

smo illuminato, divenne uno stato forte anche nell'Adriatico, solo allora Trieste prosperò. Cadde il porto franco, gli antichi privilegi furono tolti, ma la prosperità economica dell'emporio non subì il minimo danno.

Non è dunque affatto necessario, e cercheremo di dimostrarlo meglio in seguito, che Trieste, come molti opinano, sia eretto a porto franco: è indispensabile invece che Trieste si trovi nel territorio di uno Stato potente dominatore dell'Adriatico!

Nemmeno è indispensabile che Trieste sia legata politicamente ai paesi del retro terra. Al tempo di Carlo V Trieste fece parte dei territori della corona di Spagna, ma il suo commercio non soffrì, nè fu avvantaggiato da questa situazione. Nè ha valore l'asserzione di taluni che alle barriere politiche dividenti il retro terra dal porto di Trieste, si deve il decadimento del suo commercio durante la dominazione francese del primo decennio del secolo scorso. Già accennammo altrove le cause di questa decadenza.

Da quanto esposto ci sembra di poter concludere:

1) L'alto Adriatico ha sempre avuto uno o più centri di grande commercio e, data la sua funzione intermediaia tra il commercio dell'Europa Centrale e quello dell'Oriente, dovrà anche in avvenire avere questi centri di traffico.

2) Trieste non è un emporio artificiale, creato cioè e mantenuto efficiente con provvedimenti legislativi. Se in passato non fu un grande porto ciò dipese dalla mancanza delle condizioni allora necessarie per divenire un grande emporio, condizioni che oggi non sono più richieste.

3) La proclamazione del porto franco non fu il fattore principale della prosperità di Trieste; essa diede poco frutto in passato e meno ancora può darne presentemente, giacchè il porto franco s'adatta alla funzione di riesportazione, che Trieste ebbe sempre in misura infinitesimale, e non già a quella, specifica di Trieste, ma generale oggi a tutti i porti, cioè la funzione che Paul Rouzier (1) chiama regionale, ossia quella di servire un certo retro terra più o meno vasto.

4) Le barriere politiche alle spalle di Trieste non impediscono i traffici di questo porto, purchè lo Stato, al quale Trieste appartiene, sia forte, possa, nei modi che più tardi cercheremo di stabilire, legare commercialmente gli Stati del retro terra e dominare il commercio dell'Adriatico.

CAPITOLO TERZO

La potenzialità economica del porto triestino nell'anteguerra.

Capacità dei bacini del porto e degli arredamenti ed impianti. — Organizzazione del traffico. — Linee ferroviarie di comunicazione. — Società e linee di navigazione. — Breve cenno sull'organizzazione industriale, bancaria e delle istituzioni commerciali.

Esaminiamo ora brevemente quali erano i mezzi coi quali Trieste provvedeva a mantenere ed a sviluppare l'intenso traffico che ad esso affluiva a guisa di benefico fiume.

Per porto di Trieste intendiamo quello specchio d'acqua che dalla riviera di Barcola, a quattro Km. a Sud-Est del promontorio di Miramar, s'estende fino al vallone di Zaule. Esso è diviso in 5 bacini d'approdo: due per il grande commercio marittimo internazionale, il porto nuovo finito nel 1884, ed il porto «Duca d'Aosta» ancora in via di compimento, il primo destinato ai traffici col Levante, l'Egitto ed il lontano Oriente, il secondo riservato ai grandi transatlantici ed al commercio con le Americhe, un porto speciale, quello di Servola, per il traffico del legname, un porto speciale, quello di

(1) P. Rouzier «Le grands ports de la France et leur rôle économique».