di anno in anno quasi con suo stupore e quando anche voleva trattenerla.

Ma se la velocità, pur meccanicamente intesa, ha una possibilità sconfinata, i limiti invece esistono rigorosi, prestabiliti, insuperabili, sacri come gli antichi termini per ogni particolare formula di velocità meccanica. Dentro una data formula, dentro una determinata coordinazione di forze la velocità ha un percorso prestabilito, va da tanto a tanto e non più, per aumentarla non si può ampliare la formula, non si può perfezionare quella data coordinazione infinitamente, bisogna cambiarla, passare ad un'altra.

La velocità del vento e della folgore, la velocità della barca e del cavallo, la velocità della locomotiva e dell'automobile hanno rispettivamente un minimo ed un massimo da cui non possono esorbitare, si muovono tra due punti fissi, fin dove arrivano egualmente le rispettive potenze e resistenze. Specialmente il punto massimo, una volta accertato, è insormontabile; per andar oltre occorre abbandonare quella data formula meccanica e assumerne un'altra. Non si può dire che l'una comincia dove l'altra finisce; in natura non vi sono divisioni così recise, tutte anzi con le trasformazioni apportate dall'uomo, possono cominciare dalla stessa origine, da zero, ma l'una sale alcuni gradi più in su dell'altra.

Dove il motore vivente, il più elastico fra tutti, quello dotato di prodigiose energie di cui noi stessi non conosciamo tutta la capacità, sembra per ora arrestarsi, poichè la resistenza incontrata supera a quel punto la sua potenza disponibile, il motore a vapore prosegue, e quando questo è pervenuto alla velocità limite da non potersi oltrepassare senza che il macchinismo si sfasci, ecco che il motore cilindrico a benzina va avanti ancora, e quando pur questo si esaurirà, quando il suo sforzo bilancierà la sua possibilità, un

altro motore quello a reazione, il turbo-motore a vapore, a gaz, che rappresenta tutta una diversa formula da quella del motore a stantuffo, potrà fornire un impulso più celere, e poi il motore elettrico, il motore radiante, ma di una struttura nuovissima, andrà oltre, e così di seguito.

Finchè si arriverà al motore ideale di una potenza indefinita, a un motore che non sarà più come quelli presenti soltanto un trasformatore di energia, bensì al tempo istesso un generatore e un trasformatore di energia, costituito di una sostanza la quale sarà una specie di deposito di forza concentrata, una specie di spugna di energia e dalla quale la energia si sprigionerà, nella quantità e nelle forme che noi vorremmo, come si effonde dalla materia vivente.

Ma la lontananza e la incertezza di questa visione, mentre stiamo invano cercando una materia più leggera e idonea da sostituire al piombo nei nostri accumulatori, mentre l'accumulatore a gaz è per ora una esperienza di gabinetto e non accenna ad uscirne, mentre persino la turbina a gaz va cercando il suo assetto pratico, mi avvertono che io mi sono lasciato trascinare troppo oltre e che ora debbo tornare indietro. Poichè non è mia intenzione di fantasticare qui sulla successione delle diverse forze motrici adoperate nella pratica, nè sui motori odierni, nè sulle velocità incommensurabili che turbineranno sulla terra tra alcuni secoli, sviluppate da congegni meccanici di cui noi non abbiamo neanche l'idea. Questi giochi di immaginazione hanno una scarsa utilità e per di più possono da un istante all'altro essere scompigliati e rovesciati dalla più piccola impreveduta invenzione.

La mia previsione invece, vuole avere la massima probabilità, vuole essere modesta, ma esatta, e perciò

vuole rimanere nel nostro tempo, vuole essere una ricognizione degli ultimi confini della nostra giornata per discernere le prime traccie del domani, e vuole sopratutto non allontanarsi dai nostri mezzi meccanici e in particolare da quello che noi abbiamo creato e di cui assistiamo alla meravigliosa crescenza che lo renderà valido a soddisfare tutti i nostri prossimi bisogni di locomozione, di trasporto, di velocità.

La velocità oggi raggiunta dall'automobile è ben meritevole di tutta la nostra attenzione, non solo per se stessa, per l'alto grado cui è salita, ma anche rispetto a noi e alle cose, per le trasformazioni che essa ha operato in noi. Essa ci ha infuso un desiderio e una gioia nuovi; il desiderio e la gioia della velocità pura, ed essa ha spronato, ha spinto alla emulazione tutte le nostre velocità meccaniche, a cominciar da quella delle locomotive.

Prima dell'automobile la velocità limite era il chilometro al minuto. Il diretto lanciato a 60 chilometri all'ora ci sembrava il mezzo più veloce di trasporto, la sua andatura ci appariva come la più rapida e superba corsa, una tale velocità era da noi considerata come la velocità per eccellenza. Si aveva bensì notizia di qualche esperimento ferroviario compiuto in America, in Inghilterra, nel quale questa velocità era stata oltrepassata, ma si trattava di casi eccezionali, di tentativi possibili una volta tanto, non di un servizio normale pratico.

L'automobile, con la sua fuga vertiginosa, con la sua furia libera e insofferente, ha infranto queste consuetudini e questi limiti restrittivi, anzitutto ha quasi cancellato ogni idea di velocità massima e poi ci ha reso uggioso il treno come uno strumento troppo lento e tirannico. E il treno ha dovuto accelerare la sua corsa,

portarla a 80, a 90 a 100 chilometri all'ora, e le locomotive che si costruiscono ora in Germania e in Francia sono state studiate e calcolate in vista di una velocità da 120 a 130 chilometri all'ora. Velocità in cui davvero sembra che la formula ferroviaria sia prossima ad esaurirsi, stia per toccare il fondo, poichè mentre per un lato la locomotiva ha raggiunto proporzioni e peso non oltrepassabili, la strada ferrata comincia del pari a cedere sotto l'immane pressione.

Che cosa era più l'andatura di 60 chilometri all'ora dei vecchi *diretti*, quando una piccola vettura che poteva essere guidata anche da una signora, correva normalmente con la stessa velocità e con una velocità anche maggiore? Ed oggi non ci farebbe alcuna meraviglia un direttissimo che tenesse una velocità media doppia dell'antica (antica per modo di dire poichè la velocità di 60 chilometri all'ora non è stata superata che da tre lustri e in Italia è sempre la velocità massima dei treni) una velocità oraria di 120 chilometri.

Quando il *diretto* ne faceva solo 60, non vi era alcun ordegno che potesse farne di più, oggi, di fronte ad un ipotetico *express* a 120 all'ora, vi sarebbero automobili che hanno già oltrepassato il limite dei 200 chilometri all'ora.

Ed è a questo punto che noi, trepidanti di una commozione sconosciuta, di una commozione fatta di ansia, di ammirazione, di stupore, quasi soffocati dalla visione di questa vertigine meccanica, vogliamo sapere, pur avendone la certezza, se la velocità degli automobili crescerà ancora e, nel caso che un ulteriore aumento sia ancora possibile, quale estensione potrà avere e in quanto tempo si conseguirà e quali perfezionamenti saranno necessari per ottenerlo.

Questa domanda si traduce meno empiricamente nel-

l'altra: quanto potrà crescere ancora la forza dei motori, quanto potrà aumentare la consistenza di tutte le parti della macchina così da vincere le accresciute resistenze provocate dalle più alte velocità?

La risposta non è difficile e non implica alcuna troppo azzardata profezia; l'automobile, se non è più al principio della sua corsa e del suo sviluppo, se in brevi anni è pervenuto ad una floridità insperata, non è però alla sua fine, nè ha minimamente toccato la vecchiaia. Esso ha avuto una infanzia precoce, ma ora è nella sua robusta adolescenza e ha dinanzi a sè una larghissima disponibilità, un campo di crescenza vastissimo.

Anche senza volerci spingere fino alle estreme capacità della materia, fino alle ultime pressioni e tensioni che possono essere sopportate dalla compagine molecolare, prima ancora di attingere il fondo di tutte le possibilità odierne contro la barriera di una resistenza insormontabile, molto cammino resta da fare, molto sviluppo è consentito alla macchina nostra.

La velocità dell'automobile mosso da motore a benzina è salita, in meno di 14 anni, da zero a 174 chilometri all'ora, e tenendo come dato di osservazione il *record* del chilometro, da quando superò i 100 chilometri all'ora (record di Roll su *Mors*, 9 Aprile 1902, chilom. 101 e 694 metri) fino a oggi fino all'ultimo *record* europeo di Hemery su *Darracq* a Salon in chilom. 174 e 757 metri all'ora, noi vediamo che l'acceleramento si è compiuto di anno in anno con una progressione quasi regolare, che ha i suoi massimi nei mesi delle grandi corse: quelle in Florida nel gennaio, quelle di primavera a Nizza e quelle di autunno a Dourdan e a Ostenda. Non vi sono stati mai ne arresti, ne ritorni, e lo stesso si è verificato per gli automobili di uso comune, per i

quali la velocità si è pure elevata regolarmente, sebbene in misura più modesta di quella delle macchine da corsa.

E adesso non vi è ragione alcuna perchè questa vicenda si cambi, perchè la velocità si fermi; la progressione, come si è svolta finora, può svolgersi negli anni prossimi sia per la corsa, sia per il viaggio, sia sulla pista, sia sulla strada, sia nei lunghi percorsi, sia nelle città, sia come slancio eccezionale, sia come andatura normale, finchè la formula abbia raggiunto la sua estrema possibilità.

Sulla strada ordinaria si sostengono già velocità medie varianti tra i 40 e 120 chilometri all'ora; semplici vetture da turismo durante ore e ore hanno conservato una velocità di 80 all'ora, il che vuol dire che in molti tratti hanno anche camminato a più di 100 chilometri, e sulla pista, la quale nella maggior parte dei casi non è che una strada tenuta sgombra, si va da 120 chilometri in su, si ascende, come hanno fatto a Ormond Beach, Demogeot su *Darracq* e Mariott su vettura a vapore *Stanley,* fino a 205 chilometri all'ora; ebbene tutto questo non è che uno stato transitorio, che un movimento provvisorio destinato ad essere superato forse domani; questo massimo dell'oggi, sarà un minimo fra qualche anno, questa corsa nostra sarà una lentezza non già per i nostri figli, ma per noi alla nuova stagione.

Il pedone crucciato e il cavaliere sdegnoso che prendono oggi aspetti così collerici e esterrefatti, avranno ben altro da stupirsi e da spaventarsi! la loro sorte è tutt'altro che decisa, aspettino ancora prima di lasciar prorompere il loro esacerbato dispetto!

Del resto, nulla di più irragionevole e ridicolo di questa ostilità contro l'automobile, quando tutto in mezzo a noi si accelera, quando tutto va sempre più rapido e brutale.

Ci si fermi un istante a guardare il movimento di una via cittadina, anche in quelle città in cui la rapidità delle comunicazioni è ancora a uno stato rudimentale. Io vedo qui a Napoli il *tram* elettrico il quale sale, scende, svolta e sguscia per le vie strette, senza marciapiedi, strisciando contro le porte delle case, per le vie affollate, ove ancora il popolo indisciplinato fa le sue faccende e dimora in mezzo alla strada, ove i ragazzi giocano non sorvegliati, e il *tram* passa stridendo velocissimo, con i suoi motori in parallelo, che spingono la sua pesante mole con tale rapidità che ben sarebbe difficile un arresto istantaneo; e niuno si commuove più, niuno si adira e impreca come per un pericolo minacciato, niuno ne soffre danno. Chi, solo pochi anni or sono, quando sembravano sommamente pericolosi i *trams* a cavalli e la plebe insorgeva per impedirne il passaggio, quando la ferrovia si arrestava ai confini estremi della città, poichè la vista di un treno avrebbe fatto gelare il sangue di spavento non soltanto alle madri e alle nutrici, chi, dico, avrebbe allora preveduto la possibilità di questa nostra ferrovia elettrica veloce, inarginata, senza guardiani e senza segnali, fuggente tra livide scintille attraverso tutte le vie della città?

Oggi chi pensa più che essa possa essere stata soltanto un motivo di preoccupazione? E così sarà per gli automobili.

Tra venti anni, e anche prima, gli automobili cammineranno, senza dubbio, ordinariamente anche nell'interno delle città con una rapidità doppia dell'attuale, e tanto meno vi sarà chi se ne darà pensiero in quanto la vecchia generazione dei pedoni ostinati refrattari paurosi, dei politicanti imbecilli nati e vissuti prima della macchina, questa generazione di squilibrati tra il vecchio e il nuovo sarà scomparsa e sostituita da una ge-

nerazione nuova e gagliarda, già presta, che avrà la consuetudine della macchina, la sapienza meccanica, l'amore per la forza e per la velocità, generazione la quale farà le leggi e dirigerà le correnti dell'opinione pubblica in suo favore e a seconda dei suoi gusti.

Tra alcuni anni, tipi come quelli di certi deputati nostri di cui il nome si legge ad ogni assurda rimostranza contro l'automobile, se pur ne rimarranno, appariranno tanto lontani e antiquati come le mummie egiziane, irrigidite nelle bende millenarie, rinchiuse nei musei.

La prima resistenza, quella delle folle ignare e nemiche, che ora si oppone, e per qualche tempo ancora più si opporrà all'istrumento troppo veloce, sarà abbattuta certo col sol passaggio di una generazione.

Essa è un vento contrario momentaneo: potrà forse ritardare la marcia per un qualche tempo, come lo ha fatto per altre innovazioni e scoperte, comprese quelle mediche, ma poi sarà vinta. Non vi ha esempio di una sola invenzione veramente utile che sia stata impedita di svilupparsi dalle superstizioni popolari.

2. *A 320 chilometri all'ora.*

Come già ho accennato, la tabella che ci segna il cammino del *record* del chilometro, a partire da una volocità di 100 chilometri all'ora, ci mostra nell'aprile del 1902 il chilometro fatto in 34″ e $^{2}/_{5}$ (101 km. e 634 m. all'ora) e alla fine del 1902 il chilometro in 29″ (124 km. e 137 m. all'ora); il 1903 si inizia col chilometro in 26″ e $^{4}/_{5}$ (km. 134 e 328 m. all'ora) e termina col chilometro in 26″ e $^{2}/_{5}$ (km. 136 e 363 m. all'ora); il 1904 comincia col chilometro in 24″ e $^{1}/_{5}$ (km. 148 e 556 m. all'ora) e finisce col chilometro in 21″ e $^{2}/_{5}$ (km. 168 e 22 m. all'ora); il 1905 comincia col chilometro in 21″ e $^{3}/_{10}$ (km. 169 all'ora) e finisce col chilometro in 20″ e $^{3}/_{5}$ il che dà una velocità oraria di 174 km. 757 m. all'ora (1).

Dal 1902 al 1905 si sono guadagnati 73 km. all'ora e il tempo del chilometro è sceso da 34″ e $^{2}/_{5}$ a 20″ e $^{3}/_{5}$, con circa 14 secondi di vantaggio, la progressione annuale è stata adunque di 18 km. e 250 m. all'ora e di 3″ e $^{3}/_{5}$ per chilometro.

Il 1906 si è iniziato sotto auspici favorevoli. Nel *meeting* del gennaio in Florida, Hemery su *Darracq*, coprì le cinque miglia in 2′ 34″ e $^{3}/_{5}$ con una media di 184 km e 135 m. all'ora. Demogeot pure su *Darracq* percorse il chilometro in 19″ e $^{1}/_{5}$ (km. 185 e 570 m. all'ora) e il miglio in 30″ e $^{3}/_{5}$ (km. 189 e 294 m. al-

(1) Ecco la esatta tabella dei *records*.

Nome del conduttore e della vettura	Località dove venne stabilito il record		Tempo impieg. al Km.	Velocità all'ora
C. S. Rolls (*Mors*)	Achères	9 aprile 902	34 2/5	101,694
W. K. Vanderbilt (*Mercédès*)	Abis	3 maggio 902	32 2/5	111,111
P. De Caters (*Mors* Parigi-Vienna)	Ostenda	27 luglio 902	29 4/5	120,806
W. K. Vanderbilt (*Mors* idem)	Ablis	5 agosto 902	29 2/5	122,478
Fournier (*Mors* idem). . .	Dourdan	6 novembre 902	29 1/5	123,297
Augières (*Mors* idem). . .	Dourdan	11 novembre 902	29	124,137
Rigolly (*Gobron Brillié*) . .	Ostenda	17 luglio 903	26 4/5	134,328
Duray (*Gobron Brillié*) . .	Dourdan	5 novembre 903	26 2/5	136,363
W. K. Vanderbilt (*Mercédès*)	Florida	26 gennaio 904	24 1/5	148,555
Rigolly (*Gobron Brillié*) . .	Nizza	31 marzo 904	23 3/5	152,542
P. De Caters (*Mercédès*). .	Ostenda	giugno 904	23 2/5	153,846
Rigolly (*Gobron Brillié*) . .	Ostenda	luglio 904	21 3/5	166,666
Baras (*Darracq*)	Ostenda	13 novembre 904	21 2/5	168,022
Mac Donald (*Napier*) . . .	Florida	gennaio 905	21 3/10	169
Héméry (*Darracq*)	Salon	23 dicembre 905	20 3/5	174,757

l'ora). Infine Mariott su vettura a vapore *Stanley* percorse il chilometro in 18″ e $^{2}/_{5}$ (km.195 e 650 m. all'ora) e il miglio in 28″ e $^{1}/_{5}$ (km. 205 e 445 m. all'ora).

E se anche di questi ultimi *records* meravigliosi non vogliamo per ora tener conto e perchè trattasi di vetture a vapore e perchè si può nutrire qualche dubbio sull'esattezza del cronometraggio, resta pur sempre il magnifico *record* di Demogeot sul chilometro e sul miglio, che ci dà un guadagno di 14 km. dalla fine del 1905 al principio del 1906.

Nessuno ostacolo si oppone a che nel 1906 non avvenga la stessa ascesa, ma per maggiore cautela noi possiamo limitarci a chiudere il 1906 con il guadagno, circa il tempo, di un secondo, circa la velocità di altri 11 km. Tutti consentiranno in queste cifre tanto modeste da essere al disotto del vero, (e già raggiunto vi è autentico il *record* di Mariott), e tenendo questo criterio prudente per il 1906 avremo il chilometro in 18″, meno qualche quinto di secondo, con una velocità oraria sui 200 km. e nel 1907 batteremo il chilometro in 17″ e sorpasseremo i 220 km. all'ora.

Tra un anno adunque cammineremo a oltre 200 km. all'ora e questa previsione sbalorditiva è calcolata sulla metà dell'aumento ottenuto dal 1902 alla fine del 1905. Tanto vero che talune delle nuove vetture da corsa approntate per il 1906 hanno motori di oltre 200 HP. con un rapporto di moltiplicazione per giungere ad una velocità superiore ai 200 km. all'ora.

A questo punto sì che sorgeranno resistenze nuove e formidabili, resistenze materiali che dovranno essere vinte ed eliminate per non impedire un ulteriore acceleramento, a questo punto, se non la macchina, dovrà certo modificarsi il suo sistema di contatto con la strada e dovrà modificarsi la strada stessa: in altre parole dovranno mutarsi la struttura della strada e quella dei pneumatici.

Il pneumatico, l'ala dei nostri automobili, lo strumento che ha permesso di passare da 20 km. all'ora a 200, difficilmente potrà sopportare oltre questo spaventevole sforzo, restando quello che è.

Già con i pesi e le velocità attuali il pneumatico è sottoposto a un pernicioso eccesso di lavoro che lo rende in breve inservibile. I fabbricanti potranno certo ancora migliorarne la fibra, accrescerne la consistenza, circondarlo di nuove protezioni, ma fra due, fra tre anni, quando la velocità sorpasserà i 220 km. all'ora e i motori supereranno i 250 cavalli, questi miglioramenti non basteranno più. O si troverà un'altra sostanza da sostituire alla guttaperca, o si riuscirà a trasformarne completamente la natura, serbandole però l'elasticità, o si inventerà un altro ordegno da sostituire al pneumatico, o difficilmente l'automobile potrà correre di più.

Sin d'ora si avverte che questo è l'organo più delicato dell'automobile, quello che cederà per il primo, e i sintomi di tale preoccupazione sono evidenti.

La questione della resistenza dei pneumatici è fra le più discusse nei giornali sportivi e tra gli *chauffeurs*. I fabbricanti di pneumatici accusano i costruttori di tenere gli *chassis* e le vetture troppo pesanti, di elevare troppo le velocità così da costringere la gomma a lavorare in condizioni rovinose. E d'altra parte, costruttori e automobilisti rimproverano i fabbricanti di gomme di non saper trovare nulla di nuovo, di non saper rendere il loro prodotto pari agli sforzi che gli si chiedono.

I tecnici hanno calcolato lo sforzo enorme di un pneumatico adoperato con i pesi delle carrozzerie di lusso e con la velocità da corsa, mostrando come siamo giunti quasi al confine della sua capacità, come già il consumo sia immediato.

In secondo luogo insieme alle preoccupazioni e ai lagni degli automobilisti per la fragilità delle gomme e per il dispendio a cui sono obbligati, si sono moltiplicati i sistemi di protezione, di copertura dei pneumatici stessi, senza però dare risultati completamente soddisfacenti. E infine si sono escogitati mezzi nuovi per ottenere di liberarsi dalla schiavitù della gomma, come ad esempio la ruota elastica, ma anche per questo riguardo nulla si è trovato che possa competere con la elasticità, con la morbidezza del *caoutchouc* rigonfio di aria. Ne io credo che per adesso si possa abbandonare questo sistema; ciò che invece mi sembra probabile, si è un duplice progresso: progresso nel trattamento del *caoutchouc* così da accrescerne i pregi e da eliminarne i difetti, e nel suo impiego meccanico così da riunirlo con qualche mezzo più robusto della tela; progresso della protezione dei pneumatici con una copertura più vantaggiosa di quelle attuali.

Per tal modo si potrà aspettare la scoperta di un ingegnere che trovi il modo di attribuire a qualche altra materia, sia la carta, sia il cuoio, sia la pasta del legno, le qualità essenziali della gomma.

Anche la strada, come ora è costruita, ha esaurito, in confronto dello slancio delle nostre possenti vetture quasi tutta la sua possibilità.

Bisogna riconoscere che le nostre strade hanno fatto una eccellente prova. Tracciate e costrutte per la velocità umana e animale, per una velocità non superiore ai 20 chilometri all'ora, ne hanno sopportata una di 170 chilometri e hanno reso possibili velocità medie di oltre 100 chilometri all'ora, velocità che molte strade ferrate non consentirebbero.

Ma un ulteriore acceleramento è pericoloso. La strada cede e si disgrega già fin da ora sotto l'impeto violento del motore poderoso.

Recenti rilievi eseguiti su alcuni tratti di strada ove fu battuto il *record* del chilometro hanno dimostrato l'incredibile strappo operato dalle ruote sul suolo per conseguire la velocità di 160 chilometri all'ora. Nella strada si sono trovati solchi profondi oltre venti centimetri e i copertoni di gomma corrosi come se fossero stati aspramente limati, fino alla tela.

In questi solchi la parte superficiale della strada — la parte battuta — era stata asportata, ed era stata scoperta, messa a nudo l'irta massicciata di ghiaia.

Quel turbine, quella vertigine meccanica era durata pochi secondi, ma tanto era lo sforzo che quell'attimo è stato sufficiente per incidere nella strada una così profonda ferita, per aprirvi una breccia fino alla pietra, per raschiare le gomme fino alla trama. Gomme e strade sono state consunte fino allo scheletro; le loro deficienze si sono manifestate simultaneamente: un lieve aumento di velocità e di sforzo porterà la tela spoglia delle coperture a lacerarsi a contatto delle pietre aguzze dentro le carreggiate sprofondanti.

E come per i pneumatici, si sono già studiati ripari e riforme per le strade, allo scopo di allontanare sempre più quel limite al di là del quale la strada sarà inservibile.

Per un lato le strade sono state meglio curate, battute, indurite; l'inconveniente della polvere è stato in gran parte soppresso col vestrumitraggio; per l'altro lato si propone ora, non potendo allargare le curve delle strade, di sopraelevarle all'esterno. Il profilo della strada, la sua classica sessione convessa sta per mutarsi, la sessione della strada invece di una parentesi rovesciata come è ora ⌒ assumerà l'aspetto quasi di una *s* orizzontale ∼, come qui schematicamente io segno, finchè si giungerà a una innovazione completa, alla strada spe-

ciale, costruita in vista del nuovo veicolo che dovrà transitarvi, all'autodromo in cemento, in asfalto indurito, in legno, in pasta di vetro, esclusivamente per l'automobile.

Quando questi provvedimenti e tutte queste innovazioni saranno compiute, la velocità avrà innanzi a sè un esteso campo libero, di cui profitterà immediatamente. Però in pochi anni anche queste nuove possibilità consentitele saranno sfruttate e se nel 1907 noi abbiamo previsto come superati i 220 chilometri all'ora, possiamo fra altri cinque anni, verso il 1912, stabilire la data insigne in cui la velocità avrà attinto l'altro vertice dei 300 chilometri allora.

Ma a questa altezza noi ci troveremo di fronte a difficoltà ed ostacoli in confronto dei quali sembreranno inezie quelli già superati. Noi ci urteremo qui contro resistenze enormi, che ora ci sembrano quasi invincibili, che non lo saranno forse più allora, dati i mezzi di cui saranno armati coloro che dovranno vincerle.

Saranno le leggi supreme della natura, le leggi credute inflessibili che presiedono alla composizione e alla coesione della materia, le leggi stesse che governano la immensa macchina del nostro pianeta, saranno le forze pure dell'universo quelle che tenteranno di arrestare l'uomo nel suo impeto conquistatore, nella sua fuga superba.

Non è certo qui il luogo opportuno per dimostrare scientificamente le barriere meccaniche, fisiche e chimiche che sorgeranno dalla stessa forza spiegata dall'uomo, per determinare a base di calcoli, quello che la gravità così sforzata ci preparerà, quello che la materia così tormentata ci opporrà.

Un solo caso è sufficiente a mostrarci di qual genere saranno questi ostacoli.

Prendendo come punto di partenza, le qualità dei migliori e più forti legni oggi usati, si è calcolato che le ruote comuni dell'automobile di 920 mm. per 120 mm. andranno in pezzi, si sfasceranno ad una velocità tangenziale di 90 metri al secondo, la ruota si slegherà, si dissolverà in questo vortice da essa stessa determinato.

Ora la velocità tangenziale di 90 metri al secondo corrisponde a una velocità di traslazione di 320 chilometri all'ora e corrisponde al chilometro in circa 11 secondi.

Ho ricordato questo esempio tipico poichè insegna facilmente quali difficoltà ci aspettano oltre i 300 chilometri all'ora. Ma le ruote non sono che uno dei tanti organi della macchina e uno dei meno delicati e complicati, come il legno ne è una delle materie componenti e non ne è nè la più fragile nè la meno elastica. Sarà tutta adunque una ridda fantastica di pezzi e di molecole a cui dovremo assistere proprio quando crederemo di aver riportato il massimo trionfo? (1).

(1) Le altre difficoltà che si presentano come barriere per la velocità sono la resistenza dell'aria e la necessità dell'aderenza delle ruote al suolo. Con la velocità cresce del pari la resistenza dell'aria, finchè si arriva a un punto in cui sembra di attraversare un mezzo solido, e con l'aumentare della potenza dei motori e quindi della quantità di energia trasmessa alle ruote motrici si arriva al punto che queste slittano, turbinano senza spingere innanzi la macchina. Tenendo conto di questi due coefficenti si è potuto stabilire che nelle condizioni attuali si arriverà soltanto fino ad una velocità massima di 320 chilometri all'ora con l'impiego di un motore di circa 670 HP.

No: prima di arrivare a tale estremo si saranno prese le dovute precauzioni perchè la macchina non sia vittima di se stessa, non sia infranta dalla sua stessa forza.

Tra queste precauzioni, per ritornare al caso accennato, vi sarà quella di modificare le ruote e poi di abolirle sostituendole con qualche nuovo congegno.

Le ruote non avranno raggi: i raggi sarebbero spezzati a così alta velocità e offrirebbero all'aria troppa resistenza, la ruota diventerà un disco; il più agile e perfezionato strumento del nostro genio meccanico scorrerà su dischi come il grave carro primitivo; l'ultima ruota sarà così eguale alla prima tagliata dai padri remoti nel tronco della quercia; la sua parabola sarà così conclusa, essa sarà così tornata al suo punto iniziale, e da quel momento, organo non più suscettibile di trasformazione, dovrà scomparire.

Come le gambe oltre i 30, così le ruote non supereranno i 300 chilometri all'ora. Un altro apparecchio le sostituirà anche perchè a una tale velocità, se pur la ruota vi resistesse, diventerebbe probabilmente inutile, sarebbe un organo superfluo, e se la natura ne ammette, la logica meccanica sopprime gli organi inutili.

Siamo arrivati così ai confini di una previsione assennata.

In tutti i nostri pronostici non si è mai tenuto conto della capacità umana, la possibilità della macchina non è stata mai trattenuta e diminuita dalla insufficienza umana.

Perchè?

Perchè questo piccolo cumulo di materia viva che si chiama uomo, debole e pigmeo, così che il legno è più saldo delle sue membra, e il motore di ferro più valido del suo cuore, e la ruota più veloce delle sue

gambe, è l'animatore di tutti i colossi che ora lo vincono, è il padre di tutti i prodigiosi giganti che ora sembrano schiacciarlo: ne è il creatore e il domatore.

Piccolo uomo maestro di energia dalla illimitata potenza!

II.

Nelle spire della vertigine. La conquista della rapidità. — Le tappe

La 1ª tappa. A 152 chilometri all'ora.

Ogni qualvolta davanti a una moltitudine adunata in un teatro, in una piazza, in una arena si compie qualche spettacolo che avvince tutte le attenzioni e scuote immediatamente tutte le anime, e tale spettacolo si svolge per una serie di fasi ad ognuna delle quali crescono il commovimento e la grandiosità dell'azione, noi ascoltiamo ripercossa nel palpito sonoro della folla questa progressione della scena.

Si tratti di una fulgida effusione di fuochi d'artifizio, dei prodigi di forza compiuti da un atleta, di una gara di corridori o di lottatori, ad ogni quadro, ad ogni gesto, ad ogni slancio più bello, più arduo, più insigne di quello precedente, la folla non può trattenere la sua ammirazione, e l'attimo in cui essa è stata sospesa trepidante, silenziosa, immobile, durante il prodursi dell'evento, è compensato, non appena la visione è completa, da una esclamazione profonda, immensa in cui si sfoga la contenuta emozione.

Questo commento istintivo dell'anima vibrante si è ripetuto per tutte le contrade, attraverso tutte le genti, ad ognuno degli sbalzi con cui la velocità guadagnò una vetta sempre più alta, da quando l'uomo in groppa dell'automobile passò innanzi a tutti e conquistò l'erta più elevata; ed è sgorgato ogni volta irresistibilmente dal mio labbro quasi a riassumere e a concretare la commozione diffusa e innumerevole.

Io ho voluto serbare il ricordo palpitante dei tre principali momenti di questa ammirazione, a partire da quello in cui la velocità dell'automobile, sorpassati i 150 chilometri all'ora, ci apparve definitivamente vittoriosa di ogni altra, per arrivare a quello in cui superati i 200 ci schiuse dinanzi una possibilità senza confini, dopo aver doppiato il capo dei tre chilometri al minuto.

E mi è parso opportuno lasciare alle tre successive esclamazioni la loro intonazione originale, con cui furono emesse spontaneamente, poichè appunto la loro diversa gradazione sottolinea la diversità dei tre avvenimenti.

È bene che l'uomo non li obblii, poichè su queste grandi palestre aperte o tra i palmizi di Nizza, o lungo i canali di Ostenda, o sulla liscia spiaggia di Ormond Beach si è compiuto qualcosa che prima non era possibile; si è effettuata una immensa conquista e si è aggiunta una data memorabile a quelle che costituiscono il calendario glorioso dell'ardimento umano.

Durante la riunione automobilistica tenuta a Nizza nel marzo 1904, nella corsa del chilometro per la coppa Rothschild, il corridore Rigolly, su una vettura *Gobron-Brillié* ha percorso la distanza prestabilita in 23 secondi e tre quinti di secondo, superando tutti gli altri concorrenti e sviluppando così una velocità di 152 chilometri e 542 metri all'ora.

L'anno precedente nell'autunno il *record* del chilometro era stato fissato in 26 secondi e due quinti con una velocità di 136 chilometri e 363 metri all'ora, lo stesso Rigolly a Ostenda aveva raggiunto una velocità di 138 chilometri all'ora; si era altresì affermato che nelle gare in America, il miliardario Vanderbilt aveva su una *Mercedes* oltrepassato i 145 chilometri, e questa cifra era apparsa così esorbitante che fu ritenuta esagerata; ed ecco che ora la realtà con tutti i dovuti controlli ufficiali, con una certezza indiscutibile ci presenta una cifra ancora superiore, una cifra che sorpassa la nostra previsione e la nostra immaginazione, ottenuta subitaneamente, senza tentativi, senza preliminari insuccessi, alla prima prova, dopo il riposo invernale.

La buona gente tranquilla non si preoccuperà certo di questo fatto, rimarrà indifferente se pure non avrà qualche scherzo e qualche sdegno e per i pazzi che corrono e per gli oziosi che stanno a guardarli. Che importa se qualche temerario corre oggi più alacremente di ieri? Che importa se un insensato, arrischiando la propria pelle, ha percorso il chilometro in tre secondi di meno dell'anno precedente? Inezie che a nulla servono, pazzie senza frutto e senza costrutto, giochi sciocchi e pericolosi, distrazioni di annoiati e di malati e niente di più!

E questa brava gente che omai trova lento il treno diretto, che impreca al minimo ritardo ferroviario, che si vale di ogni più meraviglioso e rapido ordegno meccanico per le sue faccende quotidiane, senza riflettere mai ai sacrifizi ed agli eroismi che lo resero possibile, non suppone neanche che l'atto audacissimo del corridore odierno, che il suo coraggio, che ora sembra follia, altro non sono che i mezzi indispensabili del nuovo strumento, del nuovo vantaggio di cui essa profitterà domani con altrettanta arida indifferenza.

Orbene nulla è più ingiusto e più antipatico di una tale ostile apatia.

La nostra ammirazione invece dovrebbe accendersi intensissima ed un'ardente commozione infervorare il nostro spirito in cospetto di queste ardue vittorie dello sforzo umano e un alto compiacimento dovrebbe esaltare il nostro orgoglio dinanzi a queste attestazioni sempre più insigni della potenza spiegata sulle cose dall'uomo moderno, dal fratello nostro.

Consideriamo l'atto suo con il raccoglimento con cui mediteremmo sulla scoperta dello scienziato o sul sacrificio del guerriero. Ed invero non sono dissimili. Non lasciamoci malamente impressionare dalla frivolità delle parole adoperate per designare questo genere di atti.

Quando si dice *record* non si intende sempre l'eccentricità di taluno che scioccamente, inutilmente vuol fare qualche cosa in una guisa diversa dagli altri uomini, ma può intendersi pure lo sforzo geniale e tenace di chi vuol trovare una via nuova, di chi vuol attribuire una capacità all'uomo, una capacità non posseduta dianzi.

In senso favorevole ogni valida e operosa esistenza umana tanto più consta di *records*, quanto più ha una impronta propria ed è feconda di intuizioni acute e proficue e di opere eroiche; in questo senso ogni capolavoro d'arte è un *record*, ed anzi è un *record* soltanto il capolavoro, ogni invenzione è un *record*, ogni vantaggioso affare è un *record*, ed è il *record* l'anima di tutto il progresso, di tutto il lavoro, di quasi tutta la vita moderna, ove la rapidità è la legge prevalente, ove il far più presto e meglio di prima e degli altri è condizione imprescindibile di riuscita

Il *record* non è più lo scopo di chi agisce soltanto per divertimento, è invece la necessità assoluta per ottenere il maggiore utile pratico.

In una data industria la macchina che assicura una maggiore e migliore produzione, e che quindi vanta il *record* sulle altre, è quella che certamente garantisce la vittoria sul mercato. La fortuna di un industriale, di un'officina dipende il più delle volte dall'aver rinvenuto un processo che abbrevia di alcuni istanti la fabbricazione di un dato oggetto o che ne diminuisce di alcuni centesimi il costo, un processo insomma che detiene un qualche *record*.

In altre parole, trasportando dalla vita sportiva alla vita ordinaria la parola *record*, essa viene a significare una variazione originale e progressiva, un fatto nuovo che in quanto è, costituisce una forza iniziale donde scaturisce tutta una serie nuova di conseguenze utili, le quali possono dar luogo, ad esempio, ad una specie vegetale o animale non mai esistita e meglio atta alla vita o a una riforma sociale o a un nuovo indirizzo di civiltà che accresca il benessere umano o stabilisca un nuovo regime di dominio.

In questo senso vediamo di interpretare il *record* del corridore Rigolly.

Cominciamo da alcune osservazioni di fatto. Anzitutto noi scorgiamo subito che il suo atto si spoglia da ogni carattere di sterile gioco.

Rigolly non è uno sfaccendato in cerca di emozioni strane, ma è uno degli uomini tipici della attività moderna; è un meccanico, è capo-fabbrica nella officina di cui monta le macchine. La sua corsa non è quindi nè uno svago, nè un assurdo capriccio, nè un brutale sfogo di ambizione, ma è invece il còmpito più arduo del suo lavoro, è una delle parti necessarie e la più terribile della sua opera, è la conclusione definitiva del suo officio.

L'atto della corsa, è per lui ciò che è per l'ingegnere navale il varo della nave, per il medico l'esperimento pratico anche su se stesso di un siero o là dove infierisce una epidemia, per il capitano l'esecuzione sul campo di battaglia della manovra prestabilita.

È sufficiente questo breve raffronto a far scomparire ogni futilità dall'atto del corridore; ognuno degli uomini suaccennati, sia pur sospinto da ragioni egoistiche, opera in un rischio mortale, e il corridore più di ogni altro; poichè la morte che può sorprendere gli altri soltanto per la loro negligenza o inabilità, può scendere su lui anche per l'effetto più imprevedibile del caso. E come non possiamo neppure sospettare che l'ingegnere, il capitano, il medico nelle loro austere funzioni si cimentino contro la morte se non per serie ragioni, se non per qualche grande profitto, così dobbiamo respingere un tale sospetto di fronte al meccanico che la sua macchina dirige nella corsa.

La sola differenza che passa tra lui e gli altri, e che lo pone in mala vista davanti agli uomini offuscati da pregiudizi è questa: che mentre tutti omai sanno apprezzare gli scopi del medico e dell'ingegnere e il beneficio delle loro iniziative, pochi, pochissimi arrivano a capire che il corridore possa avere uno scopo oltre quello di arrivar primo, e il suo ardimento procurar un beneficio oltre quello del premio che egli intasca.

La verità è che lo scopo del corridore è più nell'avvenire che nel presente. Noi, che siamo gli uomini delle ferrovie, della locomozione collettiva, dei motori colossali, non lo sappiamo bene comprendere; egli è un precursore, egli è il fautore di un mondo nuovo, egli è il preparatore di una condizione finora sconosciuta per cui ogni uomo potrà avere per sè nella sua piena e individuale disponibilità una fonte meccanica di energia, un motore semplice, potente, obbediente, di sua esclusiva

proprietà con il quale moltiplicare infinitamente la capacità e la forza dei suoi gesti. Ogni uomo avrà nel suo motore compendiata una moltitudine di schiavi pronti ai suoi cenni.

Finora la struttura dei motori, grandi, costosi e pesanti, ne ha impedito l'uso individuale, soltanto la collettività ha potuto giovarsi di questi preziosi, ma giganteschi ausiliari. I principali meccanismi moderni, la locomotiva, il piroscafo, i generatori elettrici dovettero usarsi in comune; per servirsene l'uomo dovette riunirsi con altri uomini, sottostare anche ai loro voleri, piegare i suoi agli altrui bisogni. Con l'automobile questa organizzazione quasi comunista per isfruttare le energie meccaniche cessa, la tirannia della collettività si infrange, e specialmente per la locomozione, l'uomo, l'individuo potrà avere per sè la forza della macchina, esserne il padrone assoluto, adoperarla a seconda del suo talento e finchè vuole, senza che altri limiti il suo godimento.

Egli non è più costretto a condividere con altri il potere della macchina, la ha tutta per sè. E l'ardito corridore odierno è l'araldo di questa nuova schiera di meccanici individuali, è l'impulso a questa trasformazione, equivalente a quella, per cui dalla primitiva proprietà comunistica della terra si passò alla proprietà individuale.

Da lui adunque sorgerà la locomozione individuale libera e veloce, senza più costrizioni a servitù di orari e di ausiliari, e per lui l'uomo futuro potrà aggirarsi in un'orbita infinitamente più ampia di quella odierna, disponendo di una energia ingentissima e propria che gli assicurerà l'indipendenza.

Colui che oggi irride e offende il *recordsman* del chilometro non fa che ripetere a pochi secoli di distanza

l'atto cieco della folla che si scagliava contro l'alchimista, il quale apprestava le scoperte della chimica moderna.

È la medesima superstizione che si rinnova. Non solo allora non si riconosceva l'utilità dell'opera incomprensibile del solitario ricercatore, ma dalle sue fiale e dalle sue storte si credeva che uscisse la maledizione e che i suoi preparati fossero spaventevoli semenze di contagio, ed oggi molti ancora non solo non arrivano a rendersi ragione del perchè il corridore si lanci perdutamente alla mèta, ma credono stoltamente che egli sia invaso da una specie di furore omicida.

Ed egli invece è che porge ai venienti il mezzo di una vita emancipata e moltiplicata.

Ma anche all'infuori dalle conseguenze lontane, da ciò che sarà per apportare, è l'atto per se stesso del corridore che è grande e bello e che si solleva fino alla più alta lode.

In pochi mesi, nel trascorrere da una stagione ad un'altra, questo piccolo uomo dagli occhiali di palombaro, dal cappotto di *caoutchouc*, dalle mani irremovibilmente aggrappate al volante della macchina ha ingrandito la sfera d'azione del movimento umano.

Egli ha elevato la velocità della sua corsa di sedici chilometri all'ora, da 136 l'ha portata a 152, egli ha abbassato il tempo del chilometro da 26 e $^2/_5$ a 23 e $^3/_5$, egli ha già saputo condensare nella stessa quantità di tempo una maggior somma di vita e pertanto ha dato all'uomo il modo di vivere di più, e alla vita una maggior estensione.

Il suo *record* ci significa quindi che la possibilità dell'uomo, la quale sembrava di già estesa agli estremi confini, si è ancora allargata, che lo sforzo umano ha ancora acquistato una maggiore capacità; l'uomo può

oggi quello che non poteva ieri, può tracciare oggi il gesto che gli era impossibile ieri, che gli è stato sempre impossibile in tutto il passato.

La forza dell'uomo si è precisamente accresciuta di quel tanto che il corridore ha saputo ottenere di più dal suo nuovo e formidabile strumento di corsa, e naturalmente per questo fatto l'impero della sua volontà si è dilatato, siccome quello di un sovrano al quale si raddoppi la efficacia delle sue armi. La potestà dell'uomo giunge fin dove giunge la sua forza effettiva, l'uomo primitivo doveva contenersi nella stretta zona segnata dal suo pugno o tutt'al più dalla breve ascia che egli brandiva; la podestà dell'uomo moderno si esteriorizza, va oltre il suo contorno organico, attinge il limite lontanissimo toccato dalla influenza delle sue macchine, la sua potestà sta alla cima delle instancabili membra di ferro che egli si è aggiunto, nudrite dal vigore del fuoco.

Il suo *record* ha poi un'altra importanza; esso costituisce un fatto nuovo nella storia del mondo; un risultato non mai conseguito, una possibilità che si apre per la prima volta. Esso è un inizio, è il segnale di un nuovo ordine di cose. Esso è l'attestazione di una superiorità la quale necessariamente deve ripercotersi all'intorno in proporzione della sua entità, è un impulso è un urto, è una forza lasciata libera, è un di più disponibile, un germe che deve fare il suo cammino, è uno slancio che deve percorrere la propria traiettoria, è una capacità di dominio che deve trarre fin la sua ultima conseguenza. Esso è insomma qualche cosa che è stato messo in moto e che non più si arresta finchè non è esaurita la sua spinta, sì come un'onda sollevata da un sasso lanciato dentro un lago tranquillo.

Ed io non esiterei ad affermare che tutta l'innumerevole varietà della natura, che tutte le cose, che tutti i viventi sono il prodotto di altrettanti *records* iniziali, e cioè di un gesto nuovo, di un impulso straordinario, di un risultato inatteso che hanno fatto poi il loro corso.

E per ultimo il suo *record* ci rivela una meravigliosa virtù della creatura umana, quella di poter fornire uno sforzo illimitato, quello di portare la sua signoria immediatamente su qualsiasi nuovo campo le si schiuda innanzi.

L'uomo può sempre ampliare e innovare la sua funzione, il suo dominio è estensibile all'infinito, il suo atto non è mai quello supremo e definitivo. Il suo rifiuto quindi può essere determinato da viltà non dalla impossibilità, e la macchina ne ha fornito la prova.

La macchina è stata ingrandita e rinvigorita. Ieri aveva una forza di 100 cavalli e camminava a 120 chilometri all'ora, e poi ha avuto una forza di 130 cavalli e ha camminato a 160; ebbene l'uomo la resse, la guidò la domò come prima; egli non è mai inferiore al mostro metallico; non è mai l'uomo che deve costringere e diminuire le energie della macchina per ridurle alla sua stregua, per proporzionarle alla sua misura, ma al contrario è la macchina che rattiene l'impeto umano incommensurabile.

Quando la macchina può far di più, l'uomo non si rifiuta mai di portarla alla tensione massima, di lasciarle sviluppare tutta la sua potenza, egli non le impedisce il suo pieno rendimento; l'uomo non è mai il freno della macchina, la sua facoltà arriva sempre fin dove si estende quella della macchina, ed a misura che questa aumenta l'uomo le tien dietro se pur non la incita e non la sopravanza.

Appena la macchina porge all'uomo una nuova quantità di energia suscettibile di impiego, immediatamente

l'uomo si trova pronto ad assumerne il governo, ed ogni nuovo *record* indica appunto ognuno di questi ampliamenti di signoria, e consacra l'aggiunta di una nuova provincia all'impero umano.

È per la macchina adunque la quale ha una potenza dinamica determinata, che si palesa l'attitudine dinamica indefinita dell'uomo.

Nel suo cuore mortale, nel suo fragile cuore che ogni minimo urto arresta, ma nel suo gran cuore, dove trascorre l'infinita potenza della vita, l'uomo racchiude una miracolosa essenza, la quale può dilatarsi fino a riempire ogni vuoto, come si precipita l'acqua in ogni cavo, come l'olio si distende su una superficie piana. Ma pure estendendosi essa non si assottiglia, non perde alcuna delle sue qualità, ha un attributo divino, dove ve ne ha una parte vi ha sempre il tutto, ovunque arreca tutta se stessa e il suo inestinguibile fervore.

2. *La 2ª tappa. A più di 3 chilometri al minuto.*

Tra un decorso di vita lenta e tranquilla rimasta quasi immutata da secoli, sulla riva del canale silenzioso ove passano senza lasciar traccie le barche pesanti rimorchiate dagli uomini aggiogati, in una colonna densa di polvere, di fumo, di tempesta, in una specie di tromba infuocata e fuggente altri uomini si avventano e dileguano dentro i vortici furibondi e ruggenti, a una velocità di 167 chilometri all'ora.

Tale il nuovo *record* conquistato nella riunione automobilistica di Ostenda nel 1904 da due corridori francesi, il Rigolly su una vettura *Gobron-Brillié* a 120 cavalli e Barras su una vettura *Darracq* a 100 cavalli.

Pochi mesi sono passati e sono stati sufficienti perchè l'automobile come un rigoglioso organismo vivente in fervida crescenza acquistasse nuovi e più poderosi muscoli e l'uomo audace li sapesse subito adoperare in suo pro'. In questo breve tempo l'uomo ha ancora oltrepassato se stesso, si è attribuito una nuova corona, ha ingrandito il suo reame. Ha fatto di più del suo massimo, attivando la sua corsa più veloce di altri 15 chilometri all'ora. Rigolly il *recordsman* dei 152 chilometri all'ora, ha nuovamente stabilito il *record* del chilometro in 21 secondi e $^{3}/_{5}$, e cioè a una velocità di 166 chilometri e 666 metri all'ora, ed egli e Barras hanno compiuto gli ultimi 609 metri in 13 secondi e $^{2}/_{5}$, il che dà la velocità di 167 chilometri e 700 metri all'ora.

È questa una rapidità che supera la stessa capacità percettiva dei nostri sensi come sono ora costituiti e abituati, per il momento è questa una rapidità quasi non più umana; le cose hanno progredito più di noi, hanno dato prova di una adattabilità più pronta della nostra, gli elementi meccanici si sono coordinati al nuovo sforzo con una maggiore facilità che non gli elementi organici.

Da una parte noi osserviamo che gli animali che vivono in consuetudine con l'uomo, non si sono ancora avvezzati alle alte velocità automobilistiche, non le sanno calcolare e perciò ne cadono vittime frequenti; dall'altra noi stessi, se per il nostro indomito valore sappiamo dirigerla, viceversa non ci siamo ancora formati un concetto esatto di una simile corsa, di una così spaventosa fuga attraverso lo spazio e non sappiamo valutarla.

Per formarcene un'idea anche approssimativamente, dobbiamo ricorrere a criteri indiretti, al turbine sollevato dalla tremenda macchina volante, alla nube vee-

mente entro cui essa si invola al pari di una prodigiosa meteora, alla pioggia di sabbia e di terra, alla grandine di pietre che si sferrano sotto le ruote invisibili. La stessa lastra fotografica per quanto sensibile e celere non arriva a sorprendere e a fissare nell'attimo lampeggiante che la rischiara questa fantastica visione di volo. Certe negative suscitano una impressione paurosa, l'automobile vi si disegna in una tale mostruosa deformazione da rendere evidente la enorme potenza del suo sforzo; le ruote sembrano una spirale spiegata, tutta la macchina è allungata in avanti come se fosse tesa da uno schianto oltre le sue forze, ogni materialità rigida scompare e sembra di vedere un terribile essere chimerico che abbia la natura del soffio.

Ferro, acciaio, legno smarriscono il loro tipo, non sono più cose inerti, acquistano una animazione misteriosa, una vita strana provocata dal loro frenetico movimento. La vertigine della corsa anima e strania la materia. Guardate la fotografia: è l'uragano che passa e in cui non si distingue più l'uomo, il quale forma tutt'uno col suo ordegno ardente; un centauro nuovissimo in cui circola un solo e medesimo fluido vitale, un fluido terribilmente energico in cui il fremito sottile e imperioso dei nervi umani si è commisto alla istantanea vibrazione elettrica, in cui il furore gagliardo del buon sangue virile si è mischiato alla rude violenza del fuoco, in cui l'imponderabile palpito della volontà si è confuso con la inflessibile resistenza dell'acciaio.

Dove si arriverà con questo instancabile acceleramento della corsa, quali affrettati ritmi di movimento travolgeranno gli uomini concitati assorbiti dalla immane aspirazione di questo vortice precipitoso, sì come fuscelli dietro al treno?

La domanda tanto ripetuta è inutile e sterile. Essa

è sopratutto l'esclamazione dei deboli e dei ritardatari, di quelli che non saranno mai i primi, è l'allarme dei timorosi e dei meschini, i quali credono con questo punto interrogativo, con questa minaccia di ignoto e di impreveduto, di arrestare il fatale ingrandimento delle cose e delle energie alla stregua della loro corta misura e della loro scarsa possibilità.

Domani si arriverà più in là di oggi, e dopodomani, si andrà oltre ancora e poi ancora più lontano, e si correrà di più e sempre di più, e si impiegheranno energie sempre più ingenti, e si compiranno sforzi sempre più immensi e si amplierà, così indefinitamente il dominio dell'uomo. La velocità elevata di ieri ci sembrerà una modesta andatura, la mèta che ieri ci appariva tanto desiderabile sarà diventata una soddisfazione meschina, l'ostacolo contro il quale non avremmo mai osato di avventarci ci sembrerà un facile gioco; ecco tutto.

Naturalmente tutto ciò non si svolgerà e non si attuerà senza incidenti e senza inconvenienti, ma questi sono o squilibri effimeri e insignificanti o i frantumi dell'ordine che si deve necessariamente rompere per il divenire di un altro ordine più vasto.

Pochi anni or sono con motori da 50 cavalli e con la velocità inferiore ai 100 chilometri all'ora le vetture si sfasciavano, i corridori si sfracellavano contro gli alberi e i paracarri, i pedoni si facevano schiacciare sotto le ruote elastiche tanto che l'automobile veniva additato come strumento di strage, e le corse venivano proibite siccome corse alla morte, e tutti gli spiriti gretti e tremebondi erano insorti contro la macchina fiera e crudele, la macchina che non consente pusillanimità e cuori angusti, e volevano contro di essa una legislazione speciale proibitiva e ne chiedevano l'ostracismo come un

intollerabile insulto alla loro bassa ignavia, come un incomodo testimone della loro poltroneria.

Ora i motori hanno triplicato la loro forza, la velocità si è raddoppiata fino a toccare i tre chilometri al minuto, i 48 metri al secondo, le corse si sono svolte per centinaia e centinaia di chilometri, davanti a folle innumerevoli, senza che alcuna sciagura sia sopravvenuta. Per ottenere questo risultato, del resto inevitabile, non si dovette già procedere ad alcuna limitazione assurda e inutile, ma fu sufficiente predisporre ogni cosa a seconda dello scopo da conseguire, porre in correlazione le parti della macchina, la struttura della strada i regolamenti della corsa all'altissima velocità da sviluppare. Le disgrazie provenivano non da eccessi immoderabili della macchina, ma dalla impreparazione e dalla deficienza di tutti gli altri elementi, compreso l'uomo, che insieme alla macchina doveva contribuire all'esito finale, derivavano da una sproporzione fra i diversi fattori dell'azione, alcuni dei quali erano pervenuti al grado di perfezione richiesto dalla quantità dello sforzo impiegato ed altri invece erano rimasti ad un grado inferiore. Così l'ossatura della vettura non corrispondeva alla potenza del motore, la strada polverosa e angolosa costrutta in vista di una velocità non mai superiore ai 30 chilometri all'ora non poteva certo prestarsi a velocità quadruple e quintuple.

Ora si è operata, almeno provvisoriamente, una specie di *mise au point* generale, e basta anche questo semplice e transitorio accordo perchè tutto proceda bene, perchè lo sviluppo avvenga normalmente sebbene rapidamente.

Come siamo passati in pochissimi anni dalla prima tappa del chilometro al minuto alla seconda dei due chilometri al minuto, così stiamo per toccare la terza

dei tre chilometri al minuto, tremila metri nel tempo in cui la lancetta dei secondi fa il giro del suo piccolo quadrante, 50 metri nell'attimo in cui la lancetta fa il salto quasi inapprezzabile da un secondo all'altro, ed è probabile che in breve stagione l'automobile arrivi ai 200 chilometri all'ora.

Nessuno arbitrio umano può arrestare questo impeto progressivo, questo continuo acquisto, questa tendenza a potere di più poichè in ciò consiste puramente e semplicemente la vita.

Chi non fa altrettanto non vive, chi non si amplia, chi non fa di più di ciò che ha fatto, chi non ingrandisce la cerchia del proprio potere, chi si conserva soltanto, non resta stazionario ma è in decadenza e diminuisce la propria vita, la quale si fa sempre più esigua in quanto cresce e si dilata quella di tutte le forze circostanti.

Ed ecco come di fronte allo straordinario e rapidissimo progredire dell'automobile, di fronte al suo slancio sempre più possente e veloce, ci è parso, guardandoci intorno, che una inattesa vecchiezza fosse piombata sulle cose, che subitamente ci sono apparse malconcie, grame e piene di rughe. La vettura, il *tranway*, il treno, la bicicletta medesima si sono improvvisamente allontanati da noi, nel passato. Essi sono pure rimasti tali e quali, nel loro posto, anzi hanno fatto qualche lento progresso, ma noi ci siamo così avanzati sull'ali del magnifico e nuovissimo utensile che dobbiamo guardarli da un'altra prospettiva, non più di faccia, come prima, ma voltandoci indietro, e visti così, mentre noi voliamo rapidamente, consapevoli del nostro immenso potere, circondati da un fragore che traduce in termini per noi intelligibili la grandiosità della gesta, esercitando soltanto le nostre più insigni qualità di intuizione

e di comando, essi ci sembrano poveri arnesi, logori e antichi, grevi e grotteschi, discostati da noi nella curva del passato.

Bicicletta, agile compagna nostra di ieri, oggi a noi estranea e quasi per noi fastidiosa e faticosa come l'ava remota la rozza *draisienne* degli *incroyables* del Direttorio!

3. *La 3ª tappa. — A più di 200 chilometri all'ora.*

Non è senza un brivido di ammirazione e di sgomento che si leggono le notizie circa la velocità raggiunta dagli audaci corridori intervenuti al *meeting* automobilistico del gennaio del 1906 di Ormond Beach in Florida.

Davanti a quelle cifre che ci esprimono nelle nostre misure convenzionali l'inaudita capacità della macchina e dell'uomo si rimane perplessi con lo sguardo perduto verso un orizzonte invisibile, come chi contempla un abisso senza fondo. E ciò che ci colpisce, ciò che oscilla fra il rispetto e la paura è nell'un caso e nell'altro la mancanza di un termine in cui fermare la nostra aspirazione, la nostra visione, il nostro sogno. Siamo di fronte a qualche cosa che sfugge al nostro calcolo, alla nostra percezione; di fronte a qualche cosa di tanto grande e superiore a noi, che a noi non è dato di poter costringere nella visuale chiara del nostro pensiero; di fronte a una possibilità tale di cui non osiamo e non possiamo concepire l'estensione.

E per nostra più profonda commozione questa incommensurabile facoltà di cui non sappiamo quale sarà il gesto supremo o l'ultima parola è nelle nostre mani,

è una nostra proprietà, ne siamo noi gli autori e i reggitori.

Questa incognita immensa è opera nostra. Talchè per un siffatto potere di cui ci sfuggono i limiti, per un siffatto strumento che teniamo nelle nostre mani, ma di cui non possiamo neanche divinare le sorprendenti possibilità future, è l'uomo, l'uomo di cui lo sforzo sembrava così brevemente circoscritto, è l'uomo che si circonda di una specie di aureola di infinito, è l'uomo che a poco a poco esorbita dalla realtà tangibile, costituita dal suo corpo, per ingrandirsi oltre ogni confine umano, per giganteggiare con la sua influenza oltre tutti i confini più vasti, per oltrepassare il varco dove lo può seguire senza turbarsi il nostro pensiero.

Ciò che ha fatto il piccolo uomo a Ormond Beach seduto sul *baquet* di una vettura da corsa, impugnando con le mani contratte il volante di direzione della macchina veemente, è tal cosa che colloca l'uomo, ritenuto finora una quantità finita e la sola realtà interamente percettibile, allo stesso grado di certi modi dell'essere per i quali tutti i progressi dei nostri mezzi di indagine non valgono che a darci la certezza della parte sempre più ampia che si rifiuta alla nostra indagine stessa.

Il più possente telescopio non fa che avvertirci della sterminata immensità delle pianure celesti, gli estremi bagliori che esso ci svela non sono già una fine, ma l'inizio di nuovi spazi inesplorati; e del pari il microscopio più acuto non solo non ci conduce attraverso l'impercettibile fin dove si arresta la divisibilità dell'esistente, ma anzi allarga talmente questa nozione della divisibilità da non lasciarcene più scorgere alcun arresto.

Dall'uno dei lati e dall'altro, in su o in giù, più ci si inoltra e più lunga la strada si presenta da percor-

rere. Quanto più si ottiene, tanto più ne rimane, finchè la mèta stessa è perduta di vista, non ci si prescrive più uno scopo determinato e conclusivo, non si pensa neanche più dove si arriverà. Si va, si va sempre avanti, sempre più lontano, unicamente con l'idea di proseguir oltre.

E oggi così avviene per l'uomo. Se dopo i primi suoi esperimenti di velocità locomotrice sul cavallo, in bicicletta, sulla locomotiva poteva prefissarsi un termine alla sua celerità di locomozione, se fino al momento in cui l'uomo con i suoi ordegni di corsa non superò il chilometro al minuto, o anche i cento chilometri all'ora, ci si poteva stupire ad ogni maggiore acceleramento e chiedere quando si sarebbe arrestato o fin dove sarebbe arrivato, oggi, doppiato così facilmente il terribile capo dei duecento chilometri all'ora, queste domande sono divenute assurde, non si formulano più, e se si formulassero o dovrebbero restare prive di risposta, o le risposte non avrebbero alcun fondamento.

L'uomo questo termine di certezza, il solo da noi ben conosciuto, di cui noi potevamo circoscrivere dentro un contorno netto ben stabilito l'entità tutta nota, oggi non è più così; il meraviglioso utensile gli ha attribuito la sua illimitata capacità, ed oggi quindi, anche l'uomo non è più un tracciato conchiuso, ma per un lato si prolunga, si estende con la sua nuova facoltà verso l'infinito, finchè dopo averlo a lungo seguito dobbiamo perderlo di vista.

Fino a che la velocità dell'uomo si aggirava dall'uno ai due chilometri al minuto, si manteneva cioè nel campo noto della massima velocità di cui sono dotati i più rapidi esseri viventi, dei massimi sforzi di movimento di cui noi siamo avvezzi a considerare su noi e intorno a noi gli effetti; fino a che la velocità dell'uomo non superava gli altri e più celeri impulsi veloci che noi vediamo muoversi sulla terra, nell'aria e nell'acqua: la velocità cioè dell'uccello, del cervo, del vento, dell'acqua che scende e della valanga che precipita; fino a che l'uomo aveva nella corsa dei rivali più forti di lui, e qualche creatura vivente o qualche impeto di materia mobile poteva sfuggirgli, lasciandolo indietro, ci si poteva giustamente domandare se l'uomo che aveva signoreggiato in tante altre attività la natura non l'avrebbe pure signoreggiata nella velocità, se l'uomo non avrebbe vinto nella corsa, tutto ciò che si muove e corre sulla terra, se cioè la sua velocità non sarebbe arrivata fino ad eguagliare quella più alta spiegata nel mondo.

Ma oggi che egli ha oltrepassato il chilometro al minuto, i due chilometri al minuto, i tre chilometri al minuto, e tra breve toccherà i quattro, oggi in cui egli si è scagliato attraverso lo spazio a una velocità di più di 205 chilometri all'ora, di più di 57 metri al secondo una tale curiosità più non ci punge, poichè questo risultato è già tale da sormontare la nostra curiosità istessa.

I limiti delle velocità naturali terrestri più vertiginose sono varcati, e sta per esserlo la velocità delle cose che cadono a picco; quale termine di paragone sarebbe ancora adeguato, quali ostacoli conosciuti potrebbero arrestare questo formidabile abbrivo, quali leggi inviolabili, quali veti assoluti decretati dalle impossibilità pratiche potrebbero impedire l'aumento di questo slancio ognor più possente?

L'uomo che alla fine del dicembre del 1905 toccava il vertice della velocità a 174 chilometri all'ora, venti giorni dopo accelerava di altri 30 chilometri il suo slancio. Chi può negare che fra sei, fra dieci mesi non avvenga altrettanto, che con un altro sbalzo si raggiun-

gano i 240 chilometri all'ora, e poi i 280 e i 300 e così di seguito?

Il fatto di aver conseguito la velocità di 205 chilometri all'ora, e di avervi resistito è di per sè, nella sua semplicità di cosa avvenuta, l'indice di tali e tante possibilità nuove, possibilità neanche da noi supposte, delle quali noi non siamo in grado di calcolare tutte le conseguenze. L'aver sostenuto un tale sforzo implica tali facoltà e tali mezzi, di cui era ignota l'esistenza, i quali possono condurre a risultati altrettanto ignorati e imprevedibili. L'esser già pervenuti a questo punto, l'aver già compiuto tanto quanto noi non avremmo mai osato immaginare, vuol dire che si può fare infinitamente di più, vuol dire anzi che noi non supponiamo neanche che cosa si possa fare di più, vuol dire che vi ha una tal somma di attitudini potenziali di cui non è possibile determinare l'ampiezza. E non solo noi non possiamo più prendere come misura gli estremi culmini fino ai quali può salire la resistenza umana, poichè è appunto in questa che di giorno in giorno scopriamo inesplorati tesori di energie, ma pèrdono anche di valore le barriere che sembravano segnate immutabilmente dalle ultime resistenze della materia.

Si direbbe che con l'estendersi della capacità dello sforzo umano si estenda del pari la virtù degli elementi o, il che fa lo stesso, diventi più arrendevole l'ostilità opposta dagli ostacoli.

Se taluno una diecina d'anni or sono si fosse pensato di portare su un piccolo ingranaggio una forza di 200 cavalli-vapore per affidarne poi la trasmissione ad una catena, come si fa ora comunemente sugli automobili da corsa, lo si sarebbe mandato, con una risata, a imparare le leggi elementari della fisica.

Adesso, come ho detto, è questo un problema che non preoccupa più alcuno, è un problema che non esiste neppur più. Oggi noi abbiamo sulle vetture da corsa anche gli ingranaggi di angolo delle trasmissioni cardaniche che sono sottoposti senza inconvenienti al medesimo sforzo, e quello che è più miracoloso ancora, abbiamo delle semplici fasciature elastiche di tela e di gomma, come i pneumatici, i quali un tempo non resistevano al lieve lavoro imposto loro dal *roulement* della bicicletta, e che oggi reggono ancora all'improbo travaglio loro richiesto per sospingere, aderendo al suolo, una massa di 1000 chilogrammi a una velocità di 205 chilometri all'ora. Le altre difficoltà meccaniche e fisiche che si presentano da questo punto in avanti, come la resistenza-limite dei metalli di cui sono costituite le bielle, gli assi motori e gli ingranaggi, del legno di cui sono fatte le ruote e del *caoutchouc* di cui sono composti i pneumatici, resistenze che secondo i nostri calcoli precedenti dovrebbero cessare oltre una velocità di 300 chilometri all'ora, non avranno la stessa sorte, non percorreranno la stessa parabola, non si troveranno al momento opportuno moltiplicate o superate così da schiudere tutta una nuova zona di espansione all'ardimento dell'opera umana?

Nel capitolo precedente, io poneva per la fine del 1907 il raggiungimento dei 220 chilometri all'ora. E mi sembrava che la mia previsione fosse azzardata.

Ed ecco invece che già al principio del 1906 le mie previsioni, non solo sono state pienamente confermate, ma brillantemente superate dagli avvenimenti.

È tal macchina prodigiosa l'automobile da non infliggere alcuna delusione, tutto si può promettere in suo nome, si può fargli il più largo credito, poichè manterrà tutte le promesse, e anzi le manterrà al doppio anzichè peccare per difetto.

Infatti precisamente nel penultimo giorno del 1905, il corridore Hemery su una *Darracq* ha battuto il precedente *record* del chilometro in 20 secondi e $^{3}/_{5}$ (velocità oraria 174 chilometri e 757 metri), ma poi al 24 gennaio del 1906 sulla spiaggia di Ormond Beach lo stesso Hemery ha percorso le 5 miglia (8 chilometri e 46 metri) in 2 minuti 34 secondi e $^{3}/_{5}$, sviluppando così una velocità media di 184 chilometri e 135 metri all'ora, per cui si ha il chilometro in 19 secondi e $^{2}/_{5}$. Finalmente il 27 gennaio Mariott su una vettura *Stanley* ha coperto il miglio in 28 secondi e $^{1}/_{5}$ e cioè a una velocità di 205 chilometri e 445 metri all' ora. Con questo record il chilometro è al disotto dei 18 secondi.

E non una gomma, non un ingranaggio, non un pezzo qualsiasi ha ceduto. E per la fine del 1906 Stanley il costruttore si è impegnato a consegnare al miliardario Gould una vettura di egual tipo, la quale deve fare il miglio in 25 secondi cioè a una velocità di 230 chilometri all'ora.

Ora per valutare il significato di tali velocità enormi non si ha che da riflettere che esse costringono, come già ho detto, il materiale a uno sforzo prossimo al limite di rottura, secondo i dati attuali. Il pneumatico, secondo calcoli attendibili, arriva a una resistenza di chilogr. 1,2 per millimetro quadrato, e perciò dovrebbe scoppiare a una velocità di 75 metri al secondo, il legno più forte di cui sono costruite le ruote non resisterebbe a una velocità tangenziale di 90 metri al secondo. Ed ora la velocità effettivamente sviluppata è già di 60 metri circa al secondo.

È spaventevole poichè sembra che si esplichi sul margine stesso della catastrofe!

Malgrado ciò crescerà ancora, arriverà a 75, a 80, a 90, a 100 metri per secondo e l'uomo resisterà e la materia non si sfascerà.

E se non si potrà più correre su pneumatici e rotolare su ruote, si striscerà, si scivolerà, si raderà la superficie della via, si bucherà lo spazio invece di progredirvi grado a grado.

Già fino da ora è questa l'impressione prodotta da Hemery; *il trouait litteralement l'espace*, ha telegrafato un corrispondente, e un altro ha detto per Mariott, immerso dentro la sua torpediniera terrestre da cui emergeva solo con il sommo del cranio: *It was like shooting a ball from a cannon*. Filava come una palla da cannone!

III.

Il successore dell' automobile
Dopo la velocità sulla terra, il volo nei cieli

Noi viviamo in un momento veramente interessante, tanto interessante che nel giornale che noi comperiamo alla mattina per un soldo possiamo leggere quella che sarà tra breve l'indimenticabile storia dei più grandi mutamenti dei destini umani.

Tra una notizia di *sport* e l' altra, tra un'informazione politica e una militare si insinua la grande storia, la storia che registra gli eventi insigni, i principii e le fini delle êre, le date in cui si cambia la faccia del mondo, una storia eguale per ampiezza di nuovi destini a quella che ha annotato la conquista della Persia da parte di Alessandro, la morte di Giulio Cesare, la caduta dell'impero romano, la scoperta dell' America, la battaglia di Waterloo.

Recandoci a vedere uno spettacolo di gioco, una gara sportiva, sia un esperimento di aviazione, sia una corsa di automobili, sia un concorso di dirigibili noi assistiamo a tutta una nuova civiltà in via di formazione, a tutto un nuovo sistema di vita in via di organizzarsi, a una trasformazione in atto delle condizioni d'esistenza e del materiale tecnico dei popoli.

Chi avrebbe mai pensato, circa quindici anni or sono, quando Levassor associatosi a Panhard per sfruttare in Francia il brevetto del motore Daimler esponeva le sue prime vetture automobili impacciate e infide ai dileggi del pubblico, chi avrebbe mai pensato allora all'enorme sviluppo e alle innumerevoli applicazioni dell' automobile odierno il quale è arrivato a occupare il posto eminente tenuto già dalla locomotiva, a essere come il punto centrale intorno a cui si dispone non solo l' ordine tecnico ma anche tutto l' ordine della vita moderna?

Chi avrebbe supposto, assistendo a quelle prime corse, di presenziare all'inizio non dico di una nuova fase di civiltà, non dico di una grande rinnovazione della meccanica, non dico di una completa trasformazione dei mezzi di locomozione e di trasporto, ma soltanto all' inizio di qualche cosa di più di un gioco inutile?

Chi avrebbe mai presentito in quel rozzo e imperfetto veicolo l'ordegno miracoloso che doveva attribuire all'uomo per la prima volta, la facoltà della velocità nei suoi spostamenti come una facoltà naturale, sempre pronta ad agire e in piena disponibilità individuale, come è nel cavallo e il volo nell'uccello?

Veramente l'uomo non aveva alcuna esperienza, nè alcun fondamento per ampliare così la sua presaga consapevolezza, nè per trarre un così fantastico pronostico.

Lo sviluppo delle ferrovie lento gravoso e faticoso non poteva valergli a questo scopo.

Le ferrovie erano già in incubazione nel secolo decimo ottavo e si svolsero pian piano, a poco per volta nel secolo decimonono e quello che più importa lo sforzo era ed è ancora tanto ingente e visibile che l' effetto raggiunto non poteva mai destar meraviglia.

La locomotiva era ed è un tal complesso di energie e di peso, la linea ferrata richiede tanto e tanto di opera, di studi, di tempo, e di capitali, e nel suo insieme il movimento ferroviario esige una tal somma di lavoro, di cautele, di mezzi che l'effetto ottenuto sembra non compensare i sacrifici compiuti.

È una vittoria pagata a troppo caro prezzo.

Appunto per il duro ammaestramento delle ferrovie l'uomo era piuttosto inclinato a nulla prevedere di bene dai nuovi congegni. Egli non poteva certo sperare nel miracolo dell'improvvisa liberazione e dell'incredibile e facile potenza, non poteva certo immaginarsi che sarebbe avvenuto tutto l'opposto di ciò che si era verificato per le ferrovie.

Ma adesso l'esperimento è fatto, l'esempio di ciò che ha compiuto l'industria automobilistica porrà l'uomo in una disposizione di spirito ben più alacre ed avvertita di fronte ai nuovi tentativi, ai nuovi ardimenti e ai nuovi congegni, di quella in cui si è trovato al sorgere dell'automobilismo.

Ecco pertanto che noi siamo ora preparati a comprendere il significato dei prossimi avvenimenti che si effettueranno nel campo della aeronautica, a valutare l'importanza di queste nuove manifestazioni aeronautiche da cui stanno per prorompere a sciami i futuri destini di cui possiamo antivedere le probabili direzioni. Ecco che noi possiamo interpretare la recente storia dell'aeronautica in una guisa differente da quella con cui interpretammo diffidenti la storia iniziale delle altre invenzioni, in una guisa che ci dà l'ineffabile speranza di essere vicini alla mèta.

Ecco infine che noi palpitiamo di ansia, che noi tremiamo di aspettazione come per l'imminenza di un prodigio che dovrà mutare le sorti delle genti all'annuncio

delle nuove gare, dei nuovi concorsi, delle nuove esposizioni e dei nuovi premi istituiti per la locomozione aerea (1).

Noi siamo irresistibilmente trascinati, davanti a tali mostre e a tali premi, a pensare alle prime mostre e alle prime gare di automobili; noi non possiamo più considerarli come un fatto isolato. Ci vien subito fatto per i premi del De La Meurte di pensare ai premi per le corse automobilistiche, premi contesi in principio fra la generale indifferenza e divenuti oggi i soli premi per i quali la gara suscita il più vivo interesse di tutto il mondo. E per la mostra aeronautica di Milano siamo condotti a meditare sul posto che hanno preso fra le assemblee delle industrie gli annuali *Salons* automobilistici in cui convergono le più vitali correnti di attività mondiale, i soli in cui si contiene lo strumento intorno a cui si aggirano i più forti interessi e le più ardenti cupidigie del tempo nostro, lo strumento in cui adesso si compendia la maggior somma di influenza su ogni ramo della vita moderna.

Tra quanti anni i premi del De La Meurte per la locomozione aerea saranno i veri gran premii, quelli che avranno offuscato tutti gli altri, i premi di quella gara per eccellenza, l'esito della quale sarà atteso con maggiore ansietà dal mondo intero, come fu in pas-

---

(1) Ricordo fra gli altri il premio istituito da Henry Deutsch de la Meurte che consiste in una coppa del valore di 100000 franchi da disputarsi su un circuito chiuso di almeno 200 chilometri da apparecchi automobili di qualunque sistema per la locomozione aerea.

La coppa sarà data al Club del vincitore. I tre primi vincitori avranno poi un premio di 20000 lire ciascuno.

sato il gran premio ippico, come è adesso il gran premio automobilistico?

Tra quanti anni le mostre di aeronautica come quella di Milano saranno ciò che sono adesso i *Salons* automobilistici e cioè l'esposizione del congegno-tipo su cui si impernia tutto un atteggiamento di vita e di civiltà?

Sono date queste che non si possono ancora fissare, quello però che già si può affermare davanti all'odierno movimento aeronautico e allo sviluppo che prenderà in in breve, si è che omai non si tratta più di esperienze singolari destinate a rimanere uniche, di imprese temerarie, di eccentricità, di acrobatismi individuali. È questo uno stadio omai oltrepassato dall' aeronautica come è stato oltrepassato dal ciclismo e dall' automobilismo.

Chi ricorda quel tipo stravagante che circa venticinque anni or sono, osava avventurarsi per le vie della città appollaiato sulle due ruote diseguali dei primi bicicli di legno fra lo stupore e il dileggio dei passanti, chi rammenta quel folle che, una quindicina di anni or sono, invece di servirsi dei cavalli, passava per la città e per i villaggi fra il terrore degli spettatori su un ruotabile inusitato carico di ferraglie e spinto da un motore a vapore o a benzina che strepitava e fumigava e il più delle volte si arrestava inesorabilmente?

Sono queste le fasi quasi leggendarie del ciclismo e dell'automobilismo i periodi iniziali dei pericolosi bicicli spediti come rarità dell'Inghilterra, delle prime Daimler, delle prime Panhard guardate come bizzarrie meccaniche, atte tutto al più a servire come giocattolo o a rompersi il collo, certo prive di un qualsiasi avvenire industriale e di qualsiasi sviluppo pratico.

Ed è a questi periodi che corrisponde quello in cui si comprendono i vari tentativi aeronautici e aviatorî

fino a Severo, fino a Santos Dumont, fino a Andrée, fino a Zeppelin, fino a Lilienthal, fino a Maxim.

Ma a questo punto si entra in una nuova fase, in cui si continua il parallelismo fra il ciclismo, l'automobilismo e l'aeronautica.

Il ciclismo e l'automobilismo cominciano a essere praticati come *sport,* bicicletta e automobili cominciano col diventare arnesi di gioco, di divertimento per compiere nuovi gesti. I giovani se ne appassionano. Qualche gran signore che era dapprima il raro utente del nuovo congegno ne diventa l'apostolo, il fabbricante ardito e tenace, ed ecco i nomi del Chasseloup Laubat, del Levassor, del De Dion specialmente, il primo che corse per Parigi su una specie di triciclo mosso da un motore a vapore e poi il più fervido fautore dell'automobilismo ed uno dei più grandi industriali automobilistici odierni. È in questa seconda fase che si fondano i sodalizi tra i fedeli del nuovo *sport,* che si indicono gare e si stabiliscono premî di incoraggiamento.

E così è avvenuto pure per l'aeronautica, l'esempio dei Santos Dumont dei de la Vaulx, dei Lilienthal da una parte, gli studi degli scienziati, le trattazioni dei giornali dall'altra rendono un po' più familiare il veicolo aereo.

A poco a poco la moda fa delle ascenzioni aeree uno *sport* in voga fra le classi signorili, tra gli aeronauti più esperti e intrepidi si annoverano i primi nomi della nobiltà e della ricca borghesia di Francia. E mentre il conte de la Vaulx diventa il più valente pilota per i palloni sferici, un altro milionario il Lebaudy fa per i dirigibili quello che aveva fatto il De Dion per gli automobili; si associa a ingegneri, crea una specie di officina aerostatica donde esce il primo dirigibile che può veramente essere diretto. A questo ne succedono

altri sempre più perfezionati finchè l'ordegno è quasi al punto, e richiama l'attenzione delle folle e dell'autorità governative. Da un oggetto di gioco si intuisce che può divenire uno strumento della massima importanza pratica.

Egualmente all'*Automobile Club* si fonda l'*Aereo Club*, alle coppe e ai premi automobilistici Gordon Bennett, Vanderbilt ecc. si istituiscono coppe e premi aeronautici pure Gordon Bennett, Deutsch de la Meurte ecc.

L'eccentricità di uno o di pochi si muta rapidamente nel divertimento e poi nell'esercizio appassionato di molti e perciò lo strumento impiegato deve fabbricarsi sempre in maggior copia e con l'accrescersi la produzione si specializza, si perfeziona, si tramuta in un'industria in cui si forma un personale tecnico specializzato, ammaestrato che a sua volta con nuovi studi, con invenzioni e con la maggior esperienza migliora sempre più l'apparecchio fabbricato.

Così è stato possibile dalle prime officine di fabbri e di carrozzai venire alle odierne fabbriche di biciclette che ne producono annualmente a migliaia, dai primi laboratori in cui si escogitavano le prime combinazioni fra i motori e le vetture, giungere alle grandi fabbriche attuali, che non costruiscono che automobili.

E così del pari accadrà per i palloni, per i dirigibili per le macchine aeree, per tutti gli apparecchi aeronautici, i quali finora sono costruiti in officine improvvisate dove se ne fabbrica uno ogni tanto, e il più delle volte uno solo da un personale non specializzato. Questi apparecchi hanno tutte le imperfezioni di una costruzione eseguita per la prima volta; ma tra breve dovranno fabbricarsi in officine stabili, le quali saranno sempre occupate in questo lavoro.

I più certi segni annunziano che la terza fase è in vista anche per l'aeronautica, la fase di applicazione pratica, la fase in cui l'automobilismo si espande ora trionfalmente, la fase in cui lo *sport* di ieri è assunto alla funzione pratica e proficua dell'oggi.

Noi sappiamo da una parte che varie nazioni si disputano la macchina volante definitiva dei fratelli Wright ancora avvolta di mistero, ma sulla quale si appuntano le speranze di capitalisti e di capi di eserciti europei; sappiamo che ora si sta attuando la costruzione di decine e decine di dirigibili tipo Lebaudy per dotarne l'esercito francese, sappiamo la fede tenace degli Archdeacon e dei Ferber.....

Ed è in questo momento che i donatori offrono premi e coppe per la gara delle nuove macchine aeree, che se ne apprestano mostre speciali....

Ah no non si tratta più di una utopia, di un sogno, no, lo scopo è ora in vista, la mèta è vicina, la vittoria è invero nell'aria, l'applicazione pratica è imminente e già se ne intravede la smisurata estensione nel dominio dei cieli.

È la facoltà del volo che sta per concedersi all'uomo, come dall'automobile gli è stata concessa quella della velocità.

Nella stessa collana

1. Paolo Buzzi, *Aeroplani*
prefazione di Giampaolo Pignatari

2. Luca Beltrami, *Guida storica del Castello di Milano 1368 - 1894*
prefazione di Amedeo Bellini

3. Giacinto Motta, *Il Telefono*
prefazione di Vittore Armanni

4. Giovanni Schiaparelli, *Forme organiche naturali e forme geometriche pure*
prefazione di Elena Canadelli

5. Ignazio Cantù, *Album dell'Esposizione industriale italiana 1871*
prefazione di Ilaria M. P. Barzaghi

6. Gaetano Cantoni, *L'agricoltura in Italia*
prefazione di Tommaso Maggiore

Finito di stampare
nel mese di settembre 2010
presso Associazione Padre Monti - Saronno