

# IL PELLEGRINAGGIO COMPOSTELLANO E ROMEO E L'URBANESIMO

## Spunti di riflessione per un progetto inventariale europeo delle costanti del pellegrinaggio.

Fabrizio VANNI Segretario Scientifico del Centro Studi Romei <Firenze>

[fabriziovanni@alice.it](mailto:fabriziovanni@alice.it)

[www.centrostudiromei.eu](http://www.centrostudiromei.eu)

### 1. Premessa.

Allo studio del pellegrinaggio manca ancora un progetto unificante di inventariazione dei saperi e delle ricerche. Noi del Centro Studi Romei ci abbiamo provato, creando il data base bibliografico, che è nato nei primi anni Novanta come **Bibliografia della via Francigena**,<sup>1</sup> e poi si è esteso rapidamente alle molte altre vie di pellegrinaggio, non solo dell'Occidente europeo.

Ma è così poco appetita una tale attività, che non siamo ancora riusciti a trovare una sponsorizzazione per mettere in rete, up-gradando il data base stesso,<sup>2</sup> i risultati del nostro lavoro.

La strada da seguire comunque è a tal punto obbligata, non solo in termini di bibliografia, ma di comparazione dei temi e dei metodi di ricerca che, prima o poi, le autorità europee o nazionali dovranno porsi il problema di uno spazio, anche virtuale, di un nucleo operativo e di un gruppo di garanti che segua questa attività di inventariazione e la renda disponibile agli studiosi e al grande pubblico, non solo per sezioni e per scelte, ma globalmente e costantemente.

### 2. Tematiche comparabili.

Nei 22 anni di attività del Centro Studi Romei anche altri studiosi hanno proposto, sia pure sommamente, direi con grande umiltà, alcune possibili tematiche di inventariazione.

A partire dal saggio di Thomas Szabó, pubblicato sulla nostra rivista, che forniva come esempio, degno di essere imitato, il lavoro di **inventariazione delle strade storiche** svolto dall'allora ente pubblico svizzero chiamato IVS (Inventario delle vie di comunicazione storiche della Svizzera), che adesso ha terminato il suo compito e, conseguentemente, ha subito profonde trasformazioni, a quanto mi consta.<sup>3</sup>

Ma anche l'architetto Giuseppina Carla Romby ha messo in luce, sempre sulla nostra rivista, i criteri di fondo che dovrebbero seguire coloro che intendono creare un "**museo della strada**".<sup>4</sup>

Oggi, invece, con altrettanto sommessamente modestia, vorrei accennarvi alle grandi potenzialità di lavoro comparato, e quindi di inventariazione, che si avrebbero studiando **l'urbanizzazione** connessa alla presenza, e spesso conseguenza, di importanti strade storiche, come la via per Santiago di Compostela e la via Francigena.

### 2. Ospitali isolati.

Un percorso come la via compostellana o come la via francigena, e a maggior ragione strade un tempo famose e, oggi, per molteplici ragioni, abbandonate, come la via Egnatia o la via Diagonalis

<sup>1</sup> Cfr. «Bibliografia della via Francigena» : prima stesura aggiornata al 31 agosto 1995 / a cura di Luciano Bassini e Fabrizio Vanni ; presentazione di Renato Stopani. – Poggibonsi : Centro Studi Romei, 1995. (III, De strata francigena).

<sup>2</sup> Al momento il data base gira ancora su un vecchio portatile con Windows 98 che è in grado di supportare il programma per classificazioni bibliotecarie Tinlib della Ifnet S.r.l. di Firenze, basato ancora sul DOS.

<sup>3</sup> Cfr. «Un patrimonio da scoprire. Le strade e cosa ne fanno gli altri / Thomas Szabó. – In : «De strata Francigena» 1994/2. Attualmente la protezione delle vie di comunicazione storiche in Svizzera è affidata al DATEC, Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni, i cui atti fanno seguito al completato progetto di inventariazione, portato a termine dall'IVS. Cfr. [www.astra.admin.ch](http://www.astra.admin.ch)

<sup>4</sup> Cfr. «Viabilità storica e itinerari culturali : verso un 'museo della strada'» / Giuseppina Carla Romby. – In : «De strata Francigena» 1996 IV/1. Un censimento dei musei della viabilità storica dovrebbe essere tra le priorità degli organismi preposti alla valorizzazione turistica delle stesse.

nei Balcani, hanno lunghi tratti che possono essere oggi asfaltati, ma che un tempo attraversavano boschi e montagne, ossia quello che gli uomini del medioevo chiamavano *desertum*, per indicare il senso di solitudine, di abbandono, e anche di pericolo, che questi lunghi tratti inquietanti e inospitali rappresentavano.

Ospedali isolati, o i ruderi di questi, restano ancora oggi, ma solo se nelle popolazioni locali è rimasto un minimo di attenzione alle tradizioni e alla cultura, se la sorte ha voluto che in esse sia stata realizzata qualche opera d'arte, se l'isolamento è stato tale che né l'uomo né l'incuria del tempo hanno potuto snaturarne neanche il ricordo.

In compenso, le fonti odeporeiche hanno una precisa memoria di questi ospedaletti isolati: il pellegrino medievale apprezza molto la presenza di ospedali sui crinali dei monti (Alpi, Pirenei e cordigliera galiziana) perché rappresentano la salvezza e la tranquillità del riposo notturno, anche se, ovviamente, questi rifugi non avevano molto da offrire come refezione e assistenza.

Per tutte le strade storiche europee l'inventariazione di questi ospedali isolati e la ricognizione in loco sulla loro sussistenza sarebbe un compito doveroso e qualificante. Anche soltanto trascrivendo i lavori a stampa che, per singole aree omogenee, sono stati prodotti da studiosi locali (penso al Parmense, alla Lunigiana e alla Garfagnana, per quanto riguarda la viabilità romea, ma penso anche a opere finalizzate a scopi diversi, come il *Montaillou*<sup>5</sup> di Le Roy Ladurie, per la viabilità pirenaica orientale).

#### 4. Borghi di strada.

Le caratteristiche di un borgo di strada, nei sommari resoconti dei viaggiatori del passato, sono ridotte all'essenziale: l'accoglienza, la pulizia, la lastricatura delle strade interne, in positivo; l'assenza di ospizi, la sporcizia e il puzzo, la cattiva qualità del cibo, in negativo.

Qualche volta si può cogliere una specificità locale, relativa al vestire o all'artigianato. Ma per lo più l'attenzione del pellegrino cade sulla presenza di una fonte di acqua fresca, oppure sul fatto che si debba comprare il cibo alle singole botteghe, anziché in un'osteria.

L'Anonimo fiorentino che va a Compostella nel 1477 così sintetizza: "...*Sangian di Moriam* [St. Jean de Maurienne], *una grande e bella villa, piena di artefici e molte hosterie buone, e doviziosa di pane e di vino; et di qui a Orella son parecchi villuzze.*" "*Larbem* [L'Arbenc], *una bella villa, assai hosterie; e qui si fa e pettini, e zofoli et molte chose di legname.*"<sup>6</sup>

Quando però il pellegrino si trova a mal partito o radicalmente deluso dall'accoglienza non esita a eternare il ricordo di tale negatività: "*Lamotta* [La Motte Saint Didier], *un chastello piccholo e bello, assai pieno di chese ed osterie; e qui è dove si va chi va a sancto Antonio; ecci il braccio suo nella chiesa di Sancto Antonio, bella chiesa, molte reliquie in detta chiesa, et inanzi un miglio al detto // chastello è mal paese e molto pauroso ed è piggior paese che ssia di qui a Firenze e salvatico.*"<sup>7</sup>

I borghi di strada hanno precise specificità urbanistiche, a seconda che siano situati lungo una strada unica, o su un trivio o un quadrivio. E questo si riscontra già nella Tabula Peutingeriana, che ci può essere utile per riflettere su una schematizzazione anche grafica di queste tipologie di abitati. E, per inciso, un censimento magari anche visivo, delle **croci di strada** superstiti, rappresenterebbe una difesa e una valorizzazione di questi importanti simboli del pellegrinaggio.<sup>8</sup>

<sup>5</sup> Cfr. «Montaillou, village occitan de 1294 à 1324» / Emmanuel Le Roy Ladurie. – Parigi, 1975.

<sup>6</sup> Cfr. «Il "camino" italiano per Santiago de Compostela. Le fonti itinerarie di età medievale» / Renato Stopani. – Firenze : Le Lettere, 2001. – Scil. p. 95.

<sup>7</sup> Anonimo fiorentino del 1477 ne «Il "camino" italiano per Santiago...», cit., pp. 95-96.

<sup>8</sup> Si veda, ad esempio il lavoro di Paola Novara sulle croci stradali in Romagna nel volume n. VII/1 (1999) della rivista «De strata Francigena».

## 5. Borghi di ponte.

La realizzazione di un ponte, a maggior ragione se non urbano, per tutto il corso del medioevo, e certamente anche in epoca moderna, ha rappresentato se non un'eccezione, rispetto alle modalità consuete di attraversamento dei corsi d'acqua (navalestri, guadi *et similia*), quanto meno un rilevante sforzo economico e sociale.<sup>9</sup>

Quasi sempre il viaggiatore, compreso il pellegrino, viene richiesto di un pedaggio per il passo del ponte, con la differenza tra chi viaggia a piedi e chi a cavallo, e chi ancora trasporta delle merci. La ragione è evidente. La manutenzione di un ponte costa e richiede sovente un apposito gruppo o consorzeria, o anche talvolta un ordine ospitaliero con la vocazione ingegneristica, come gli ospitalieri di Altopascio.<sup>10</sup>

I ponti sono per lo più di legno, con le murelle e i contrafforti in pietra. I ponti interamente di pietra sono per lo più all'interno di una città dove lo sforzo economico può essere più facilmente ripartito e controllato.

Accanto al ponte si trovano spesso opere di difesa, talvolta anche a mezzo del ponte stesso, e chiesette o ospedali che denunciano un'ovvia funzione di assistenza e controllo dell'agibilità del manufatto.

Accanto al borgo di ponte, che spesso si sviluppa e si allunga dai due lati del fiume, può venire costruito un castello a difesa degli abitanti e a protezione del ponte stesso.

Tra i borghi di ponte francigeni possiamo inserire **Point-Saint-Martin**, tra la Valle d'Aosta e il Piemonte, e **Pontremoli**, in Lunigiana; quest'ultima ha una sua specificità non rintracciabile altrove. L'interesse stradale ha fatto sì che si stratificassero nel tempo vari compromessi politici. Da un lato passa in netto subordine il suo costituirsi in città e così pure la sua struttura muraria, mentre viene esaltata la divisione spaziale in aree di influenza in cui consorzerie guelfe e ghibelline riescono a convivere quasi pacificamente, proprio grazie a una suddivisione degli spazi e delle aree di influenza.<sup>11</sup>

Tra i borghi di ponte compostellani, degni di studio sistematico sono **Aiguebelle**,<sup>12</sup> **Goncelin**,<sup>13</sup> **Roman sur Isère**,<sup>14</sup> **Pont Saint Esprit**,<sup>15</sup> **Carcassonne**,<sup>16</sup> in Francia, **Orthez**,<sup>17</sup>

<sup>9</sup> Cfr. «Ponti, navalestri e guadi. La via Francigena e il problema dell'attraversamento dei corsi d'acqua nel medioevo»: Atti del Convegno internazionale tenutosi a Piacenza il 18 ottobre 1997 / a cura di Renato Stopani e Fabrizio Vanni. Firenze: Centro Studi Romei, 1998. (VI/2, De strata Francigena).

<sup>10</sup> Cfr. «Gli 'Altopascini' costruttori di ponti / Renato Stopani. – In: «L'ospitalità in Altopascio. Storia e funzioni di un grande centro ospitaliero. Il cibo, la medicina e il controllo della strada»: catalogo della mostra di Altopascio, 21 settembre 1996 – 6 gennaio 1997 / a cura di Alessandra Cenci. – Altopascio: Comune et al., 1996. – Scil. pp. 32-37.

<sup>11</sup> Cfr. «Gente di Pontremoli. Identità, continuità, mutamenti in un centro della Lunigiana» / Paolo Pirillo. – Firenze: Regione Toscana, 1997. Pontremoli è uno dei pochi luoghi in cui la storia della via Francigena ha un prolungamento coerente anche nell'evo moderno e questo libro, che pure non parla che di sfuggita della via Francigena è illuminante per darci le tracce di una tale continuità.

<sup>12</sup> Così l'Anonimo fiorentino del 1477: «*Chabel [Aiguebelle], una villa grande, e à in mezzo della villa un ponte di legniamme sopra un fiume [Arc]; ed è buona villa e osterie.*» Ne: «Il "camino" italiano...», cit., p. 95.

<sup>13</sup> *Ibidem*: «*Chonsolem [Goncelin], una bella villa, assai hosterie. E di fuori della villa è un gran fiume [Isère]; passasi su per un ponte di legniamme; paghasi per uno a piè denari 8, a chavallo soldi 1 denari 4.*»

<sup>14</sup> *Ibidem*: «*Roman [Roman sur Isère], un bel chastello, assai hosterie e buone; e qui è una bella chiesa di Sancto Bernardo ed evvi il suo chorpo e undici chorpi sancti e molte reliquie di sancti e uno altare d'ariento bello e, allato al chastello, dal lato di là, è un grande fiume [Isère]; passasi su per un ponte di pietra e àne una bella fortezza in sul mezzo.*»

<sup>15</sup> *Ibidem*: «*Sancto Spirito [Pont St. Esprit], un bello chastello pieno d'artefici e tutto lastrichato, e molte hosterie buone; è dovizioso chastello et allato alle mura, di verso la paluta, è un bello ponte di prieta lungho archi 24 e passi 1200 sopra un grande fiume chiamasi Roso [Rodano]; e allato al detto ponte è una bella chiesa di Sancto Spirito, molto bella, abitata da frati vestiti di bianco chonventuali.*»

<sup>16</sup> *Ibidem*: «*Charchascione [Carcassonne], una bella e pulita città, e piena molto d'artefici d'ongni arte; e appresso alla città è una bella cittadella molto forte e molte fortezze; e fra lla cittadella e lla città è un ponte di prieta bello che è 14 archi ed è in fortezza; e passa sotto un grande fiume [Aude].*»

<sup>17</sup> *Ibidem*: «*Ortes [Orthez], un chastello pieno d'artigiani e à e borghi da ogni lato begli; e, di verso Sancto Iachopo, è un ponte di prieta sopra un gran fiume [Gave de Pau] che mena [a] Serinoni [Serignan?].*»

**Sauterre de Béarn**,<sup>18</sup> **Saint-Jean-Pied-de-Port**,<sup>19</sup> **Puente La Reina**,<sup>20</sup> **Estella**,<sup>21</sup> **Puente Orbigo**,<sup>22</sup> **Puertomarín**,<sup>23</sup> in Spagna.

## 6. Città che intercettano la strada.

Le città che i pellegrini incontrano hanno di regola una loro struttura e forme di aggregazione che tendono a prescindere dalla strada. Non è facile, spesso, individuare nelle mappe urbane un percorso “canonico” attraverso il quale si tendesse a incanalare i pellegrini. Se sulla via Francigena, la città di **Siena**, con la sua prevalenza strutturale nord-sud, rende questo, tutto sommato, abbastanza individuabile, più problematico diventa per la città di **Lucca**.<sup>24</sup> Passando alla via compostellana spagnola, anche se per essa la millenaria continuità temporale del pellegrinaggio dovrebbe garantirci un maggiore successo, e un più specifico adattamento strutturale all’afflusso dei pellegrini, troviamo difficoltà in città come **Burgos**,<sup>25</sup> nonostante vi sia riportata anche l’indicazione degli ospedali, a individuare un percorso univoco.

Questo perché le esigenze di una città, specialmente se essa si dota di mura urbane, non coincidono necessariamente con l’univoco bisogno di attraversamento longitudinale che è dato dalla tipologia del pellegrino. Lasciando ancora la parola al pellegrino Giacomo Antonio Naja, la città di **Perpignan** è “*grande, et assai forte di mura, di baloardi, e cannoni, e gran numero di soldati. Le strade però della Città per il più sono strette, e puzzolenti; e vi è gran popolo*”.<sup>26</sup> Il contrasto tra l’aspetto grande e potente e le stradine strette e puzzolenti ci racconta di un’urbanizzazione accelerata e forse anche forzata per la situazione di confine e di guerre frequenti.

Altre città murate compostellane, da studiare con attenzione, per esaltarne continuità e individuarne specificità, sono **Avignone**,<sup>27</sup> del cui ponte un pellegrino ricorda la smisurata

---

<sup>18</sup> *Ibidem* : “*Salva tem [Sauterre de Béarn], un chastello, assai posate; e qui si paga la ghabella de’ fiorini: pagha per ongni fiorino uno ardito e lle bestie cioè le chavalchature paghono arditì tre. E dal lato di fuori è uno grande fiume [Oloron]; passasi su pel ponte ed è del detto chonte.*”

<sup>19</sup> *Ibidem* : “*Sangiam Piè di Porto [Saint Jean-Pied-de-Port], uno chastello assai bello. (...) E à detto chastello un bello borgho di là e di qua; e di verso San Iachopo, tra ‘l chastello e ‘l borgho, è un gran fiume [Nive]; passasi per un ponte di ligniame.*”

<sup>20</sup> Stranamente l’Anonimo fiorentino del 1477 non fa alcun cenno al famoso ponte che dà il nome al borgo: “*Ponte alla Reina [Puente la Reina], una bella villa tutta lastrichata, doviziosa e buone posate. E di qui alla Stella cierte beute.*”

<sup>21</sup> *Ibidem* : “*La Stella [Estella], uno chastello bello e molto forte; e àne un fiume [Ega] in mezzo ed èvvi suso un ponte di prieta molto bello.*”

<sup>22</sup> *Ibidem* : “*Ponte di Rovicho [Puente Orbigo], una bella villa; et in mezzo della villa è un ponte di prieta; passa sotto un grande fiume [Orbigo]. E chominchia il paese della Ghalizia.*”

<sup>23</sup> *Ibidem* : “*Porto marino [Puertomarín], una bella villa; et per mezzo passa un fiume grande che sse passa su per un ponte di prieta bello. Chiamasi detto fiume Mignio [Minio]; e lla detta villa àne una bella fortezza.*”

<sup>24</sup> Cfr. “Itinerari dei pellegrini nella città di Lucca : testimonianze architettoniche e segni di devozione / Giuseppina Carla Romby. – In : «...Passent la terre, Toscane et Montbardon... I percorsi della via Francigena in Toscana» : Atti del Convegno internazionale di studi tenutosi a Montalcino, il 23-24 maggio 1997 / a cura di Renato Stopani e Fabrizio Vanni. - (VI/1, De strata Francigena).

<sup>25</sup> La carta storica di Burgos, con la sequenza degli ospedali, è ricavata dalla pubblicazione «Santiago de Compostela. 1000 ans de Pèlerinage Européen», catalogo della relativa mostra Europalia 85 España ed edita nel 1985 dal Centrum voor Kunst en Cultuur dell’Abbaye Saint-Pierre di Gand con l’apporto del Crédit Communal.

<sup>26</sup> Cfr. il pellegrinaggio a Santiago de Compostela di Fra Giacomo Antonio Naja..., cit. p. 107.

<sup>27</sup> Così l’Anonimo fiorentino del 1477 : “*Vignione [Avignone], una città grande e bella, di molti artigiani, e molto merchantile, e assai hosterie. E lla detta città è del papa; e allato alla città, di verso Saligniach, ène un bello ponte di prieta e in sul primo arco a ssalire del ponte è una fortezza che è del re di Francia. (...) E ‘l detto ponte è lungho archi 19 e sotto passa un grande fiume chiamasi Rodano; e per infino al fiume è del re di Francia e lla ciptà è del papa.*”

lunghezza,<sup>28</sup> **Grenoble**,<sup>29</sup> **Tolosa**,<sup>30</sup> e **Gerona**, che sono anche città di ponte, mentre non lo sono **Pamplona**<sup>31</sup> e **León**.<sup>32</sup>

## 7. Conclusioni provvisorie.

Un inventario delle specificità e delle singolarità delle località compostellane o romeie è abbastanza inutile. Tutti sanno infatti che **Santo Domingo della Calzada** è rinomato tra i pellegrini compostellani per il miracolo del gallo e della gallina. Le specificità si rintracciano facilmente sia nelle fonti che nella letteratura seconda, oltre che in loco.

Se inventariare dobbiamo proporci, ebbene, che sia sulle **costanti**: i borghi di strada, i borghi di ponte, le croci stradali in particolare darebbero anche alle comunità locali non solo una consapevolezza di far parte di un progetto ampio e sfaccettato, ma darebbero loro anche uno stimolo a collaborare con documentazione e ricerche di studiosi locali, che hanno sicuramente una più precisa cognizione della topografia storica e delle emergenze superstiti, magari dimenticate dal percorso canonico recuperato.

L'inventariare, inoltre, è la premessa per la difesa e per la valorizzazione.

Bisogna avere il coraggio di proporre alle autorità europee un data base ben strutturato con poche tipologie valide di urbanizzazione connessa con la viabilità del pellegrinaggio. Occorre individuare un ente gestore, nonché un gruppo di lavoro selezionato e specializzato, che venga dotato di password autoritative, che consentano sia l'inserimento dei dati che la raccolta tra studiosi e appassionati delle informazioni e immagini sullo stato attuale dei manufatti, sulla loro disponibilità effettiva (pubblica, privata, in buone o cattive condizioni, attrezzata o meno).

Ciò avrebbe una enorme importanza per la **via compostellana**, ma ancora più importante sarebbe per la **via francigena**, che ancora stenta a decollare, perché manca ancora per gran parte del percorso francigeno una seria e costante infrastrutturazione, che sia in grado di dare un minimo di sostegno e di assistenza ai pellegrini, nonostante le spese sostenute in vista del grande Giubileo del 2000 e nonostante una diffusa volontà di partecipare di un crescente numero di appassionati.

Forse una organizzazione sovranazionale potrebbe dare quell'immagine di imparzialità e di serietà che garantirebbe a tutti gli interessati di avere un respiro e una durata di gran lunga più che occasionale.

Voglio comunque qui ribadire che il Centro Studi Romei è disponibile a collaborare a un progetto di inventariare, anche a più facce e a più strati, che trasmetta un impegno comune a chi lavora per la riscoperta e la messa in funzione della via Francigena, e magari anche delle vie terrestri

---

<sup>28</sup> *"D'Avignone si passa el Rodano ch'è uno fiume smisurato et è largo el ponte MCCCCLX passi e alla fine è una torre..."* Così l'Anonimo fiorentino tardo Quattrocentesco che va a Compostela. Riportato ne «Il 'camino' italiano...», cit. p. 80.

<sup>29</sup> *Ibidem*: *"Granopoli [Grenoble], un bello chastello grande e pieno di molti artefici d'ogni arte, e tutto lastrichato e à in mezo uno bel ponte di prieta; passavi sotto uno grande fiume, ed è detto chastello molto dovizioso e buone hosterie."*, cit., p. 95.

<sup>30</sup> *Ibidem*: *"Tolosa, una bella e grande città piena d'artefici d'ogni arte, e molto merchantile; e à e borghi da ogni lato grandi ed ècci molte buone hosterie; ed ècci una bella chiesa, chiamata San Saturnino, che v'è il corpo suo; ed èvvi sei chorpi d'apostoli fra' quali v'è il chorpo di Sancto Iacopo minore, e lla testa è in Ghalizia; el chorpo di san Barnaba, el chorpo di sancto Giorgio e molti altri chorpi sancti; e furono conducte qui da Charlo magnio quando chombatteva per la fede di Christo. E detti chorpi sancti voleva fare portare a Parigi e lla morte no llo lasciò e però rimasono e detti chorpi sancti in Tolosa. E più ci è una bella chiesa dell'ordine di Sancto Domenico che vv'è il corpo di sancto Tommaxo d'Aquino che è una bella reliquia. E più v'è la chiesa di sancto Stefano che ci è il suo chorpo intero tutto. E all'uscire della città, in verso Sancto Iacopo, è un ponte di legniamme choperto da un tetto molto lungho e grande, sopra una grande fiume e grosso [Garonne]."*

<sup>31</sup> *Ibidem*: *"Panpalona [Pamplona], una ciptà picchola e bella, tutta lastrichata, in poggio, piena d'artefici e bene popolata."*

<sup>32</sup> *Ibidem*: *"Lione di Spagna [León], una ciptà non troppo bella."*

dei Balcani<sup>33</sup> (la via Egnatia e la c.d. Via Diagonalis) che meriterebbero di diventare il terzo itinerario culturale europeo.

**Fabrizio VANNI**

Segretario Scientifico del Centro Studi Romei <Firenze>

[fabriziovanni@alice.it](mailto:fabriziovanni@alice.it)

[www.centrostudiromei.eu](http://www.centrostudiromei.eu)

---

<sup>33</sup> Sul sito del Centro Studi Romei [www.centrostudiromei.eu](http://www.centrostudiromei.eu) è disponibile una prima indagine sulla via Diagonalis e sulla viabilità terrestre balcanica, presentata a Sofia in un Convegno che si tenne nel maggio 2006.