



Se si osserva una carta geografica d'Italia e se l'occhio si arresta al bacino inferiore dell'Adriatico, a mezzodì della grande soglia del Gargàno, della Pelagósa e della Lagósta, l'osservatore non può a meno di rimanere sorpreso e colpito dalla simmetria perfettamente geometrica delle linee che collegano la costa pugliese ed i suoi porti all'opposta albanese, e dall'armonia delle linee che concorrono nell'Albania settentrionale all'antica strada *Egnatia* ed alla città di Elbassan. Presa come centro di figura, tra questa città e Durazzo intercedono 60 chilometri, 80 a Valona, 38 a Tirana, 60 a Dibra, 60 ad Ocrida, 70 a Koritza, 50 a Berat: i porti di Bari e di Brindisi distano di una tratta di mare pressochè uguale dalla costiera di Durazzo.

Ora questa regione della media Albania, che corrisponde ad una grande zona di facilitazione geografica e di penetrazione storica, è la più importante anche nei rispetti commerciali e militari. Occupata in buona parte da rilievi di poca entità, da larghe vallate e da molli pendici, facilitata nei suoi sbocchi laterali mediante raccordi di corsi d'acqua e di convalli di percorso pure facile, essa rappresenta la regione più promettente per i traffici e per il possesso. Ma — si rammenti bene — prima per i traffici e poi il possesso.

Il dominio delle vie di Ocrida e del confine macedone, parve e fu infatti, decisivo in ogni tempo rispetto alla difesa ed alla sicurezza dell'Albania del centro. Una volta occupata quest'ultima, o assimilata ai traffici, la riunione dei due frammenti etnografici dello stesso ceppo affine che compongono le genti albanesi, cioè i Gheghi a settentrione ed i Toschi a mezzodì della provincia, rimane impossibile, sicchè torna facile nello stesso tempo di asservirli tanto alla dipendenza dei commerci e degli interessi economici, quanto a quella della soggezione territoriale.

Ne consegue adunque che la nuova linea ferroviaria mediana dell'Albania è in misura di beneficiare — oltre che