

# LA VIA FRANCIGENA NELL'AREA VITERBESE E CIMINA

Francesco M. D'Orazi

## La via Francigena Cimina

In previsione dell'imminente incontro giubilare dell'anno duemila, molto si parla e si scrive su la *via Francigena*, la strada dei Pellegrini e degli Anni Santi. Nella congerie di pubblicazioni, molte delle quali assai simili per contenuto storiografico e per corredo di illustrazioni, tanto da apparire come tratte da una comune matrice informativa, è assai raro rilevare accenni su la variante montana o cimina della grande via che da Viterbo per Ronciglione si dirigeva al suo punto terminale nell'"alma Città di Roma". Non viene avvertito il ruolo di primaria importanza che la variante, a un certo momento, ebbe decisamente ad assumere. È evidente che gli autori ignorano sia le cronache annalistiche di Viterbo, di Orvieto e di Siena, sia le sopravvenute

riscoperte archeologiche, che hanno portato tanta luce sopra l'antica rete viaria dell'area del Cimino.

È un modo "zoppo", codesto, di procedere alla ricostruzione storica, per di più minato dal rischio, come spesso avviene, di propagare notizie che è dir poco inesatte. Mi riferisco alla confusione *in terminis*, che in taluni testi si fa, tra la etrusco-romana *via Cimina*, importante correttivo della Cassia in età imperiale (cfr. la mia monografia *Ronciglione*, Viterbo 1990, pp. 11-16), tracciato integrato nella Francigena almeno fin dal secolo XI, e l'attuale strada collinare Viterbo-Ronciglione, detta *Cimina* o *Cassia Cimina*, di costruzione settecentesca. Le due strade non hanno alcun punto di contatto. Mi riferisco, poi, alla soverchia importanza che si persiste a dare, anche per l'epoca posteriore a quel secolo, al tratto alter-

nativo di pianura *San Valentino - Forum Cassii - Sutri* che fu del tutto trascurato dal flusso dei pellegrini per impraticabilità della Cassia. E, infine, a una supposta variante romea, a levante della Cimina, che sarebbe stata percorsa dal papa Pio II Piccolomini negli anni 1460 e 1462 nel suo avventuroso ritorno da Viterbo a Roma.

Inesattezze, omissioni e approssimazioni sono rilevabili anche nella recente ricostruzione cartografica, che reca a volte indicazioni che non trovano attinenza con la realtà archeologica e storica. Richiamo in particolare, per restare nel fascinoso campo della ricerca, una diffusa *Carta archeologica dell'Etruria Meridionale* (Roma, 1991), nella quale la *via Cimina* non figura affatto e la *Cassia* segue un tracciato semplicemente fantasioso, con andamento a levante di Viterbo. Sono, inoltre, ripor-

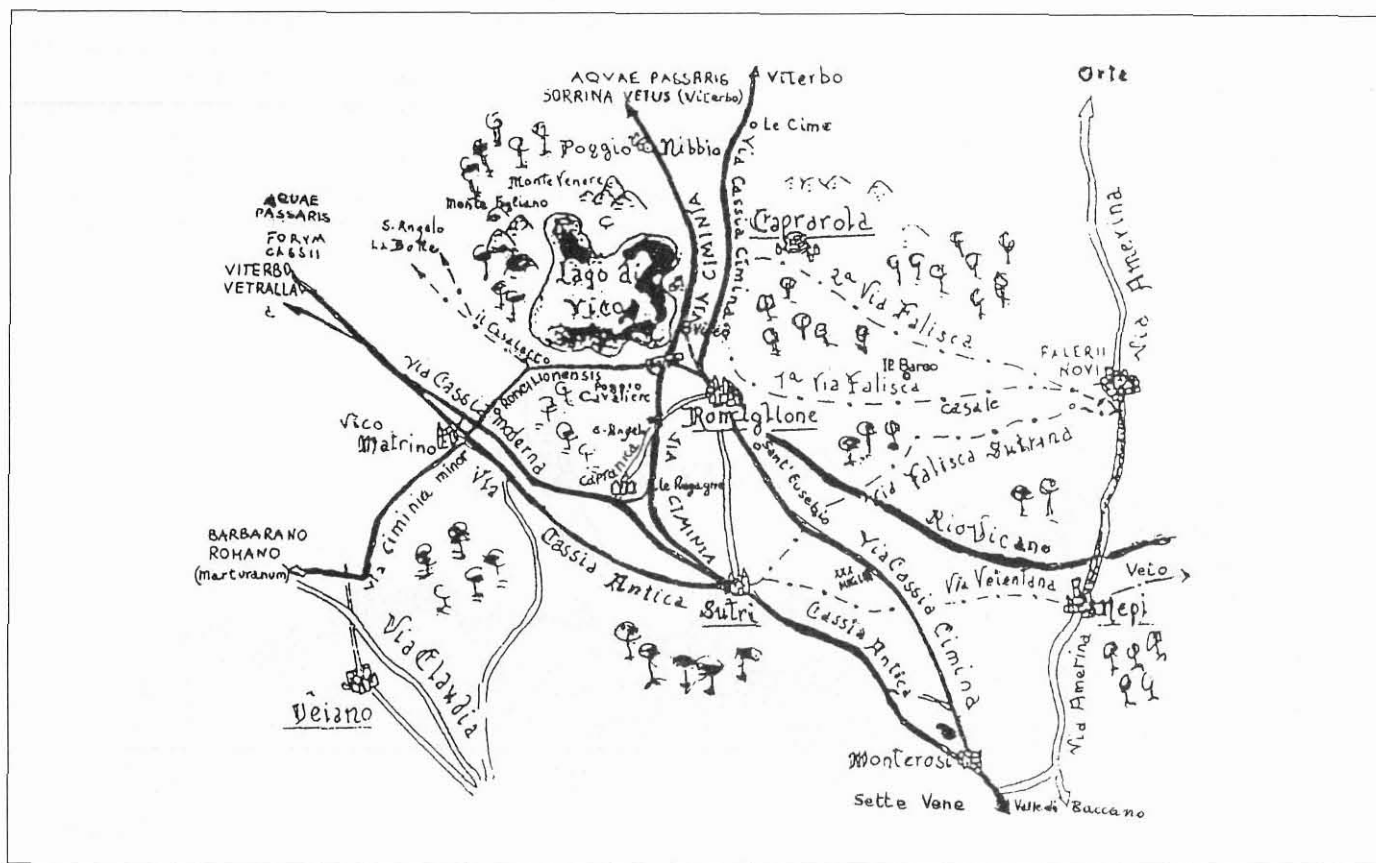


Fig. 1 - Antica viabilità della regione Cimina (disegno D'Orazi - Fefè).

tati siti di scarso interesse, quali, per esempio, *Casa Campi*, *San Rocco*, *Sant'Egidio* nei dintorni di Ronciglione, e si trascura l'importante complesso di *Sant'Eusebio* (IV-VII/VIII sec.), ricco di memorie "francigene", incise nelle pareti del mausoleo da pellegrini longobardi e franchi.

Il presente studio, in parte pubblicato sulla rivista romana "Lazio ieri e oggi" (maggio e giugno 1995), non è che la sintesi parziale di una più approfondita ricerca, tuttora inedita, su l'antica rete viaria del comprensorio dei Cimini.

Il movimento dei pellegrini fu un grandioso fenomeno penitenziale (*peregrinatio paenientialis*) della Cristianità che dal Tardo Antico si protrasse a tutto il Medio Evo.

Gli itinerari avevano per meta ultima lo scioglimento di un voto nei Luoghi Santi, cui si avviavano i fedeli con indosso la *schiaivina* o mantello grossolano con maniche e cappuccio, come li rappresentano le antiche raffigurazioni, appoggiati all'immancabile *bordone*, il lungo bastone dal manico ricurvo, da soli o in gruppo, a piedi o a cavallo, per devozione personale o per delega altrui impossibilitato (cfr. C. BUZZI, *La Margarita iurium Cleri Viterbiensis*. Roma, Miscellanea della Soc. Rom. di St. Patria, 1993, *passim*), che provenivano fin dalle regioni più lontane, l'Islanda e la estrema Groenlandia.

La gioia della meta raggiunta - o Gerusalemme, dove il Redentore nacque e visse, o Roma, sede delle tombe degli apostoli Pietro e Paolo, o Santiago di Compostella presso la

tomba dell'apostolo Giacomo, o il Gargano, sede del culto all'arcangelo armato S. Michele, protettore dei Longobardi, o i luoghi resi sacri dal sangue versato dai martiri per la fede - compensava i disagi e i rischi della lunga via.

"Anche se sporco, rattappito e denudato, il pellegrino era travolto, percepiva quasi sensibilmente la presenza di Dio" (O. PALAZZI, *I trasporti a Ronciglione*, 1567-1928. Ronciglione 1986, p. 13).

La via *Francigena* fu la maggiore direttrice di traffico del Medio Evo in direzione di Roma.

Nata come asse strategico e militare dei Longobardi in funzione antibizantina e antiromana, la strada assicurò per secoli il collegamento tra la capitale Pavia e i loro ducati centro-meridionali di Spoleto e di Benevento.

Con Carlo Magno e i suoi successori divenne la via "Francigena", la strada cioè che proveniva dal regno dei Franchi, alla quale si raccordava la viabilità d'Oltralpe e collaterale in direzione di Roma, sede del vicario di Cristo.

Fu preferita, anche per tale motivo, dai pellegrini dell'Europa cristiana, che ne fecero un grande veicolo di fede e di pace. In epoca di insicurezza generale, di arbitri pazzeschi, di violenze programmate, di faziosità esasperate e sanguinarie, i pellegrinaggi furono i soli collegamenti pacifici tra città e città, tra regione e regione.

Il flusso devozionale, che giungeva o partiva dalla Valle Padana, convergeva su Pavia.

Oltrepassato il Po a Piacenza in direzione di Fidenza, superava il *Mons Langobardorum* (Monte Bardone o

Cisa) e scendeva a Luni e a Lucca, da dove, oltrepassato anche l'Arno nei pressi di San Miniato (loc. "San Dionisio", oggi San Genesio) e di Fucecchio, si dirigeva a Siena attraverso il solco di facile percorribilità della valle dell'Elsa.

Da Siena si snodava lungo le ampie vallate dell'Arbia e dell'Orcia e, raggiunta quindi la valle del Paglia alle falde orientali del massiccio dell'Amiata, si immetteva, tra Radicofani e Acquapendente, nella Cassia (tratto della *Traiana Nova*, proveniente da Chiusi) che è tramite d'ingresso alla Tuscia meridionale e alla meta ultima, Roma.

La via dei Longobardi rappresentò, per questi, un vero e proprio sistema difensivo e logistico. Fu dotato di dispositivi stabili (torri e acquartieramenti) e di strutture recettive (abbazie, ospedali, stazioni di sosta, generalmente legate a un santuario), nei quali il militare poteva rifocillarsi e il romeo fare anche le sue devozioni.

Le fonti antiche, costituite da itinerari e memorie di viaggio che documentano il percorso per la Tuscia, elencano come prime tappe devozionali la chiesa del *Santo Sepolcro* in Acquapendente, la chiesa di *Santa Cristina* in Bolsena e poi quella di *San Flaviano* in Montefiascone.

Faceva seguito la chiesa di *San Valentino* in agro viterbese, della quale si hanno notizie fin dal secolo VIII.

Questa stazione, con il borgo omonimo, sorgeva tra l'area che fu occupata dall'antica *mansio* di *Aquae Pàssaris*, presso il "Bagnaccio", la cui importanza è chiaramente indicata con un marcato simbolo figurato nella *Tàbula*



Fig. 2 - Viterbo. Via Francigena (Ciminia) in entrata (Porta Santa Lucia) e in uscita (Porta San Leonardo).

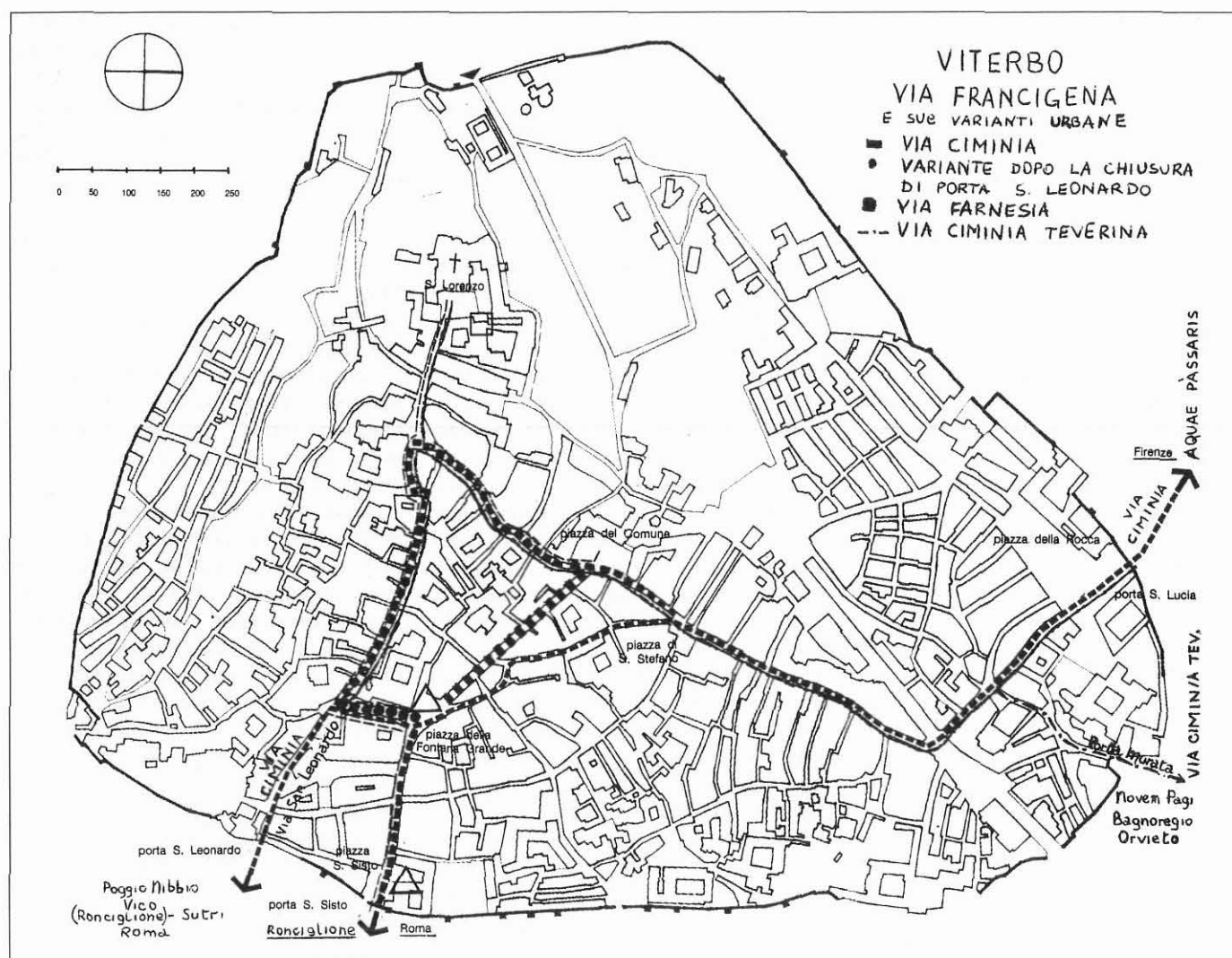


Fig. 3 - Viterbo. La via Francigena e le sue varianti urbane.

*Peutingeriana*, e il *Ponte Camillario in via strata* (Cassia), dove il santo aveva subito il martirio intorno alla metà del IV secolo.

In epoca romana, la *mansio* era un importante punto di raccordo. La *Ciminia*, proveniente da Sutri e dalla conca vulcanica di Vico, si immetteva di nuovo nella Cassia. La via *Ferentana*, con il suo andamento trasversale, manteneva il collegamento con il ramo della *Ciminia Teverina*, con la città di Fèrento e il promontorio prospiciente la valle del Tevere. Vi confluivano vari tragitti con funzioni locali (Valle di Lago, Tuscania, ecc.).

In San Valentino al viandante si proponevano due percorsi alternativi per giungere a Sutri. Quello di destra, o *Cassia*, con andamento arcuato a ponente di Viterbo e su terreno in gran parte pianeggiante, si dirigeva a *Forum Cassii* o *Santa Maria di Forcassi*, nelle vicinanze di Vetralla, a ridosso del selvoso monte Fogliano.

Il percorso di sinistra, tratto iniziale o terminale della *Ciminia*, volgeva a Viterbo e da qui saliva alla montagna di Vico e, sceso a Ronciglione, convergeva su Sutri, dove si ricongiungeva con la variante di pianura presso *Porta Franceta* o *Francigena* o *Porta Vecchia*, come anche è detta.

Fino a tutto il secolo X la preferenza fu per l'itinerario di pianura, più facile a percorrersi, anche se più lungo. Dagli inizi del secolo successivo, se non da prima, comincia a prevalere il tracciato di montagna.

Vari furono i fattori che concorsero al cambiamento di rotta. Anzitutto, la sicurezza.

La variante di pianura era diventata troppo rischiosa, esposta come era alle incursioni dei Saraceni, proprio in un momento in cui si riaccendeva in Europa il culto del Santo Sepolcro e si intensificavano i pellegrinaggi in Palestina e negli altri Luoghi Santi. Uno degli ultimi ad avventurarsi fu

certamente *Sigericus*, arcivescovo di Canterbury, che nel suo viaggio di ritorno in Inghilterra, avvenuto tra il 990 e il 994, fece sosta in *Furcari* (Forum Cassii). E lo fece con grave rischio personale.

Tutta la regione a ponente del Cimino fino al litorale tirreno, non più protetta dalla vigile presenza dei Longobardi, viveva nel terrore.

Le feroci bande saracene, cui fecero seguito quelle normanne nel secolo XI, portarono distruzione e morte nelle città costiere (*Vulci*, *Murelle*, *Quinziano*, *Graviska*, *Centocelle*, *Pirgi*, *Alsio* e le altre citate nella *Tabula Peutingeriana*, a nord di Roma) e in *Sutrianum*, il territorio della vasta diocesi di Sutri, secondo la drammatica memoria del coevo Bonizzone, che fu vescovo della città, e della *Cronica della famosa et antichissima Città di Bulcia, o vero Volcia*. (*Vulci*) et del *Vescovado transferito, et ridotto dopo la ruina di essa in Castro* dal beato



Bernardo, suo ultimo vescovo, pervenuta nella versione quattrocentesca edita da Mariano Ghezzi da Sinalunga nel 1610, in Ronciglione, presso l'officina tipografica di Domenico Dominici (F.M. D'ORAZI, *L'arte della stampa in Ronciglione nei secoli XVII e XVIII*, Ronciglione, Centro Ric. e Studi, 1991, pp. 48-50). Neppure Roma fu esente.

Le basiliche di S. Pietro e di S. Paolo furono devastate nell'agosto dell'anno 846. Solo pochi decenni erano passati dalla solenne notte di Natale del 799, quando, nella speranza di un mondo migliore per la Cristianità, avallato dal connubio dei due alti poteri, quello spirituale e quello temporale, il papa Leone III aveva incoronato in San Pietro Carlo Magno *Augusto Imperatore* del rinato Sacro Romano Impero.

Padroni degli accessi fluviali e stradali, i Saraceni giunsero perfino a formare uno stato musulmano lungo le vie Amerina, Flaminia e Salaria, durato alcuni decenni tra IX e X secolo.

Lo stato si estendeva dalle propaggini orientali del Cimino alla Sabina e aveva per centri maggiori le città di Orte, Nepi, Amelia, Narni, Rieti e, per centro amministrativo, la conquistata abbazia di Farfa (F. GREGOROVIVUS, *Storia di Roma nel Medioevo*, Roma 1988, II, pp. 56-57, 149-156; GREGORIO DI CATINO, *Chronicon Farfense*, a.c. di U. Balzani 1903, I, pp. 230-231, 235-236, 300-301).

Intorno alla metà del secolo IX, la furia distruttrice non risparmiò *Capracòrum*, la più settentrionale delle benefiche *domus cultae*, fondata nei pressi della odierna Calcata (Monte Gelato) da papa Adriano (772-795), come oasi di raccolta e di rilancio della coltura agraria tra le genti disperse delle diocesi nepesina e veientana, le cui dipendenze territoriali lambivano le falde meridionali del Cimino.

Tra queste è forse da inserire, in agro roncionese, il citato monastero di S. Eusebio con la sua poderosa torre quadrata di guardia (VIII - IX secolo) insieme con i vicini fondi della *Rinchiusa*, di *Vespena* e della *Massarella*, attigui al territorio di Nepi.

La Ciminia garantiva un tragitto sicuro, al riparo degli anfratti collinari e della fitta selva (*Silva Ciminia*). Offriva in più una economia di circa sei miglia, due ore in meno di percorso per Sutri.

Ultimo fattore, forse il più decisivo nella svolta preferenziale, fu la posizione egemonica che Viterbo aveva frattanto assunta nell'ambito della Tuscia.

La Ciminia tagliava nel mezzo l'area urbana e ne assicurava il diretto flusso dei forestieri, che diverrà imponente in occasione degli anni giubilari, fonte di scambi commerciali e travaso di idee.

La Cassia, come detto, girava a largo della città e meno forse influì nella sua evoluzione politica e abitativa. Cadde man mano in disuso e trascinò nella dimenticanza i borghi di S. Valentino e di Forum Cassii. Di essi più non si parlerà nelle memorie di viaggio.

L'itinerario dell'abate islandese Nikulas di Munkathvera (1151-1154), quello di Filippo Augusto, re di Francia, di ritorno dalla terza crociata (1191), la guida stradale tedesca *Annales Stadenses* (metà del secolo XIII) annoverano solo il percorso Viterbo- Sutri e viceversa, ove l'omesso riporto delle stazioni di S. Valentino e di Forum Cassii sta semplicemente a confermare l'avvenuta mutazione viaria per la montagna.

La chiesa e il borgo di S. Valentino saranno distrutti dai Viterbesi nel 1137 e ostruito il passo. Un modo come un altro per ribadire anche la primazia stradale della loro città.

Analoga sorte toccherà all'altra vicina, Fèrento, pochi anni dopo, nel 1172,

superstite sede episcopale di formazione longobarda nella Tuscia. La città fu presa "per forza", narra il cronista viterbese Francesco d'Andrea, saccheggiata e distrutta, gli abitanti dispersi e vietata su quell'area maledetta perfino la coltivazione (*Statuti di Viterbo del 1221*).

La stessa Tuscia, dove aveva fatto sosta per ragioni logistiche Carlo Magno nel suo primo viaggio a Roma, non più beneficiata dalla corrente di traffico che da tempo rifuggiva dalla Clodia, decadrà dal suo rango e cederà alla rivale Viterbo sede e giurisdizione vescovile (cfr. G. SIGNORELLI, *Viterbo nella storia della Chiesa*, Vol. I, Viterbo 1907).

Negli *Annales Stadenses* e nell'*Iter de Londinio ad Terram Sanctam*, una mappa o guida stradale che Matthew Paris compilò nel 1253 per i pellegrini che da Londra si recavano in Terrasanta passando per Roma, compare la nuova direttrice per Firenze, quale percorso per Siena sostitutivo della strada di Monte Bardone o Cisa (R. STOPANI, *La via Francigena, una strada europea nell'Italia del Medioevo*, Firenze 1988, pp. 88-89).

Si viene a delineare, in questo modo,

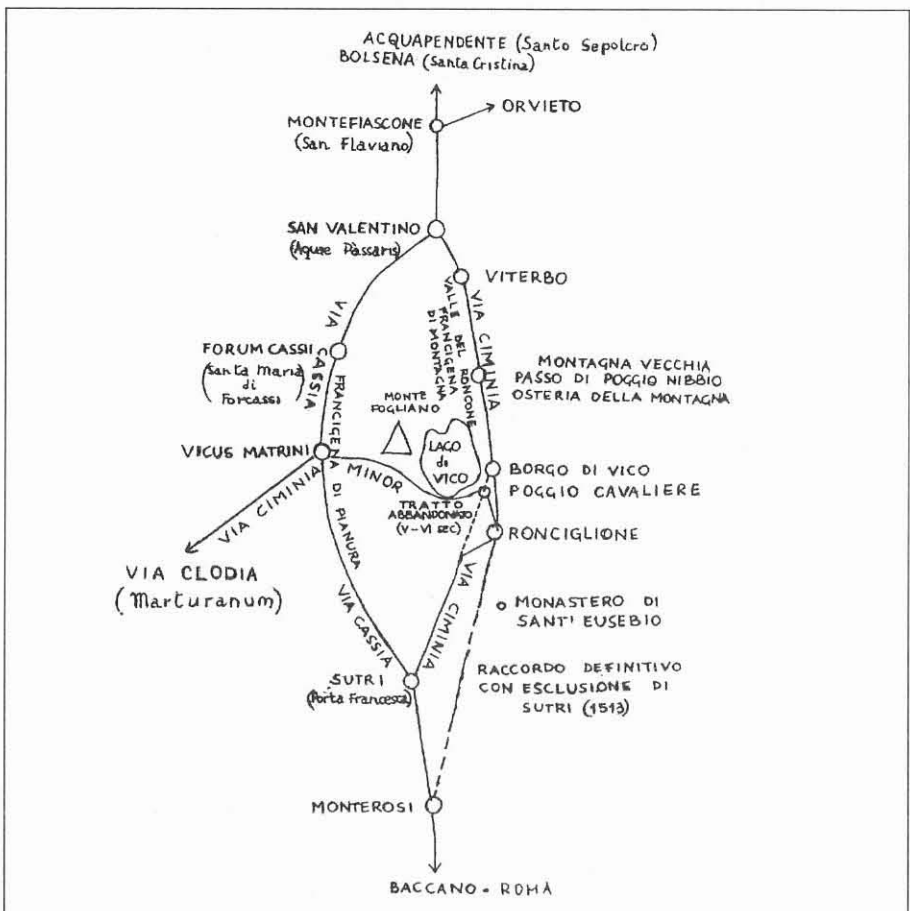


Fig. 4 - La via Francigena nella regione cimina.

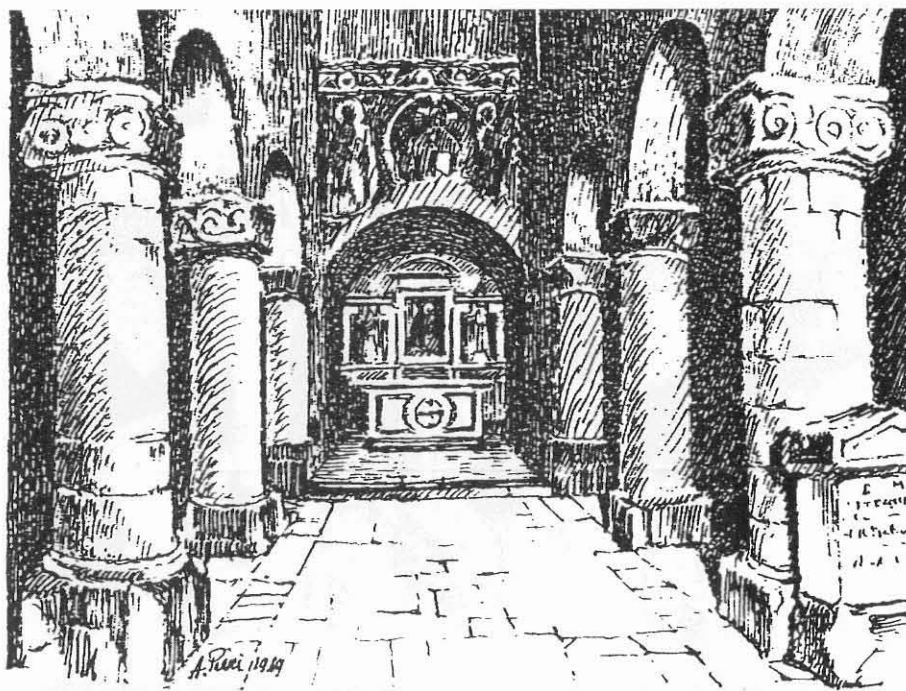


Fig. 5 - Ronciglione. Interno della chiesa di S. Eusebio, IV-VII sec. (dis. A. Pieri).

l'assetto definitivo della Cassia moderna che, con qualche variante locale e sotto la denominazione, prima, di Strada regia romana, poi dal '500 di Strada postale o corriera, o maestra e, infine, di Nazionale Cassia, permane ai nostri giorni.

Rare visite pare siano avvenute ancora nel secolo XV alla abbandonata Chiesa di S. Maria di Forcassi, che i pellegrini raggiungevano percorrendo la *Ciminia minor*, una via basolata che proviene dall'antico *castrum* di Ronciglione e sale per la fiancata meridionale esterna della conca vulcanica di Vico.

La strada, recentemente da me riscoperta, incrocia la *Ciminia vetus* in Poggio Cavaliere, dove la prima via viene a formare il *decumanus* e l'altra l'*ordo* di un importante insediamento romano (*Vicus Elbii?*), messo a soqquadro dalla più ottusa speculazione edilizia.

Dal punto di incrocio la *Ciminia vetus*, con il suo andamento sud-nord, scende, da una parte, alla valle di Vico e, superato l'opposto Poggio Nibbio, all'area urbana di Viterbo, e dall'altra, si dirige a Sutri che dista non più di sei miglia.

Il sito era contrassegnato dal *fontanile dei Tatocci*, ormai distrutto, dove abbeverava il bestiame di passaggio, e da resti dell'edificio delle *Terme*, del quale è rimasta traccia nel vasto pavimento a mosaico, pure esso disperso, con figurazioni umane (Tatio Tatocci,

dove il nome del fontanile), venuto in luce verso la fine del secolo scorso.

La *Ciminia minor* o ronciglione di inerpica fino al quadrivio o *Croce della Macchia* (Casaletto) e di lì, per il crinale di Monte Fogliano, si porta su la *Cassia vetus* a *Vicus Matrini*, tra Capranica e Vetralla, e prosegue quindi fino alla *Clodia* che incontra presso il Ponte San Quirico nel territorio di Barbarano Romano (*Marturanum*).

Da Vico Matrino a Forcassi la distanza è breve, appena tre miglia romane.

Anche Ronciglione deve molto alla Francigena che ebbe un peso determinante su lo sviluppo urbano di Viterbo e di molte altre città che si trovavano lungo il suo percorso.

L'abbandono graduale delle casecapanne, di cui è rimasta l'immagine tipica nelle casupole di piazza degli Angeli in Borgo di Sotto, e delle abitazioni incavate nella grande roccia, sopra la quale si distendono i due antichi Borghi, ora trasformate in depositi e tinelli, ebbe a verificarsi intorno al X-XI secolo.

Era presente nella regione meridionale del Cimino, detta con termine medioevale "la Montagnola", la potente famiglia dei Prefetti dell'Urbe, richiamata dalla importanza viaria, strategica e commerciale che la via aveva conferito ai nascenti castelli di Vico e di Ronciglione.

I Prefetti, col favore dell'Impero, dice Cipriano Manente (*Historie, Vine-*

gia, Gabriel Giolito de' Ferrari, 1563, pp. 19-20), ne fecero un loro feudo e nel 1045 fondarono Ronciglione nel loro stato sopra le antiche rovine.

Si trattò piuttosto di una rifondazione con opere murarie a scopo abitativo e difensivo. La datazione, fornita dallo storico orvietano, anno più anno meno, trova conferma nella via di traffico che da qualche tempo lambiva le borgate.

Il nucleo abitativo venne formandosi intorno alle pievi, o chiese con fonte battesimale, di S. Maria della Provvidenza, allora di S. Andrea, e dei SS. Caterina e Pietro, allora forse di S. Leonardo, di cui fa menzione il papa Innocenzo IV nella bolla del 5 maggio 1244.

Delle primitive strutture restano qua e là testimonianze murarie, specie in Porta Pèntoma (etr. *pènthuna*, *penthna*, pietra, roccia calata a picco: cfr. *Valle sub Pèntoma* in Castel S. Elia) e nell'adiacente mirabile *campanile di S. Maria della Provvidenza*, uno dei simboli architettonici della Tuscia, la cui costruzione va posta non di qua dall'XI-XII secolo.

Da quell'epoca il campanile romanico si erge quasi a strapiombo sulla valle vicana, indice di conclamata fede, di mutate condizioni politiche e sociali, di benessere incipiente in una comunità che si distinguerà per senso pratico e accortezza nel gettare le basi, forse fin da quel tempo, della sua prodigiosa espansione manifatturiera dei secoli futuri.

Nella seconda metà del secolo XIV Ronciglione si munì di una seconda cinta muraria.

La Francigena, che aveva frattanto preso il nome di *Strada regia romana*, ebbe un andamento alternativo all'interno dell'abitato. La variante entrava per *Porta San Biagio* in via della Campana, dotata di buoni alberghi e locande, nei quali facevano sosta gli imperatori in viaggio per Roma (Sigismondo di Lussemburgo nel 1433, Federico III d'Asburgo con la giovane sposa Eleonora di Portogallo nel 1452 e da solo, come pellegrino, per assolvere a un voto, nel 1468), e usciva per *Porta San Sebastiano* in direzione di Roma, dopo essere discesa per via dei Macelli e piazza dell'Olmo.

Il passaggio della strada, soprattutto nella versione montana, influi in modo favorevole su la evoluzione formativa di alcuni vici o villaggi collaterali che, seppure non toccati direttamente, ne sentirono di riflesso i benefici.

Vanno ricordati i centri di Capranica

e di Caprarola, immersi allora nella *Silva Ciminia*, dalla quale trassero la vocazione all'allevamento del bestiame, cui il bosco forniva abbondanza di foraggio, e la comune radice etimologica del nome (Capranica←termine medioevale *Caprâllice*←*Caprarum illice*, balza selvosa, elceto o "Monte delle Capre", come lo chiama in una delle sue lettere familiari il Petrarca, che nel 1337 vi fu ospite del conte Orso dell'Anguillara; Caprarola←*Caprarum-aròla*, recinto, rinchiusa delle capre, loc. "ariòla", steccato per maiale).

I due centri erano serviti dalla Ciminia mediante i diverticoli rispettivamente dei *Rigagni* o *Regagne* e di *Caproceca*.

Il Petrarca percorse la Ciminia fino a Sutri e poi la Cassia quando visitò l'Urbe per la prima volta e restò "sopraffatto da tante meraviglie (*mirabilia Romae*) e attonito per lo stupore" (Lett. Fam. II, 14).

La Ciminia o alternativa montana dal suo punto di distacco in *Aquae Passaris* o borgo S. Valentino si inoltra in Viterbo per *Porta Santa Lucia*, oggi Fiorentina, traversa il centro urbano, lambisce il colle del Duomo, sede dell'insediamento etrusco-romano, e ne esce per la ora murata *Porta San Leonardo* (A. CAROSI, *Porta Vallia, una porta fantasma*, in "Biblioteca e Società", X, 1991, fasc. 3-4, pp. 3-6).

Fuori della cinta muraria, l'antica strada viene a trovarsi subito interrotta dal grande vallo della ferrovia Viterbo-Roma. Riprende in direzione della vicina *Torre di San Biele*, che Raniero Gatti, capitano del popolo, fece costruire nel 1270 a cavallo della via per opporre un robusto sbarramento *dove la sua patria era più frequentemente assalita, scendendo fin là dal Cimino la via che avevano tante volte percorso le ostili milizie di Roma*.

Dal fortilizio si inerpica per la valle del Roncone in *cacumine Vici*, alla *Montagna Vecchia* (Passo di Poggio Nibbio) e di là va a raggiungere la via Ciminia che passava a levante del lago di Vico. Questa via – sottolinea Andrea Scriattoli nella monografia *Viterbo nei suoi monumenti* (Roma 1915-20, pp. 30-31, 329-330), pur scambiando per un suo diverticolo quello che è invece il vero percorso della Ciminia – *anche nel medio evo rimase la principale, se non unica linea di congiunzione tra Viterbo e Roma*.

L'antico tracciato, dal suo distacco da Viterbo, procede verso Sutri con



Fig. 6 - Sutri. Porta Vecchia (disegno acquerellato a china color seppia di Jules Félin - fine sec. XIX).

andamento intermedio tra la odierna collinare Cimina, che da Porta Romana, attraverso il passo delle Cime e la piana di San Rocco, si porta a Ronciglione, e la provinciale che dai pressi di S. Maria in Gradi sale a San Martino al Cimino.

Le due strade, l'antica e la moderna (attenzione a non scambiare i termini distintivi *Ciminia* e *Cimina*, come è parso avvenga troppo spesso anche nei testi di esperti archeologi), proseguono parallele, alla distanza media di circa tre chilometri.

Da Poggio Nibbio la Francigena scende lungo la fiancata boscosa a costeggiare il lago ai piedi di monte Venere.

Superato il borgo di Vico, si accinge ad affrontare la risalita, meno ardua, del costone meridionale della caldera lacustre non più per il valico naturale di Poggio Cavaliere, resosi inagibile fin dal V - VI secolo a causa delle sopravvenute distruzioni barbariche, ma, abbandonata la Ciminia, lo fa per un breve raccordo con la *Ciminia minor* o *roncilionensis*.

Da Ronciglione (angolo di piazza della Nave con corso Montecavallo) si porta di nuovo su la Ciminia in contrada Pisciarella per il tramite di un diverticolo lastricato (via Magenta - strada incavata nel tufo, detta "Madonna del Cavone") e, dopo un tragitto di circa tre miglia, raggiunge Sutri e la Cassia in direzione di Roma.

Il classico percorso è rimasto inalterato fino al 1513, come figura, tra tante testimonianze, anche in una carta viaria

disegnata da Leonardo (*Codice Atlantico*, f. 336), il quale nel settembre di quell'anno si recò a Roma, attratto dalla fama di mecenatismo del nuovo papa Leone X, il fiorentino Giovanni de' Medici.

Alla fine del 1513 venne soppresso il tortuoso raccordo di Pisciarella e Ronciglione fu allacciata direttamente a Monterosi, con sensibile risparmio di percorso.

#### Soppressione della stazione di posta a Sutri (1513)

Sutri, ricordata da Livio e da una antica lapide conservata in una delle porte ricavate nella sua cinta muraria, la cinquecentesca Porta Morone, per la importanza strategica e viaria come *Clàustra portaeque Etruriae*, chiave e porta dell'Etruria, dove confluivano le due varianti romee, quella di pianura e quella di montagna, esclusa dal grande traffico, ne uscì mortificata nella immagine tradizionale e nell'apparato economico e recettivo.

A Vico (*lacus Ciminus* o *Ciminius*), nei pressi della chiesa di S. Lucia, e a Monterosi, nel punto del nuovo allacciamento con la *Cassia Vetus*, presso il lago *Iànula*, località cui è rimasto il nome *la Gabelletta*, fu mantenuta la *esigenza dell'antichissimo pedaggio e Gabella di transito*, che sarà più volte confermata dalla Camera Apostolica (cfr. *Editto di rinnovazione dell'antica*



tariffa della Gabella di Vico e di Casamala. Roma, 30 Maggio 1771), cui erano sottoposti le merci, il bestiame ed altre robe e generi in entrata e in uscita.

La comunità di Sutri non si rassegnò al "forzoso" declassamento.

Si adoperò, come poté, presso la Curia romana per ottenere di nuovo il passaggio dei *tabellarios seu cursores* sia per il prestigio che il servizio conferiva sia per le prestazioni erogate a pagamento (nolo delle cavalcature e dei veicoli, proventi di stallatico e mascalcia, esercizi alberghieri, smercio di prodotti locali ecc.).

Clemente VII, l'altro papa Medici, si mostrò disposto ad accogliere le suppliche dei Sutriti e il 12 settembre 1533 fece pervenire, sotto forma di breve, le sue decisioni *pro Communitate Sutrina reductio postarum*, per il ripristino del servizio delle poste a Sutri, al diletto figlio Francesco del Vantaggio, mastro generale delle poste ponteficie.

Il documento (Arch. Segr. Vat., Arm. XXVIII, vol. 91, f. 159c) è assai importante per il suo contenuto storico che viene a confermare, in modo inequivocabile, quale era da alcuni secoli il percorso nel Cimino della grande via di Roma e, nel contempo, a sfatare locali preconcetti contro il pontefice Paolo III Farnese presunto autore del declassamento viario di Sutri.

Merita, per questo, di essere riportato anche se in forma succinta e volgarizzata.

La riscoperta della viabilità maggiore e dei tragitti locali ad essa coerenti, avvenuta in questi ultimi anni, offre nuova luce interpretativa all'analisi e rilettura delle antiche cronache viterbesi, orvietane e senesi, specie quando esse trattano dei contatti con Roma.

"Diletto figlio, salute e apostolica benedizione. La Comunità di Sutri ci ha supplicati di ripristinare il percorso e il passo per Sutri dei procaccia e corrieri postali lungo la Via Romana che da Monterosi sale a Ronciglione. La predetta Comunità si è impegnata a costruire e mantenere a proprie spese una nuova e comoda strada di accesso. Non ravvisandosi implicazioni finanziarie [a carico della Camera Apostolica], ti diamo mandato che -se e fino a quando i Sutriti manterranno l'impegno di migliorare il percorso- tu faccia passare come una volta in Sutri i procaccia e i corrieri.

Dato da Montefiascone sub anulo Piscatoris il giorno 12 settembre 1533, anno decimo del nostro Pontificato".

La concessione papale non ebbe effetto. Clemente VII, noto per la proverbiale cautela (il breve ne è un esempio), non prevede la sua morte, che avvenne esattamente un anno dopo, il 25 settembre 1534. Gli successe Paolo III che, da cardinale, era venuto in possesso di molti feudi, tra cui Caprarola (1521) e Ronciglione (1526). I due comuni formeranno il nucleo iniziale della *Pier Contea* o stato di Ronciglione che, affrancato del tutto dallo Stato della Chiesa, sarà incluso nel Ducato di Castro e Ronciglione (1537).

A Paolo III premeva potenziare le sue terre e aprire da XXX Miglia, in territorio di Ronciglione, la strada Farnesiana per Caprarola, dove Antonio da Sangallo il Giovane, su mandato dello stesso pontefice, veniva impostando le basi del celebre Palazzo residenziale che sarà completato da Jacopo Barozzi, detto il Vignola.

## La via Cimina o Cassia Cimina moderna

La durezza della strada di montagna, che in Poggio Nibbio raggiunge quota 896, e assai più il fenomeno del brigantaggio che, favorito dal fitto della fore-



Fig. 7 - Resti del basolato della via Cimina nella valle di Vico, tra monte Venere e le coste boschive.

sta cimina, si era presentato nel secolo XVIII con inquietante frequenza, tale da mettere a rischio la vita dei vetturali e dei passeggeri, suggerirono una alternativa al percorso millenario.

Pio VI pensò bene di spostare l'asse di scorrimento alle falde occidentali del monte Fogliano, a valle di *Forum Cassii*, dove era in fase di costruzione una strada da Vetralla a Capranica e a Sutri, che diverrà poi la Cassia odierna lungo la *Vallis magna*, citata tra i beni che il re longobardo Liutprando offrì nel 741 a papa Zaccaria "sotto il titolo di donazione al Beato Pietro".

La comunità di Ronciglione non rimase inerte. Pur di non perdere il lucroso "passo dei forestieri", si offerse di aprire, a proprie spese, un nuovo accesso a Viterbo che rispondesse ai requisiti della brevità e della sicurezza.

La nuova strada fu aperta al traffico nel 1788 ed ebbe un andamento lineare lungo la dorsale delle colline a levante del lago di Vico.

Il disboscamento, operato ai suoi lati fino al tratto di un'archibusata, dice il documento pontificio conservato presso l'archivio comunale di Vetralla (A. SCRATTOLI, *Vetralla: Pagine di storia municipale e cittadina*. Vetralla 1924, ad annum), venne a formare due fasce protettive contro improvvisi assalti briganteschi.

Il debito, contratto con l'appaltatore viterbese Filippo Prada, fu di scudi 20.886, che la comunità estinse in cinque anni (O. PALAZZI, *Ronciglione*, cit., pp. 150-152; PALAZZI, *I trasporti a Ronciglione*, cit., pp. 19-23).

A Poggio Nibbio, abbandonato valico, si conservano i resti della chiesa di *S. Maria Incoronata*, dell'*Osteria della Rosa*, dove fece sosta Leonardo, e delle casermette delle guardie confinarie.

Nel XVI e XVII secolo il passo era punto di confine dello Stato farnesiano di Ronciglione (*Ducato di Castro e Ronciglione*).

Supporre un inserimento di questa via moderna nella Francigena è del tutto arbitrario e non risponde alla realtà storica.

Gli itinerari che il papa Pio II seguì nei suoi due viaggi di ritorno da Viterbo a Roma, il 20 ottobre 1460 per la via di Canapina e il 29 maggio 1462 portato da li Viterbesi sulle spalle (in lettiga) sino a Caprarola, che qualche testo adduce a convalida di una ipotetica variante a oriente del lago di Vico, avvennero per vie secondarie e traverse, se non addirittura per il diverticolo di collegamento che si diparte proprio

dalla Francigena in Poggio Nibbio.

Il pontefice poté tranquillamente, per la via di Nepi (Amerina), raggiungere la valle di Baccano e pernottare a Formello e a Campagnano.

Da qui *ne andò a Roma* incolume (F. CRISTOFARI, *Cronaca di Anzillotto Viterbese... continuata da Nicola... della Tuccia*. Roma 1890, p. 132; I. CIAMPI, *Cronache e Statuti della città di Viterbo*. Firenze, 1872, pp. 82 e 263).

Furono due itinerari «fuori di mano», dettati dalla disperazione. Lo stesso cronista viterbese ne espone i motivi.

Pio II e i suoi cortesciani avieno paura andare per la via di Ronciglione per paura del conte Averso, lo quale era dentro Ronciglione.

Everso dell'Anguillara, signore anche del castello di Vico, che aveva sottratto ai Prefetti dell'Urbe nel 1431, controllava il passo della Francigena, talora con piglio brigantesco, come già da Radicofani Ghino di Tacco «rubatore di strade» (Boccaccio). Spregiudicato e arrogante, nemico personale di Pio II, aveva brigato più volte contro la sua vita, come riferisce Jacopo Ammannati, segretario del papa, nei suoi *Commen-tarii*.

L'esborso definitivo per la nuova strada, essendo sopravvenuti lavori di livellamento dei parziali punti delle salite che s'incontrano fino all'altra Posta della Montagna (documento manoscritto citato sotto), fu di circa 30.000 scudi, somma notevole che la Comunità affrontò con un certo affanno, pur di conservare il redditizio «passo».

La minaccia della deviazione della strada Corriera si ripresentò tuttavia, e con maggiore vigore, nei primi mesi del 1851.

La Comunità di Capranica, con evidente spirito di accanita rivalità, come fu osservato, presentò una istanza al Ministero dei Lavori Pubblici in Roma. Si suggeriva di dirottare l'asse di scorrimento su la strada di pianura, entrata in funzione anch'essa intorno al 1790.

La proposta, cui scaltramente aderirono i comuni di Vetralla e di Sutri, se accolta, avrebbe messo in crisi, contro gli interessi dello stesso Governo, l'apparato economico-industriale di una città da secoli impegnata nelle manifatture.

Il consiglio provinciale di Viterbo si espresse a maggioranza a favore della innovazione. Il Ministero parve sul momento aderire.



Fig. 8 - Visita alle sette chiese in Roma da Trattato delle Sante peregrinationi, Roma 1575.

Profonda fu la prostrazione in Ronciglione. Si temettero tumulti e reazioni violente, come ebbe a ribadire il governatore Pallini in un dispaccio al delegato apostolico di Viterbo e in un memorandum allo stesso ministero (il documento autografo e il resto della pratica è in mio possesso).

*Gli animi sono vieppiù accesi, in preda a una specie di furore con discorsi allarmanti e minacciosi. Mentre la intera Commissione municipale era adunata in Comunità per deliberare in oggetto, andava ragunandosi una Brigata nell'idea di irrompere in quella Residenza e far [...] maltratto dei membri ritenuti colpevoli di inerzia e di acquiescenza.*

Il palazzo comunale fu presidiato da soldati francesi che Napoleone III aveva spediti nel Lazio in difesa del papa contro le infiltrazioni dei patrioti unitari.

Con amarezza si faceva presente che nella invasione del 1799 - come si sottolinea nei citati documenti - la Città soggiacque perfino all'incendio ed al saccheggio per la fermezza dei sentimenti di sudditanza al Pontificio Governo [...] e nel 1788 tornò a proporre una nuova linea di strada corriera, che è l'attuale, erogando per circa 30.000 scudi. La Sagra Congregazione del Buon

Governo, nella circostanza, assicurò con Sovrana Sanzione che non li sarebbe stato mai tolto il privilegio.

Non si poteva dunque fingere di ignorare il solenne impegno pontificio o le benemeritenze acquisite da Ronciglione anche nel momento politicamente più buio, quello rivoluzionario di fine secolo.

Con il suo atteggiamento ostile, l'organo governativo sembrava voler maltrattare una Città composta di una notevole maggioranza di buoni ed attaccati alla Santa Sede, alla quale non fece sentire mai lagnanze nei vorticosi andati tempi, aggiungendo per colmo di indignazione che la Repubblica [giacobina] voleva levare alle loro Chiese le campane, e nol fece, mentre un Governo amico e verso de' sudditi fedeli viene a levargli la strada Corriera, che forma la risorsa de loro prodotti e delle officine che in copia vi sono stabilite.

Decisiva, a favore delle attese di Ronciglione, fu l'autorevole adesione di Liborio Marignoli, intraprendente delle pubbliche diligenze per ambedue le strade di Firenze e di Bologna, che non condivise l'idea di una innovazione di corsa.

Il traffico da e per Roma seguì a percorrere il tratto Viterbo - Ronciglione - Monterosi (Cassia Cimina o strada nazionale) fino al 1930.

In quell'anno avvenne il dirottamento su la strada di pianura, che prese il nome di Cassia moderna.

La decisione fu certamente saggia per le difficoltà che i mezzi pesanti già incontravano su l'arduo passo delle Cime.

Non si può tuttavia, nell'operazione, non rilevare una punta di rivalsa.

Artefice del dirottamento fu Nicola Capotondi, ingegnere capo della Provincia e amico personale di Cobolli Gigli, ministro dei Lavori Pubblici. Il Capotondi era di Sutri. Ronciglione fu accontentata con la elevazione di grosse opere murarie di contenimento intorno allo sperone tufaceo della Provvidenza, che hanno avuto il torto di occultare la necropoli romana (grotte a colombario) incavata alla sua base.

## Chiese e ospizi dei pellegrini nel Cimino. Il Santuario di S. Eusebio in Ronciglione

Non resta che fare un cenno delle strutture recettive che la pietà pubblica



e privata aveva collocato lungo la via penitenziale.

Chiese, monasteri, ospizi, oratori assistenziali erano disposti, quasi con cadenza regolare lungo il tragitto, dove i romei potevano fare sosta alla fine della faticosa giornata, vere oasi di pace e di calore umano, per poi, fatte le devozioni e rifocillati, riprendere la lunga marcia di avvicinamento alla meta finale.

Molti luoghi di sosta e devozione sorgevano nell'area del Cimino. Tra i più frequentati, ricordiamo, in territorio di Viterbo, la chiesa di S. Valentino e la chiesa di S. Maria della Cella, ricordate fin dal secolo VIII (*Itinerarium Ravennate, Regesto di Farfa*).

Di quest'ultima permane un piccolo campanile dalle bifore di tipo bizantino. Sorgeva sul roccione che dà sopra la valle di Faul, a ridosso della cattedrale di S. Lorenzo. Era una ricca pertinenza dell'Abbazia di Farfa.

Aggiungiamo la chiesa di S. Maria in Carbonara, ospizio dei Templari, che era collocata sotto il Duomo, e, infine, l'Ospizio dei Pellegrini.

Questo fu eretto come provvidenziale ricovero nella prima metà del secolo XIV dal filantropo viterbese Maestro Fardo di Ugolino, in località Boccabove, ora "La Porchetta", a mezza costa tra la città e Poggio Nibbio (C. PINZI, *Gli ospizi medievali e l'Ospedale Grande di Viterbo*. Viterbo 1893, p. 143; G. SIGNORELLI, *Viterbo*, cit., I, p. 394; A. SCRATTOLI, *Viterbo*, cit., pp. 167-170; C. Buzzi, *La Margarita*, cit., pp. 124-125).

Nel versante collinare opposto, in borgo di Vico, i pellegrini trovavano ricetto nelle chiese dell'Angelo e di San Pietro, distrutte da Everso nel 1431, insieme con la borgata e il castello avito dei Prefetti. Frammenti di pluteo e altri elementi di marmo con tipiche figurazioni geometriche in rilievo, asportati da Vico e riusati in fabbriche monumentali quattrocentesche in Ronciglione, rendono databili, almeno una delle due chiese, all'VIII-IX secolo (A. NESTORI, *Antichità cristiane a Ronciglione*, in "Vetere Christianorum", n. 24, 1987, pp. 423-430).

Chi faceva invece "alto", per usare un termine arcaico, sosta in questa città, poteva essere accolto in vari ospizi e locande. Ricordiamo, entro l'antica cerchia, Santa Maria in Castello o del Fiore, ospedale primario dei Disciplinati o della Misericordia, oppure fuori le mura, per consentire il libero accesso anche in ore notturne, gli ospe-

dali del *Corpo di Cristo* e di San Biagio, nel borgo omonimo, e quello grande dei Pellegrini, poi detto di Sant'Anna, costruiti a ridosso della «strata romana» o Francigena (O. PALAZZI, *I trasporti*, cit., pp. 13-14; F.M. D'ORAZI, *Il presepio dei ferrovieri di Ronciglione con schede storico-archeologiche su gli antichi Borghi*. Ronciglione 1994, pp. 13, 15, 16, 18, 21).

Ma a richiamare la maggiore attenzione è il Santuario di Sant'Eusebio, nel contado di Ronciglione, "una delle più antiche testimonianze architettoniche cristiane" (Nestori) della Tuscia, senz'altro il monumento più rappresentativo della sua epoca, vera sintesi documentale del flusso peregrinante da e per Roma.

È formato da due corpi di tufo, distinti per struttura e particolarità murarie.

Il primo, il più antico, è il ben conservato Mausoleo che Flavius Eusebius, dice la lapide ivi affissa, un integerrimo proconsole dell'età imperiale, probabilmente un cristiano, fece costruire all'inizio della seconda metà del IV secolo *sibi et suis... in re sua*, per sé e la sua famiglia nella sua proprietà, dove si era ritirato, forse per non sottostare alla professione di culto alle divinità pagane imposto ai pubblici funzionari dall'imperatore Giuliano l'Apostata (360-363). L'altro corpo è costituito dalla chiesa formata tra il VII e l'VIII secolo, forse per mano di monaci basiliani che, sospinti dal *limes* orientale dell'Impero dall'avanzata dei Persiani o sfuggiti alla persecuzione iconoclastica, trovarono asilo in Roma e i pontefici avviarono in *partitibus infidelium*, missionari lungo la strada dei Longobardi, notoriamente ariani, e nelle superstiti isole di paganesimo.

Il Santuario era una tappa assai importante nell'itinerario penitenziale, posto ai margini della Francigena, ma con essa collegato dalla attigua via Falisca per Sutri e dalla via basolata (strada «corta» di Ronciglione) che dal *castrum* degli antichi Borghi si inseriva in Nepi nella Amerina, diretta a Baccano.

I pellegrini vi sostavano e spesso lasciavano memoria incisa della loro devozione nelle pareti interne del Mausoleo, al quale avevano accesso solo i sacerdoti.

L'archeologo Aldo Nestori, che ha condotto una approfondita esplorazione nel monumentale complesso, ha rilevato numerosi graffiti.

I più antichi sono fatti risalire tra la fine del VI e l'inizio del VII secolo e lo si deduce dall'uso della grafia onciale, dalla presenza di nomi di origine longobarda, dall'uso di fare precedere la incisione dal segno della croce.

I più recenti sono riferibili alla fine del secolo XV, quando il grande flusso peregrinante si esaurì (A. NESTORI, *Monumentum Flavi Eusebi fatto Ecclesia S. Eusebi*. Città del Vaticano 1979; F.M. D'ORAZI, *Ronciglione*, cit., pp. 18-21; C. TEDESCHI, *L'onziale usuale a Roma e nell'area romana in alcune incisioni*, in «Scrittura e Civiltà», XVI, 1992).

Nel 1503 figura custode della chiesa l'eremita dal nome significativo di Girolamo Francigena (O. PALAZZI, *Ronciglione*, cit., p. 186).

È la felice testimonianza di un culto ininterrotto, protrattosi per quasi mille anni, durante i quali i romei di ogni nazione, anche la più lontana, ne sentirono il forte richiamo devozionale.

Questo può essere avvenuto anche per il citato Nikulas di Munkathvera, abate del monastero di Thingor in Islanda, che tra il 1151 e il 1154 intraprese un viaggio ai Luoghi Santi e percorse la variante montana, poiché dell'altra per *Forum Cassii* non fa menzione.

Come lo può essere stato, prima di lui, per Gùdrìd, moglie di Thòrfin Karlsefn, che dai limiti del mondo, la Groenlandia, venne in pellegrinaggio a Roma nei primi lustri del secolo XI. Certamente lo fu, nel 1492, per il benedettino Mattia che papa Alessandro VI (breve del 10 agosto di quell'anno) inviò da Roma, come vescovo della sede vacante di Gårdar, nella stessa Groenlandia, dove il Cristianesimo si era precocemente diffuso tra le colonie dei Vichinghi, emigrati al seguito di Erich il Rosso nel X secolo (P. HERMANN, *Sieben Vorbei und Acht Verwht*, trad.: «Sette sono passate e l'ottava sta passando». Milano 1962, pp. 292-295, 342; F.J. POHL, *The last discovery*, trad. «I Vichinghi e la scoperta perduta». Milano 1970, pp. 37-47; H. ARBMAN *The Vikings*, London 1961, trad. «I Vichinghi». Milano 1962).

Nel secolo XV non c'erano alternative viarie valide alla Francigena o Strada regia o postale nel tratto Ronciglione-Viterbo, per raggiungere da Roma le regioni settentrionali.