

l'altro avrebbero assicurato sempre nuovi capitali alle iniziative del commercio e della navigazione.

Le promesse d'aiuto al Lloyd si risolsero nel 1865 in una diminuzione della sovvenzione. Viceversa il monopolio assicurato a quella compagnia per alcuni servizi fu di grande danno allo sviluppo dei commerci, quando essi, aperto nel 1869 il canale di Suez, avrebbero potuto estendersi in modo sino allora insperato. Il Lloyd, che aveva l'unico parco di vapori di grande cabotaggio, non sollecitato dalla concorrenza, né dal governo, si trovò del tutto impreparato. Impreparata anche la



fig. 76: Revoltella e Sforzi visitano i lavori dell'istmo di Suez col Lesseps (dall'*Illustration*, 1862)

città, malgrado il passato. E il canale di Suez, oggetto di angosciate speranze e di fervide illusioni, di cui nessun porto avrebbe potuto più di essa avvantaggiarsi, rimase allora una via quasi ignota alle navi triestine. A tal punto che dal 1869 al 1872 arrivarono in Cina solo undici navi a vela triestine o dalmate, contro 7382 piroscafi e velieri inglesi e 1638 germanici. Entro quegli anni il commercio complessivo continuò a restringersi. Dal 1869 al 1873 diminuì del 19 per cento, da un tonnellaggio totale di 2.230.726 a uno di 1.807.839. Trieste, provvista d'una sola e gravosa comunicazione ferroviaria, sprovvista dei più necessari mezzi di comunicazione, « non soltanto si trovava ridotta a mal partito, e vedeva la ringiovanita Venezia strapparle grande copia di commercio, ma assisteva, con forzata inazione, al risorgimento