

son école de navigateurs et sa flotte à elle. En fait, et dès aujourd'hui, elle emprunte à l'Italie ses ports et non ses bateaux; elle y installe ses têtes de ligne vers l'Orient et l'Amérique du Sud. Mieux encore : elle fait concurrence à la puissance qui lui donne l'hospitalité. Le *Norddeutscher Lloyd*, sur la ligne Naples-Palermo-Orient, la *Hamburg Amerikanische Gesellschaft*, sur la ligne Gênes-Brésil-Plata, disputent aux Compagnies italiennes jusqu'à la clientèle fournie par l'émigration¹. Bref, cette

l'avenir ne s'établirait pas entre Marseille et Gênes, mais entre les ports de la Méditerranée et ceux du Nord — surtout Rotterdam et Anvers. Les Italiens ont, du reste, beaucoup trop négligé, chez eux et au dehors, l'étude de la fonction des voies fluviales dans l'organisation économique. Cette erreur leur fait attribuer au littoral méditerranéen une zone de portée ou d'« efficacité » qu'il n'a pas.

1. L'étonnant est qu'à une certaine époque, le gouvernement italien non seulement ait paru prendre son parti de cet état de choses, mais ait eu la pensée de le consolider, en quelque manière. En 1898, une Commission officielle, frappée des « services » que pouvait rendre le *Lloyd* allemand aux relations entre l'Italie et l'Extrême-Orient, proposa de laisser à cette Compagnie le monopole du trafic entre Gênes, la Chine et le Japon (Voir Teso, *L'Italia e l'Oriente*, p. 325). On eût fait ainsi l'économie d'une subvention à une ligne nationale. Les propositions de cette Commission ne furent pas agréées. Elles montrent toutefois quel chemin à rebours a dû faire, de 1882 à 1898, cette conception que l'Italie devait être en quelque sorte le pourvoyeur maritime de l'Allemagne, puisque c'est au pavillon *allemand* qu'on paraissait résigné à confier les intérêts du commerce *italien*, entre Gênes et l'Extrême-Orient.

Faut-il rappeler qu'en 1895 une Société japonaise, la *Nippon*