

Dunque tutto il traffico marittimo dell'Adriatico deve passare *sotto le forche caudine* della Dalmazia. Se il possessore della Dalmazia non vuole che si navighi nell'Adriatico, nessuno può ribellarsi alla sua volontà. Tutta la vita commerciale, tutta la libertà di movimenti e di navigazione, l'esistenza stessa dell'Italia adriatica dipendono dalla Dalmazia. Ciò si è constatato una volta di più anche in occasione della presente guerra mondiale. L'Italia neutrale vide la sua costa adriatica, da Venezia a Brindisi, ridotta in uno stato terribile di atonia, perchè la navigazione dovette essere sospesa completamente nel « mare nostrum » a motivo delle mine seminate dall'Austria davanti alla Dalmazia e davanti all'Istria. Le quali mine poi, staccandosi, seguono le correnti marine che, salendo la costa dalmata sino a metà Adriatico e poi biforcandosi, vanno a battere contro l'opposta sponda d'Italia, minacciando persino la piccola navigazione costiera fra porto e porto e l'attività peschereccia da Venezia a Bari (1).

Se questo sistema di affermazioni fosse esatto, esso dovrebbe essere confermato dalla esperienza di quest'ultimo secolo, durante il quale la Dalmazia è stata politicamente divorziata dalla costa occidentale dell'Adriatico: cioè questa costa occidentale dovrebbe essere coperta tutta di ossa di naufraghi italiani e di rottami di navi italiane, spinte a sfracellarsi contro la terra importuosa dalle tempeste e dalla impossibilità di rifugiarsi nei porti dalmati. Ma gli abitanti dell'Adriatico non hanno mai avuto sentore di siffatta tragedia secolare.

La verità è che la rotta dei piroscafi è normalmente indipendente dai venti, e tende direttamente da porto a porto: solo coi forti tempi di bora debbono anch'essi ten-