

al vento e pur lo domina, delle manovre difficili quando il fortunale imperversa, e poi delle lunghe soste nei porti lontani, dove si trova sempre qualche amico e qualche lettera della patria. Il piroscafo invece che cos'è? Si sa quando parte; la rotta è sempre quella; si arriva in quel porto; si ormeggia a quella banchina e poi si torna indietro per ripartire e ritornare ancora, fin che la direzione della società non voglia farci cambiare d'imbarco. Al mare hanno messo le rotaie!

Io consentivo coi vecchi navigatori nelle loro nostalgie, ma poichè eravamo in porto e non in alto mare, non mi stancavo di fissare un piroscafo dai fianchi capaci e dalla prora vigorosa, e mi pareva il più bel mostro che la civiltà meccanica ci abbia regalato; nemmeno sua sorella, la locomotiva che urla sbarrando gli occhi, gli può star a paro per la bellezza.

Andiamo dunque al porto nuovo, da cui i velieri sono esclusi, per vedere e toccare il meccanismo che dà il moto a una grande città marinara; e ricordiamo che qui anche il vapore ha dei diritti oramai tradizionali, perchè il primo piroscafo che abbia solcato il Mediterraneo partì da Trieste, e fu la « Carolina » che il 2 febbraio 1818 mosse le pale delle ruote e giunse a Venezia.

Il porto nuovo, posto all'estremo lato settentrionale della città, ha appena venti anni di vita; costruito sovra un piano prestabilito non offre varietà di aspetti, anzi qualunque suo punto è uguale a qualunque altro. Quattro grandi moli, includenti tre bacini, protetti dalla diga servono da ancoraggio alle navi; lungo la riva si elevano in tre file i magazzini dove sono disposte le merci sbarcate e da imbarcarsi. L'impressione che riceve chi si affacci ad uno dei tre stradoni che corrono tra le file



VIA DELL'ACQUEDOTTO.

(Fot. G. Morpurgo).