

se superposer l'Islam, la divergence devient de l'hostilité. L'Adriatique cesse d'être une individualité vivante, reflétant sur ses deux rives la même civilisation ; elle devient une frontière : au lieu de réunir, elle divise. Les flottes de la chrétienté et celles des Turcs s'y entre-choquent. Au xvii^e et au xviii^e siècle, les ports turcs de la côte albanaise sont des repaires de pirates. Pour l'Italien, pour l'Occidental, au delà de l'Adriatique, derrière les falaises accores qui bordent la rive orientale, commence le pays de la Croisade et des Capitulations. Au ourd'hui, Avlona, Durazzo, sont des ports sans commerce parce que l'arrière-pays est sans routes. San-Giovanni-di-Medua, où doit aboutir le chemin de fer du Danube à l'Adriatique, n'est qu'une baie marécageuse et pestilentielle. La Bojana est ensablée ; seuls les petits bateaux peuvent à grand'peine remonter jusqu'au lac de Scutari. Si, tout au fond du grand couloir Adriatique, Trieste, Fiume, Venise, ne servaient pas de débouché au trafic d'une grande partie de l'Europe centrale, l'Adriatique serait une mer morte.

Du merveilleux belvédère du Monténégro, si l'on embrasse d'un coup d'œil l'horizon du Sud et de l'Est, on n'aperçoit, dorées par le soleil, qu'une indéfinie succession de chaînes qui entassent leurs blanches murailles entre la vallée du Vardar et l'Adriatique dans laquelle elles viennent tomber en falaises abruptes. Mais, si épais, si chaotique qu'il soit, il n'est pas de massif de montagnes qui n'offre des coupures par où les routes et les chemins de fer puissent se glisser. Ces passages existent à travers l'Albanie : ils étaient connus des Romains. De Durazzo à Salonique la grande voie naturelle par Okrida et Monastir, ou par le Sud du lac d'Okrida et Florina, n'offre pas de grandes difficultés. L'obstacle, entre l'Adriatique et la Macédoine, ce n'est pas le rocher, c'est l'homme : c'est l'inertie turque et le particularisme albanais.