di più intenso traffico; questo ascese, infatti, l'anno scorso a vapori 4685, velieri 711, tonnellate di merci 1.083.460. Ma la città commercia principalmente in vini, esportando i prodotti eccellenti delle contigue isole della Brazza e di Solta: è peraltro un commercio alquanto aleatorio, necessariamente sottoposto alle fluttuazioni dei raccolti. Quest'anno, intanto, la vendemmia ha dato risultati meschinissimi; e il porto e la città ne subiranno una grave ripercussione. Orbene, a consolidare e accrescere incalcolabilmente il movimento commerciale di Spalato, il governo non dovrebbe far altro che adempiere la vecchia promessa della congiunzione ferroviaria con Serajevo, e avrebbe finalmente, oltre tutto, una linea dalmata redditizia. Ma si sa che l'Austria, per mantenere inalterata la sua egemonia economica e politica su tutto il retroterra balcanico, non vuol saperne delle così dette ferrovie « trasversali » che, tagliando le sue linee di penetrazione da nord a sud, dovrebbero portare dall'Adriatico verso il Danubio. Una linea ferroviaria Spalato-Serajevo avvantaggerebbe anzi tutto Ancona e il traffico con l'Italia. Perciò la Dalmazia è stata condannata a non possedere ferrovie vere e proprie.

La politica balcanica dell'Austria l'ha sacrificata, e, contemporaneamente, la forzata disgiunzione dall'Italia l'ha immiserita. Tutta la vita della Dalmazia, infatti, si esplica sul mare, alimentandosi principalmente con la navigazione e con la pesca. Ma se le Dinariche, cintura scoscesa e continua di oltre 1500 metri di altezza, la dividono inesorabilmente dalla Balcania, il mare la avvicina naturalmente alla penisola italiana. Senonchè da Lissa in poi, per quarant'anni consecutivi (sembra incredibile, ma è vero), furono interrotte tutte le comunicazioni marittime con i porti del Regno.