

oriental de la Méditerranée, auquel aboutissent précisément les principales routes du monde. On peut se demander avec inquiétude si elle n'interceptera point, pour l'Occident, ces routes qu'il a découvertes ou aménagées ; si, en un mot, dès la première moitié de ce siècle, la conjonction directe de l'Europe centrale avec les plus belles parties de l'Asie n'annihilera pas l'œuvre séculaire de la marine et du commerce latins ?

Histoire de demain, dira-t-on. Est-ce que la véritable politique n'en vit pas ? Si c'est, toutefois, l'écrire trop tôt que d'évoquer une hégémonie allemande dans les parages de l'Archipel, d'autres conséquences moins alarmantes, mais aussi plus prochaines, semblent bien devoir découler de la construction de la nouvelle ligne de Salonique. Il faut essayer de les préciser.

La première touche aux intérêts que la nation italienne a longtemps négligés, mais qui paraissent avoir retrouvé dans la presse, à Montecitorio, au Quirinal même, de résolus et tout à la fois circonspects défenseurs. La portée politique et stratégique du tronçon Serajevo-Mitrovitza est pré-