

sfatte in pochi giorni, con gran vantaggio degli acquirenti, che in tal modo possono rifornirsi in breve tempo e secondo i bisogni, senza essere obbligati a tenere immobilizzate forti quantità di merci o ad attendere l'invio dei diversi articoli da centri di produzione più lontani.

Questa funzione razionale e utilissima si sviluppa sempre più col perfezionamento della organizzazione locale e delle comunicazioni con le diverse zone. Certamente essa trae gran vantaggio dal movimento determinato dalla « Fiera del Levante », movimento di finanziari e di uomini d'affari italiani e orientali, che, in occasione di tale manifestazione, hanno la possibilità di incontrarsi e concludere importanti contratti a Bari.

Omettendo considerazioni di carattere analitico, che in questo caso sarebbero prive di sviluppo deduttivo, ci limitiamo ad asserire che Bari può sottrarre ai traffici triestini e veneti quelle correnti che risentono negativamente dell'addentramento dei porti dell'Alto Adriatico: passeggeri, merci ricche e merci bisognevoli di particolare velocità di trasporto (intendendo per velocità anche il risparmio sugli interessi dei capitali impiegati, la possibilità di un pronto collocamento delle merci, l'immediato rifornimento ai magazzini, l'esonero delle spese di assicurazione per le merci imbarcate, ecc.) possono rendere conveniente il trasporto via terra lungo l'Adriatico, fino all'imbarco a Bari.

Come si vede, anche in questo caso non è possibile parlare di concorrenza di porti italiani fra loro; anzi, la specializzazione di Bari per determinati titoli non fa che rendere più evidente e palese che nell'Adria-

tico italiano è possibile una sana coordinazione e collaborazione dei diversi empori, a tutto vantaggio dello sviluppo del traffico e del progresso economico internazionale.

La costa orientale dell'Adriatico, che fino alla caduta dell'Impero era parte essenziale della struttura politica austro-ungarica, era conosciuta nel commercio internazionale e nel mondo marittimo attraverso i grandi empori di Trieste e Fiume, centri ambedue di intensa vita economica.

Questi porti costituivano la doppia porta della Monarchia dualista, mentre tutti gli altri scali, e soprattutto i dalmati, non avevano alcuna importanza nel commercio marittimo internazionale.

Completamente separati dal ricco retroterra, i porti dalmati limitavano le loro funzioni alla provvista di derrate e di prodotti di prima necessità per i non molto estesi territori circostanti, ricorrendo spessissimo ai mercati di Trieste e Fiume.

Col nuovo assetto politico verificatosi dopo lo sfacelo dell'Impero austro-ungarico, cambiarono le circostanze e le condizioni per un ulteriore sviluppo della vita economica, commerciale e marittima della Dalmazia, creandosi nuove grandi possibilità di traffico.

Lungo il litorale jugoslavo esistono 167 scali frequentati da piroscafi. Ma, ai fini del nostro studio, rivestono importanza solo Susak, Sebenico, Spalato e, in parte, Ragusa. Appunto sull'attività di tali empori noi ci intratterremo diffusamente, anche perchè non esistono pubblicazioni italiane che espongano la situazione adriatica jugoslava, traendo deduzioni o da dati