seille, Gênes, Naples, Trieste, lui enlever une partie de sa clientèle. Son propre député, le professeur Chimienti, déclarait récemment à un publiciste qu'on n'a même pas su y aménager de quais pour le débarquement du charbon — négligence d'autant moins excusable que, par sa position, presque à l'entrée de l'Adriatique, ce port offre un point de relâche excellent pour les navires en quête de combustible. Et le publiciste d'ajouter : « Si les pouvoirs publics n'y veillent pas, Brindisi n'aura bientôt plus qu'un intérêt historique, celui qui lui vient de la mort de Virgile et de la fuite de Pompée¹. » Notons au surplus qu'à Brindisi comme à Venise, c'est le *Lloyd* autrichien, c'est l'*Adria* hongroise, c'est la *Peninsular* anglaise qui absorbent les quatre cinquièmes du mouvement. Il est par conséquent impossible de porter ce mouvement, si restreint soit-il, au bilan de l'activité maritime italienne. Plus généralement, du reste, nous n'avons pas à constater une sorte de déclassement de l'Adriatique, envisagée comme

gouvernement austro-hongrois? C'est ce que nous examinerons au chapitre v : *Les Chemins de fer du Balkan occidental*.

1. Sestini. *Inchiesta sulle Puglie*.