

si sente addirittura offeso e mortificato nei suoi più sacri sentimenti.

Così, dopo il primo momento, all'indomani dell'annessione della Bosnia ed Erzegovina al vicino Impero, nel quale molto se ne discusse, e se ne parlò, ben poco ci siamo dopo preoccupati della questione della ferrovia Danubio-Adriatico; di quella ferrovia slavo-latina che può avere una enorme importanza per noi. So perfettamente, che le ostilità albanesi — le quali hanno fatto retrocedere gli ingegneri francesi andati sul posto per studiare il tracciato — la situazione interna della Turchia, e una quantità di altre cause, non hanno consentito di concretare maggiormente il vasto progetto. Ma ciò non doveva impedire si continuasse a premere, a profittare di tutte le opportunità, e di tutte le circostanze per spingere innanzi la cosa. Così come, malgrado le difficoltà che vi si sono opposte e che vi si oppongono tuttora, non avrebbe dovuto essere stato completamente abbandonato l'altro progetto, ugualmente di enorme importanza per noi, di quella ferrovia Vallona-Monastir della quale ho già parlato in un precedente capitolo, destinata, il giorno nel quale si farà, ad essere la grande via di penetrazione nella Penisola Balcanica Meridionale, seguendo, su per giù, per Monastir, Salonicco e Costantinopoli, le orme della via Egnatia. Della grande strada per la quale, le legioni romane andavano a Bisanzio e nella Tracia; quando, senza tutti i moderni e rapidi mezzi di comunicazione, quei paesi