

la Svizzera, e la pone sempre più in intima relazione reciproca con tutta l'Europa centrale. Se Venezia deve divenire quanto prima porto principale della lega doganale italiana, e trarre vantaggi sempre crescenti dalla facilitazione della navigazione del Po, anche l'unione doganale austro-germanica, che apre a Venezia un territorio immenso, influirà in modo benefico pel commercio sulla liberazione della Germania da' dazii di transito e dalle pesanti gabelle fluviali; e con Trieste anche Venezia diverrà uno de' porti di mare principale al mezzogiorno della lega commerciale dell'Europa centrale. In breve, solo l'unione coll'Austria può attualmente offrire a Venezia vantaggi, che, isolata, non avrebbe mai potuto raggiungere. Di una posposizione di Venezia a confronto d'un altro porto non si può parlare sul serio. Non sarà mai primo se non chi saprà giovare nel modo più attivo e diligente degli elementi esistenti e delle relazioni favorevoli. Molto meno poi si può credere che il governo renda ancora omaggio a que' pregiudizi, che si raffigurano contrari gli uni agli altri gl'interessi delle città marittime d'un regno, e perciò pensano di non poter aiutare e favorire l'una che a spese dell'altra (Non abbiamo espressamente toccato la questione del porto-franco, la cui decisione fu or di nuovo promossa dalle proposte, tanto della così detta Commissione del contrabbando in Trieste, quanto della Commissione costituita in Venezia pel vantaggio di quella città, perchè, secondo il punto di vista, secondo cui abbiamo qui considerate le cose, essa si presentava come questione di secondo ordine. Nota dell'*Austria*). Questi pregiudizi sono di egual genere di quelli del mercantilismo; secondo il quale si ammetteva che col commercio esterno una nazione si potesse arricchire solo a spese dell'altra, ed il vantaggio d'una parte fosse il danno dell'altra; mentre invece nel commercio sogliono guadagnare am-

bedue le parti, ed il commercio con paesi, che progrediscono nel benessere, è per solito molto più grande e più vantaggioso di quello che co' paesi che vanno indietreggiando. Oggi che grandi regni, anzi federazioni intiere di stati, concorrono a gara sul campo del lavoro e del commercio, appunto più parti d'un regno ponno porgersi la mano per la felice riuscita di questa lotta comune, e promuoverla essenzialmente. Ciò vale specialmente per Venezia e Trieste, i cui interessi corrono quasi sempre paralleli, ed assai di rado s'incrociano. O si crede forse sul serio che il rapido fiorire di Trieste; che, per esempio, la circostanza che i 35 vapori del Lloyd attraggono sempre più a sè e all'Adriatico le comunicazioni col mare Mediterraneo orientale, abbia un effetto svantaggioso per Venezia? No, certamente: l'operosità di Trieste ridederà piuttosto anche quella di Venezia; il vero vantaggio ed il maggior benessere d'un porto riuscirà alla fine a vantaggio dell'altro, perchè il commercio e l'industria non ponno crescere in alcuna parte della monarchia, senza che altre ne sentano la benefica influenza, come all'opposto i patimenti e l'immiserire d'un membro si comunicano più o meno agli altri. La numerosa concorrenza delle vie commerciali e di esportazione per mare riescono a vantaggio del tutto, e col vantaggio del tutto guadagnano le singole parti. Si guardi alla Francia e all'Inghilterra: quanto numerosi non sono i loro porti di mare, e come non prosperano tutti insieme! La Spagna ha un numero considerevole di porti in tre mari; tuttavia la sua unione doganale col Portogallo, ad onta dell'aumento de' porti, non farebbe che giovare alle totalità d'ambedue i paesi ed anche de' loro porti. Guardiamo ora all'esteso impero, co' suoi 38 milioni d'abitanti, e con stati vicini, che non hanno mare che li tocchi; esso non ha che sopra un mare tre porti centrici del suo commercio marittimo,