

il porto di Venezia — tutti i traffici del bacino inferiore dell'Adriatico, tra il Gargàno, la Pelagósa, la Lagósta, Ragusa, il litorale Montenegrino ed Albanese fino al capo Linguetta (Glossa) e la costa italiana, dal capo di S. Maria di Leuca al Gargàno.

Tutte queste terre sono infatti tributarie di un unico e grande seno di mare, il quale, dopo aver procacciato ad esse unità di origini, ha impresso alle genti che le popolano identità ed affinità di interessi e storica reciprocità di rapporti.

La ferrovia mediana albanese è destinata appunto a ravvivare ed a moltiplicare codesti contatti. Senza di essa, i commerci di Valona e di Durazzo non possono a meno di languire per difetto di sufficiente irradiazione nell'interno, di fronte a Salonico che è congiunto per ferrovia ai due *vilajet* di Monastir e di Kóssovo; ed ogni speranza nel risorgimento economico e politico dell'Albania, come nello sbocco delle genti Serbe del Danubio all'Adriatico non potrebbe a meno che dileguarsi.

Ora questa crisi che si ripercuoterebbe sull'Adriatico stesso crescerebbe a dismisura, quando, costrutta la nuova ferrovia tra Sarajevo e Mitrovitzza ed attivata la linea di gran traffico balcanica tra Buda-Pest, Costantinopoli ed il Golfo Persico, l'Albania non provvedesse alla tutela dei propri traffici e dei propri interessi nel bacino inferiore dell'Adriatico; o la costa italiana mancasse di sovvenirla con l'aiuto dei propri commerci, della propria iniziativa e dei propri risparmi.

Soltanto allora, nel caso cioè che ogni fiducia nelle risorse d'Italia e d'Albania si sia del tutto smarrita, a Brindisi non potrà rimanere altro, come scrive il Loiseau, che il ricordo della morte di Virgilio e della fuga di Gneo Pompeo.

*
* *

Il progetto delle ferrovie serbo-montenegrine, da Antivari e Scutari, per Andrjevitza e Pristina a Kladovo sul Danubio, rammenta il senso della politica del re Duscian