

contestabilmente a favore del secondo progetto.

Il porto di Spalato risente un danno dalle diverse prospettive esistenti circa la possibilità della sua costruzione tecnica, e si potrebbe dire quasi che questa abbondanza, di cui natura l'ha favorito, sia piuttosto di svantaggio che di profitto.

Per dare a Spalato la possibilità di diventare un importante centro di traffico, si impone la necessità della costruzione della linea ferroviaria Belgrado-Serajevo-Spalato (di cui parleremo diffusamente più avanti), che dovrebbe rappresentare l'allacciamento diretto fra la Bosnia-Erzegovina e il bacino della Sava-Danubio, da una parte, e l'Adriatico centrale dall'altra. Ad onta della lunga lotta sostenuta per ottenere la citata ferrovia, nulla è stato fatto, e la ragione di queste indecisioni del Governo jugoslavo in così delicata questione appare evidente quando si pensi che la Jugoslavia, che una volta sospirava appena 5 km. di costa per avere uno sbocco al mare, si è trovato d'un tratto in possesso di 600 km. di litorale felice, con numerosi buoni porti naturali.

Il Governo è edotto delle necessità che impongono un indirizzo organico; ma le correnti contrarie, che non possiamo qui partitamente esaminare, sono numerose; v'ha chi dice che ogni forma di incremento di Spalato recherebbe danno a Susak: idea questa veramente miope, nonchè priva di fondamento geografico ed economico, non trovandosi Susak in condizioni favorevoli per i traffici della Bosnia-Erzegovina e della Serbia occidentale.

Dal canto nostro, reputiamo necessaria ed opportuna la politica di lavorare in tutti

i sensi, sempre, s'intende, senza artifici, per il porto di Spalato, unico emporio per la espansione centro-jugoslava dei traffici: pur restando utile aiutare nelle loro molteplici esigenze gli altri scali della Dalmazia, che si trovano in condizioni inadatte a soddisfare i bisogni imposti dalla naturale configurazione del loro retroterra.

Poichè ci siamo trattenuti alquanto a dire delle condizioni in atto e potenziali del porto di Spalato, ci soffermeremo meno lungamente ad esaminare le singole correnti del traffico. Come si rileva dai due prospetti riferiti qui di seguito, lo sviluppo del porto in parola è andato continuamente aumentando fino al 1928, anno in cui la stazza delle navi ormeggiate ha raggiunto i 2 milioni 927.128 tonnellate; in secondo luogo, Spalato è un porto prevalentemente di esportazione, particolarmente verso l'estero.

Le merci costituenti il traffico di Spalato

Anno	Navi ormeggiate (1 tonn. = 2.8315 mc.)	
	numero	tonnellaggio
1913	6.833	1.816.052
1922	6.309	1.385.229
'23	5.827	1.218.122
'24	6.721	1.583.164
'25	7.524	1.977.135
'26	7.684	2.043.940
'27	7.508	2.304.223
'28	8.763	2.927.128
'29	9.789	2.851.991
'30	9.209	2.737.991
'31	9.882	2.902.603
'32	8.957	2.704.834
'33	9.529	2.860.407
'34	9.875	3.210.625