

tico, donde le navi irradiavano le loro rotte per i porti del Levante; un'altra, più frequente, tracciata da navi di medio tonnellaggio, che costeggiava con una certa indipendenza di movimenti il litorale e l'arcipelago dalmati; la terza, infine, che costituiva un intreccio complicato e denso di piccole rotte fra isola ed isola, tra porto e porto di ciascuna isola, fra tutte, infine, le isole e la costa di terraferma.

A questa tessitura bisogna aggiungere le rotte, anch'esse molto frequenti, fra i porti più cospicui della Dalmazia e quelli della costa occidentale dell'Adriatico, e soprattutto fra Zara, Traù, Sebenico, Spalato, Ragusa, e Venezia, Ancona e Bari.

Qual'era l'effetto culturale di questo stato di cose esistente sul mare?

Gli abitanti della Dalmazia si sentivano Latini, non soltanto mercè la tradizione, ma anche e soprattutto in grazia dell'Adriatico, che avvicina le due rive opposte, anzichè dividerle. Ma questa espressione può esser giustamente considerata retorica, se non venga illustrata.

Il Brunhes ha già fatto notare, nella sua *Géographie de l'Histoire*, scritta in collaborazione con Vallaux (1), i profondi mutamenti che nei rapporti di distanza hanno introdotto i progressi nei mezzi di comunicazione, progressi considerati dal Brunhes soprattutto dal punto di vista della velocità. Tali mutamenti si traducono, dal punto di vista dell'antropogeografia — e soltanto da tale punto di vista, s'intende — in una *effettiva* diminuzione

---

(1) JEAN BRUNHES et CAMILLE VALLAUX: *La Géographie de l'Histoire* - Ediz. 2s, Felix Alcan, Paris, 1921, pag. 10 e segg.