

pure sarà compiuta la ferrovia dal mare a Serajevo, ne possa derivare un serio sviluppo economico alla Nuova Austria: il movimento colà è quasi esclusivamente militare ed amministrativo; le ferrovie esistenti nel 1883 diedero un reddito inferiore d'un sesto all'anno precedente, nel quale c'era stato da combattere l'insurrezione. Al pari di molte province nel regno d'Italia il paese austro-turco non è predisposto al servizio che possono rendere le ferrovie; non ne traggono giovamento se non gli scarsi centri urbani colle loro meschine esigenze. La salvatichezza generale tiene l'importazione in limiti molto ristretti; i capitali mancano per isfruttare le miniere e le foreste; l'agricoltura e l'industria, zero; tutta l'esportazione si riduce alle prugne della Bosnia, al tabacco dell'Erzegovina, a un po' di lana e di pelli gregge.

Non si può dunque dire che la Nuova Austria per sè stessa debba meritare alla Vecchia l'invidia del mondo; il suo valore sta nelle necessità politiche, nel giovare al dominio dell'Adriatico, nell'essere opportuna base di operazioni a ulteriori progetti verso l'Arcipelago. È una forte posizione strategica, assicurata in qualunque complicazione e per qualunque soluzione della questione d'Oriente.

Per dominare il delta della Narenta serviva ai Veneziani il Forte Opus; ora questo non è più che