

sumere l'importanza di una volta. L'Istmo tra l'Asia e l'Africa, attraverso al quale è la via più breve non solo per l'Indie inglesi, ma altresì per l'Indie olandesi e per le parti del mondo di ultima scoperta, diventerà in forza della navigazione a vapore il deposito principale delle merci indiane, col quale per poco ancora gareggeranno le vie per l'America settentrionale e per Panama. La direzione occidentale atlantica del commercio non perirà per questo; di ciò ne guarentiscono gl'intraprendenti americani che sono in procinto di aprirci una strada più libera attraverso al loro continente. Ma non sarà più quella che prepondererà; nella direzione orientale si formerà una seconda corrente principale di commercio di egual valore, ed il Mediterraneo, ma specialmente il golfo Adriatico, che profondamente penetrando nel cuore dell'Europa divide e congiunge la penisola degli Apennini con quella ora risorgente del Balkan, sarà il punto marittimo importante, ove ambedue le correnti s'incontreranno e spingeranno a maggior sviluppo di cultura: e l'Europa centrale sarà il terreno, ove esse agiranno più immediatamente e più operose. Anche Venezia deve ora prendere la sua posizione futura in questo nuovo grande movimento, e da esso partire nel fissare i suoi sguardi sulla politica commerciale. I due elementi, sempre tanto importanti per Venezia, della posizione marittima e continentale, ritornano ora a divenire del massimo peso, come forse non furon giammai; e si tratterà soltanto di vedere, se anche il terzo elemento interno corrisponda al nuovo stato di cose, e se Venezia saprà giovare energicamente degli elementi offerti al suo sviluppo. Qui sta il vero nodo della questione sull'avvenire di Venezia. Prima di tutto si presenta il fatto che, in paragone de'suoi floridi tempi nel medio evo, tutte le altre relazioni si sono essenzialmente mutate; in questa mutazione di circostanze havvi la ragio-

ne, per cui Venezia, dal nuovo favore che le offre la sua posizione non può trarre un più bell'avvenire, che con una stabile unione con uno stato importante come l'Austria. La ricchezza d'una volta del mezzodì, delle città italiane e tedesche, fu raggiunta senza direzione unitaria di politica commerciale, solo sopra basi naturali e geografiche. Ei risultò da un saggio uso di condizioni naturali favorevoli, e dalla posizione vantaggiosa quanto alle vie commerciali d'allora, e da una instancabile operosità ne' traffici del commercio e dell'industria. Oggi le stesse condizioni naturali, favorevoli all'operosità de' singoli individui, quantunque per se stesse valgano immensamente, come ci mostrano Trieste, Amburgo e Brema, non basterebbero più da se sole ad ottenere simili risultati. D'allora in poi la politica è divenuta una scienza potente; la politica pratica si è fatta un'alta arte ed una grande arma, che non rimane inefficace se non in deboli mani. Non solo città isolate, ma grandi regni nazionali e federazioni di stati sono entrati gli uni contro gli altri nella gara, e l'individuo sparisce nell'isolamento. Anche materialmente oggidì solo una potenza come l'Austria può assicurare a Venezia l'appoggio, la protezione, il campo, affinché, fondandosi di nuovo sul favore della sua posizione geografica, possa trarre realmente grandi vantaggi dalle attuali correnti del commercio del mondo, e risorgere e mettersi operosa in prima linea. Chi ne dubitasse, guardi a quanto realmente avviene. Mentre l'Austria migliora ed estende il suo sistema consolare, rialza la sua marina di guerra, assicura protezione da vicino e da lunge a' suoi interessi commerciali, e con grandiose opere arricchisce quasi Venezia d'un nuovo porto, le costruisce in pari tempo dalla parte di terra i ponti più giganteschi, la congiunge, colle strade ferrate, colle piazze principali d'Italia: pel Friuli colle reti di strade ferrate austriache; pel Tirolo colla Germania e col-