

tutta la regione, perchè, anche a voler prescindere da ogni movente e finalità di carattere sentimentale, la Dalmazia è ancora molto strettamente unita al complesso economico e quindi geografico dell'Italia. Ciò risulta evidentemente provato dalla relazione dell'Alesani sulla funzione del porto di Spalato nel nuovo assetto adriatico.

Il relatore, studioso appassionato di questioni geografiche, è riuscito mercè la sua solida preparazione culturale a tracciare un quadro completo di quello che fu il terzo porto della monarchia a.-u. ed è oggi il primo del regno s. h. s. Dopo aver consultato quanto s'è scritto sul porto di Spalato sia in italiano che in serbo-croato e controllato ed arricchito con ricerche compiute sul posto i dati fornitigli dalle pubblicazioni precedenti, l'A. ha esposto in breve ma chiara ed esauriente sintesi le sue osservazioni sui vari fattori che operano nella vita e nello sviluppo di quel porto. Nessun elemento è stato trascurato; nello studio anzi sono messi in dovuto rilievo la posizione naturale, le risorse locali e il retroterra, le comunicazioni marittime e terrestri, le opere portuali, il contrasto e la concorrenza coi porti maggiori e minori, da Trieste a Gravosa, ed infine la politica portuaria di Belgrado. Alcune questioni poi, come quella del collegamento ferroviario e del movimento marittimo, sono state esaminate con particolare attenzione e dall'insieme risulta un'obiettivo ed acuta critica tanto delle aspirazioni dei circoli interessati di Spalato quanto del governo s. h. s. Il tutto è trattato non col solito arido schematismo che molto spesso si lamenta negli studi del genere, ma con la vivezza che scaturisce spontanea dalla perfetta padronanza della materia e che ha reso possibile all'A. di sviscerare un problema geografico così come si analizza per meglio comprenderlo un momento di vita.

L'A. però non si è limitato a ritrarre fedelmente lo stato attuale del porto di Spalato, ma ne ha rapidamente delineato lo sviluppo — ed è perciò che noi abbiamo il dovere di occuparci più a lungo di questo studio — nei vari periodi dell'epoca moderna, a partire dall'apogeo toccato nel Seicento sotto Venezia, quando Spalato era « l'anello d'oro » che univa la Repubblica ai domini turchi della Balcania, per giungere, attraverso la successiva fase di decadenza ed il meraviglioso sforzo baiamontiano di rinascita agli anni anteriori al 1914 e al dopoguerra. Ed è appunto la perfetta conoscenza e comprensione delle varie vicende storiche che ha giovato all'A. per stabilire qual'era e quale può essere la funzione del porto di Spalato in determinate circostanze politiche. « La funzione internazionale » che quel porto aveva nella prima metà del XVII sec. (quando allo scalo spalatino le carovane turche portavano ingenti quantità di merci provenienti oltre che dalla Turchia europea, dall'Asia anteriore, per riportarne altre affluenti dal mare, verso l'interno e l'oriente) si è ridotta in seguito, per il mutar d'eventi nel Mediterraneo prima e sul vicino continente più tardi, ad una « funzione puramente regionale ». Fase di decadenza quindi e di stasi, che perdurò fintantochè non sorse lo spirito presago di Baiamonti a indicare alla città nativa la sua missione e il suo destino. Con Baiamonti comincia infatti il periodo di risveglio del porto di Spalato, risveglio ostinatamente combattuto e contrastato da Vienna e da Budapest fino al crollo dell'Austria e da Belgrado oggi. Poichè l'A. ci dimostra che, pur essendo Spalato il maggior porto dello Stato s. h. s., la politica del governo serbo non si è in sostanza scostata di molto da quella austriaca ed ungherese. Tanto è vero che l'unica linea ferroviaria con cui Spalato è stata allacciata alla rete europea è la linea Ogulin-Tenin, che era stata iniziata nel 1913 e che, se allora non era « il risultato di una politica ferroviaria