

d'oltre mare la merce destinata a lontani paesi dell' interno, o da questi la merce spedita oltre mare. Anche ad onta di qualsiasi frazionamento o rivolgimento politico, i traffici finiscono sempre per cercare e trovare le loro vie naturali. Le leggi geografiche e gli interessi economici impongono poco a poco, irresistibilmente, i loro postulati, e le difficoltà transitorie create dalle gelosie politiche e dalle rivalità economiche sono destinate successivamente a scomparire, perchè gli interessi ed i vantaggi consigliano ai dissidenti un'intesa basata su concessioni reciproche.

È per tali ragioni che Fiume ha potuto diventare, per volontà dell' Ungheria, un grande porto marittimo ed il suo sviluppo costantemente ascensionale negli ultimi quarant'anni dell' anteguerra prova e conferma l'eccellenza della sua configurazione geografica, di fronte ai bisogni marittimi del suo retroterra. Tre tappe del traffico marittimo di Fiume stanno a dimostrare questa verità : nel 1875 il traffico era di tonn. 188.000 ; nel 1888 era di 821.000 tonn. ; nel 1913 era di 2 milioni 800.000 tonn.

Il traffico fiumano nel 1913, ultimo anno del quale si posseggono dei dati statistici, era delle seguenti entità :

Importazione via terra q.	13.147.905
Importazione via mare »	9.229.592
Esportazione via terra »	11.738.827
Esportazione via mare »	6.258.767

La mancata corrispondenza tra importazione ed esportazione si deve in parte al consumo locale e in parte a un difetto di registrazione (le merci da riesportarsi non sempre erano registrate).

Esaminando particolarmente i singoli dati, l' importazione via terra dà queste cifre, per i paesi di maggior traffico e per le merci di massimo transito :

Zucchero q. 3.913.000 provenienti dall' Ungheria e q. 29.660 dall' Austria.

Cereali q. 1.540.603 dall' Ungheria ; q. 59.000 dall' Austria e q. 42.589 da altre parti.

Legname q. 2.622.046 dall' Ungheria ; q. 637.489 dall' Austria e q. 347.251 da altri paesi, su un totale di q. 13.147.905.