

Ma si sa in Italia che l'Austria dal 1868 al 1914 non ha speso in tutto per il porto di Trieste che 116 milioni di corone (compreso il contributo del Comune), mentre la Francia, nello stesso periodo, ha speso più di un miliardo, ed anche l'Italia, per il solo porto di Genova, ha speso 235 milioni di lire!

Prima del 1857 Trieste non aveva mezzi di comunicazioni ferroviarie con l'interno, ed intanto una parte delle merci che avrebbero dovuto giungervi prendeva la via di Amburgo. Nel 1905 si ebbero le ferrovie, ma con carattere piuttosto strategico che commerciale.

Pur con tutti questi errori e molti ostruzionismi del Governo austriaco, Trieste ha prosperato.

Nel 1912 approdavano 12.614 navi di 4 milioni e mezzo di tonnellate.

Il traffico marittimo fu calcolato nel 1910 a 28 milioni e mezzo di tonnellate; nel 1913 è salito a quasi 35 milioni.

Molto; ma non quanto avrebbe dovuto operarsi da un unico porto di un grande Stato continentale. Venezia, con un hinterland assai meno esteso, sta presso a Trieste con il suo movimento di 26 milioni.

Ciò risponde alle preoccupazioni di coloro i quali, amnessa Trieste all'Italia, vedono la ruina di Venezia.

Una elementarissima conoscenza di fatto insegna che l'entroterra del porto di Venezia è tutto nella valle del Po nelle Alpi ad occidente.

L'entroterra di Trieste è invece ad oriente ed al nord-est.

Se fin d'ora Trieste è preferita a Venezia per il traffico di alcune merci, come p. e. per il caffè (del quale a Trieste evvi una borsa d'importanza europea), ciò è dovuto alla sua superiorità nella organizzazione dello scarico delle merci.

LA MINACCIA DEI PORTI GERMANICI AI MEDITERRANEI.

Trieste è minacciata dallo stesso Governo che la domina nel suo entroterra: il Governo austriaco ha posto