

tantôt Venise, tantôt Bari, tantôt Brindisi — quelquefois ces trois ports au cours du même voyage — rétrécissent de plus en plus la sphère d'activité des Compagnies italiennes.

Dans de telles conditions, il est naturel que celles-ci finissent par ne plus porter de réel intérêt, par ne plus affecter les bons éléments de leur flotte qu'aux services de la Méditerranée. La *Puglia* — quoique l'esprit bien connu de sa fondation ait été de relever le commerce maritime de l'Italie dans l'Adriatique — vient de créer une ligne américaine et, de celle-là surtout, espère des dividendes. Les conditions actuelles de l'agriculture dans les Pouilles et la perspective d'un remaniement des tarifs douaniers austro-hongrois donnent à penser, d'ailleurs, qu'elle a été prévoyante. La *Navigazione generale* ne tient bureaux ouverts dans les ports adriatiques qu'à raison des conventions passées avec l'État. Au total, des subventions et des *trusts*, conclus, pour certaines lignes, avec les puissantes Sociétés austro-hongroises, permettent seuls aux italiennes de végéter sur l'ancien « golfe » vénitien.