

Nel periodo della talassocrazia veneta, quella proporzione subì un mutamento; cioè la Dalmazia si avvicinò ancora di più alla costa peninsulare, per l'aumento di velocità media oraria delle navi, per la maggiore loro quantità, e al tempo stesso per lo stato di abbandono delle strade verso l'interno della Balcania, delle quali solo la strada di Carlstadt era frequentata e, in secondo ordine, la *Via de Zenta*. Si può dire che la popolazione dalmata della costa si trovasse allora, in confronto alla sua distanza dalla regione balcanica, contigua alla popolazione della costa peninsulare italiana, per la comunanza degli interessi, ed anche per il fatto che moltissimi patrizi veneziani, i quali non avevano potuto — per la ristrettezza dell'area fabbricabile urbana — costruirsi le loro ricche dimore in Venezia, se le erano costruite in Dalmazia.

Nell'epoca attuale, a malgrado dell'aumento di velocità dei mezzi di locomozione, la distanza media della popolazione dalmata dalla penisola è di poco aumentata, rispetto all'epoca veneziana, a causa della diminuita intensità dei traffici, ma è ancora ben inferiore a quella dell'epoca romana (1). Sull'effetto antropico di avvicinamento esercitato dalle ferrovie serbe attuali, si parlerà nel volume secondo.

In questo calcolo, necessariamente approssimativo, non si è tenuto conto di tanti altri fattori i quali, con lunghe

---

(1) Attualmente, esistono quattro linee *dirette* di navigazione, con una velocità media oraria di 9 miglia. Al retroterra balcanico, la Dalmazia è collegata dal tronco secondario Sebenico-Knin-Prjedor, che da Knin ha un percorso tortuosissimo, e dalla ferrovia del Narenta-Metcovic (Serajevo). Entrambe le ferrovie sono a scartamento bosniaco. (O. RANDI: *La Jugoslavia*, cit. Cartina 3).