

si ha di questa istituzione e che in qualche guisa tenesse conto del nuovo stato di cose creato dallo sbocco di una ferrovia a Trieste. Ma i lavori subirono tali ritardi — la costruzione del « Porto Nuovo », che avrebbe dovuto terminare nel 1873 fu compiuta appena nel 1883 — che, appena inauguratisi, i nuovi impianti si dimostrarono subito non solo insufficienti a capire l'accresciuto traffico marittimo, ma altresì inadatti ad accogliere le navi moderne, nel frattempo considerevolmente aumentate di tonnellaggio. Insomma la costruzione del nuovo porto era stata eseguita con criteri troppo ristretti, per cui s'imponeva assolutamente a scampo di inceppare in modo ancor più grave che in passato lo sviluppo commerciale del porto, di estendere gli impianti vecchi e di crearne di nuovi. Vi si rimediò, ma soltanto parzialmente ed imperfettamente, con lavori supplementari dal 1887 al 1893. Però le esigenze improrogabili dei traffici, la necessità assoluta di nuovi posti d'approdo, gli interessi più vitali del commercio e della navigazione, l'incremento naturale dei commerci, le nuove richieste di potenzialità sbrigatrice di lavoro che al porto avanzavano le prospettive dei nuovi trasporti con la ferrovia transalpina; tutti questi fattori, coefficienti ed interessi invocavano e reclamavano, insomma, nuove opere portuali, atte ad accogliere e a dominare gli accresciuti scambi commerciali. Premetterò, perciò, la Camera di commercio ed altri enti cittadini sul Governo (che ha l'amministrazione del porto) affinchè ottemperasse ai suoi obblighi di fronte alla città ed ai traffici, il porto avendo diritto di non rimaner in condizioni di troppa inferiorità di fronte ai concorrenti. Influiro anche sul Governo l'incitamento e l'ammonimento a non trascurare i porti che gli venivano dall'esempio degli altri paesi: che cosa non si era fatto e speso già in Germania, in Inghilterra, in Italia, in Francia, in Olanda e in Belgio a favore delle proprie piazze marittime? S'avvide, pertanto, il Governo di Vienna che non poteva sottrarsi dal dare a Trieste quegli impianti portuali, ai quali l'emporio adriatico aveva pieno diritto, e si decise ad attuare un programma di lavori, ora in parte compiuti, ma che, causa i ritardi nell'esecuzione ed altri inconvenienti, non hanno dato i risultati ch'era lecito attendere da essi. Causa i ritardi relevantissimi nell'esecuzione delle necessarie opere portuali ne conseguì una mancata corrispondenza fra esse e le costruzioni ferroviarie, la quale mancata corrispondenza — come giustamente ebbe a rilevare un acuto osservatore dei traffici triestini — fu una delle cause per le quali molte merci che avrebbero trovato convenienza nel transito di Trieste non si decisero a prendere questa via e molte merci che prima prendevano la via di questo porto, cominciarono ad evitare Trieste. La fiducia fu scossa e ci vorrà molto tempo prima che si possa ripristinarla, tanto più che si tratta di una cosa così conservatrice com'è la scelta delle