pianura e sul monte a gradini, immettendovi poi dell'acqua corrente, quasi creando di acque sparse, cause di devastazione, una rete di arterie e di vene per la circolazione della vita terrestre; e questi sono i canali, i quali hanno spesso bonificato intere regioni, come la vallata del lago di Fucino e le paludi pontine, e arricchitene e salvatene altre, come le pianure del Veneto e dell'Olanda; ma la moderna idraulica ben altre opere ha per incanto realizzato o sta per compiere, che furono lungamente vagheggiate invano dagli antichi. E questi sono i grandi Canali intermarittimi, come Suez, Corinto, Panama ¹⁾, a cui se ne stanno per aggiungere in questo scorcio di secolo molti e molti altri che andremo in parte enumerando.

E poscia ogni città interna, per poco che fosse stata vicina al mare, volle il suo canale e il suo porto alla mano. Pietroburgo, Manchester, Parigi, Roma e Berlino vollero o stanno per avere il loro porto e l'avranno tutte di certo.

Come in America gli Stati Uniti ²⁾, per la loro stupenda canalizzazione (che permette la navigazione costiera, a ridosso delle bufere dell'Atlantico, quasi dietro una immensa diga di dune, di colline e di città, da Boston a Savannah, e da qui al golfo Messico, e poi da Nuova York ai grandi laghi e a Chicago), così in Europa la Francia, la Russia e principalmente l'Olanda, l'Inghilterra e la Germania si distinguono per la rete di canali che intersecano quelle regioni.

Già si propone di aprire un varco dal Caspio al Mar Nero, colla congiunzione del Volga al Don; l'istmo di Percep sarà presto tagliato; ma una congiunzione per fiumi e per canali fra il Mar Nero e il Baltico è già antica ed

¹⁾ REZZADORE, Il taglio dell'Istmo di Panama, *Rivista Marittima*, 1884. — RAINERI, Il Canale di Corinto, *ibid.* 1888.

²⁾ RINGWALT; *Development of Transportation Systems in the United States*. Philadelphia, Railway World Office, 1888.