

PRIMA DELLA "FRANCIGENA"

Luciano Santella

Nel quadro generale delle comunicazioni stradali, la cosiddetta "Via Francigena" rappresenta un episodio relativamente breve, sia nella prospettiva storica che dal punto di vista spaziale.

La sua denominazione infatti ha senso per un periodo che va dal IX al XIII secolo e individua sul terreno esclusivamente il tracciato toscano di un grande itinerario che aveva come meta la capitale del mondo cristiano.

Detto questo, occorre aggiungere, allo scopo di dissolvere un fuorviante luogo comune, che non è corretto parlare di Via Francigena nel territorio compreso tra Acquapendente e Roma.

Tanto è vero che le fonti storiche della Tuscia, tra VI e XV secolo, indicano la via per Roma come *strata romana* o *strata beati petri*; in nessun documento essa è chiamata "francigena".

La strada principale per Roma, quindi, nel territorio dell'attuale Provincia di Viterbo non è stata altro che un prolungamento, con diverso nome, della Via Francigena senese corrispondente alla Via Cassia antica, nonché alla omonima strada statale moderna che della consolare ricalca il tracciato con variazioni di modesta entità.

Quanto poi al suo rapporto col fenomeno del pellegrinaggio, è opportuno rilevare che né la Via Francigena, né il suo prolungamento meridionale hanno costituito l'unico itinerario utilizzato dai pellegrini "romei" come pure non hanno svolto il ruolo esclusivo di strada di pellegrinaggio.

Dopo questi chiarimenti sulla toponomastica storica e sulla funzione della strada, utili ad affrontare l'argomento in termini scientifici e ad evitare, fin dalla premessa, il rischio di affermazioni infondate o concettualmente deboli, (chiarimenti oltretutto indispensabili per garantire allo studio un risultato fecondo) è possibile circoscrivere l'oggetto della ricerca ed enunciarne obiettivo e metodo.

Il presupposto di partenza è che la Via Francigena non sia altro che un segmento spazio-temporale di quell'anti-

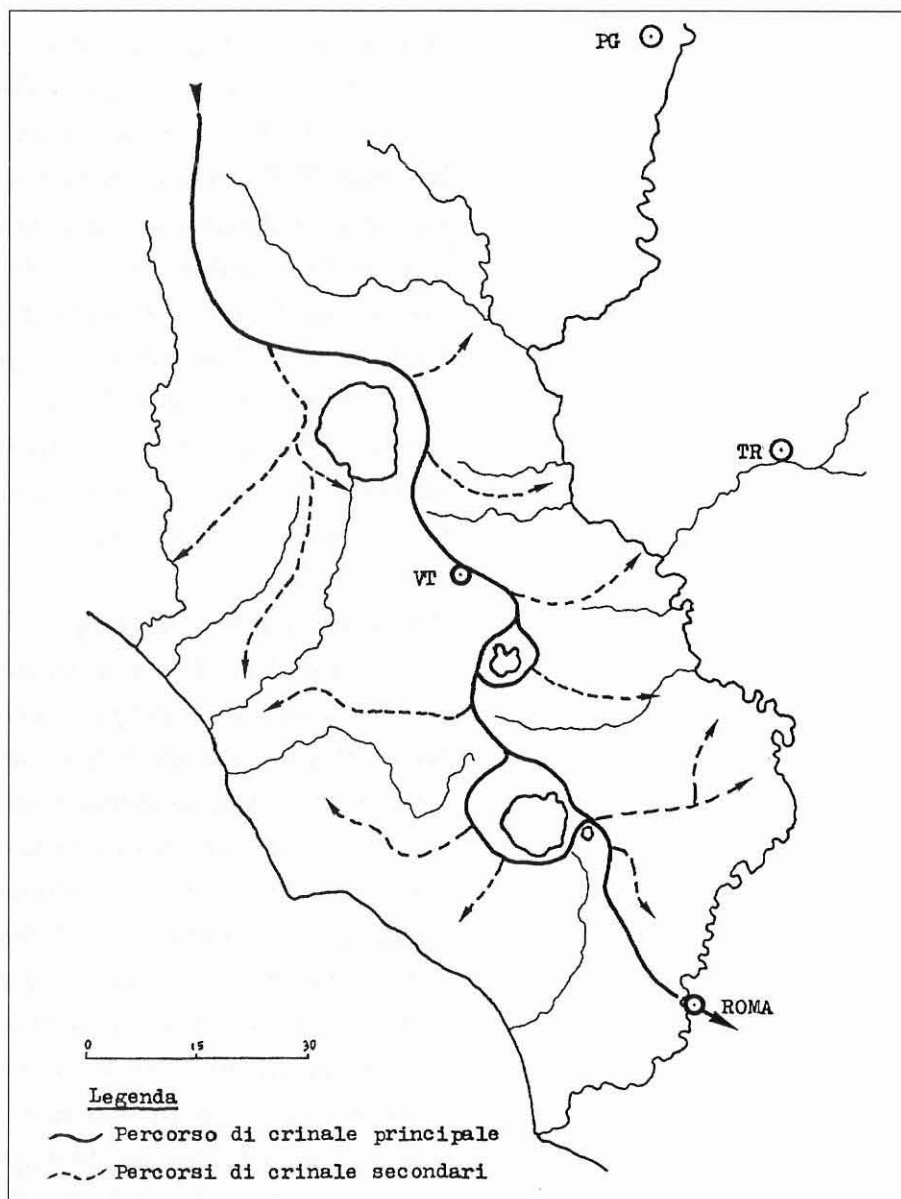


Fig. 1 - Gli antichi percorsi di Crinale nell'Etruria Meridionale.

chissimo percorso che ancora svolge il ruolo di via di comunicazione terrestre tra la penisola italiana e il continente europeo; da ciò deriva l'ipotesi di lavoro che si intende verificare, cioè l'esistenza di un percorso primario, di struttura e funzione analoghe all'attuale, nel vasto territorio delimitato dalla costa medio-tirrenica e dai corsi dei fiumi Fiora, Paglia e Tevere.

A questo punto il tratto "Francigena" passa evidentemente in secondo piano, insieme al suo prolungamento settentrionale e il campo di indagine si limita alla sua estensione meridionale, dal confine toscano fino a Roma, che d'ora in avanti chiameremo, convenzionalmente ma più precisamente, "Cassia".

Lo scopo dell'indagine può essere enunciato come segue: conoscere l'evo-

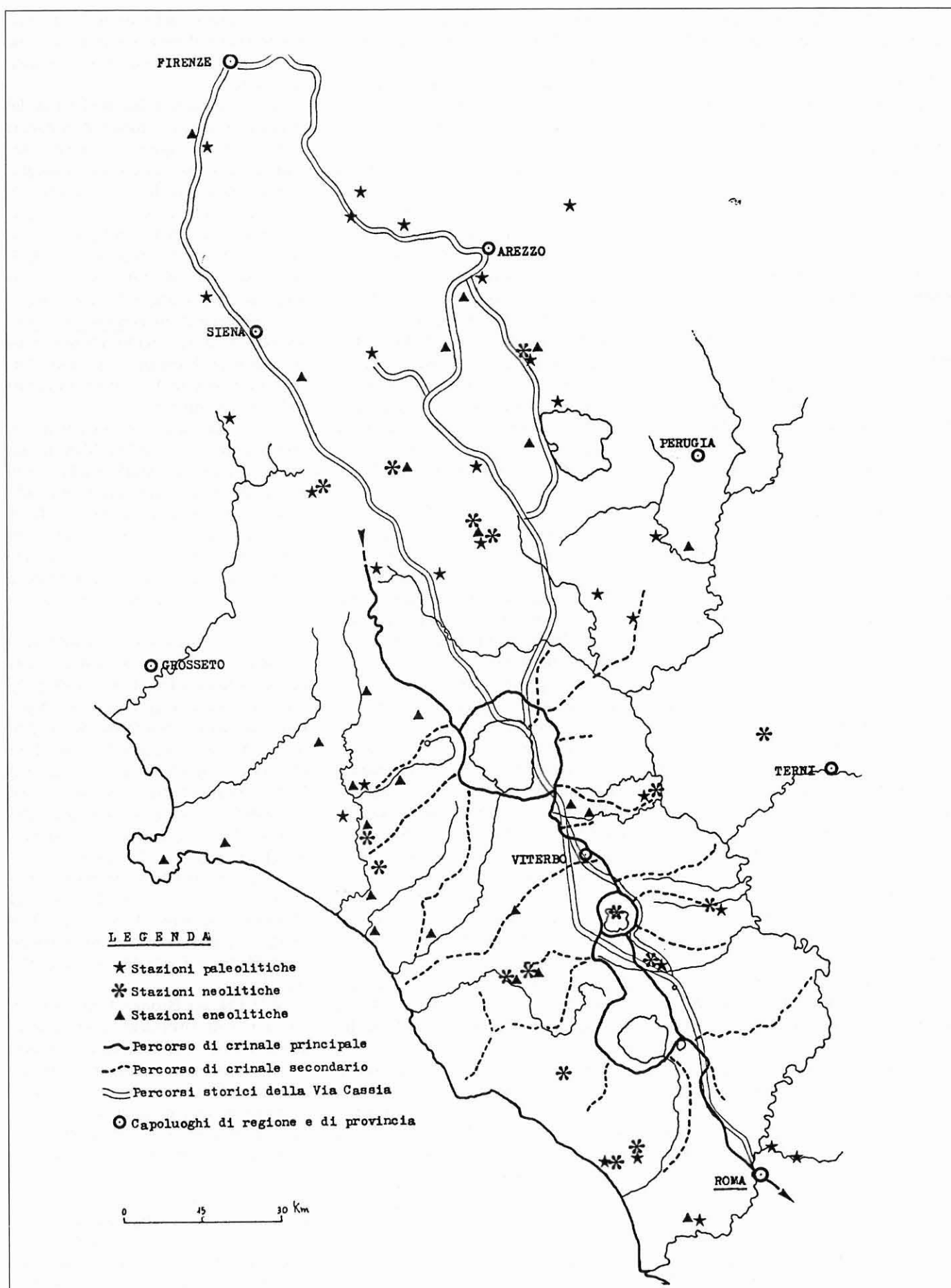


Fig. 2 - Viabilità e stazioni preistoriche nell'area interregionale interessata dal tracciato della Via Cassia.

luzione delle vie di comunicazione nella Tuscia, fino al consolidamento della direttrice "Cassia".

Il metodo della ricerca consiste nella ricostruzione diacronica dei percorsi, dalla Preistoria all'Alto Medioevo, partendo dai dati archeologici e dalle fonti storiche, interpretati alla luce delle moderne teorie della "archeologia spaziale"².

Ipotesi di ricostruzione dei percorsi antropici primari

Circa la direttrice Cassia è importante rilevare il fatto che quasi tutti gli studiosi si sono preoccupati di restringere il campo delle indagini al momento della costruzione ufficiale della consolare o, al massimo, siano andati a ricercare gli antecedenti nella fase più recente della storia etrusca³.

Pochi, nel tentativo di capire la genesi dei percorsi antropici di età storica, hanno giustamente spostato il campo di indagine all'assetto di questo territorio nelle età preistoriche e protostoriche⁴.

Nessuno, finora, ha affrontato l'ardua impresa di coniugare i dati archeologici con i modelli teorici elaborati (percorsi di crinale o "a piede asciutto") per conferire a questi ultimi la necessaria prospettiva diacronica.

Il sistema viario connesso alla direttrice che in epoca tardo repubblicana avrà il nome di Via Cassia, sta alla base dell'antropizzazione del distretto geografico delimitato dalla costa tirrenica e dai corsi dei fiumi Fiora, Paglia e Tevere, area in cui la presenza umana è stata fortemente condizionata dall'attività vulcanica degli apparati vulsino, cimino e sabatino e dai fenomeni secondari ad essa connessi.

Qui, pertanto, rispetto a suoli di origine geologica più antica, si trovano in superficie testimonianze di frequentazione umana solo a partire dalla fine del Paleolitico e si registra un apparente infittirsi delle presenze attribuibili alle culture del Neolitico.

L'orogenesi vulcanica di queste zone, su cui si snoda la parte meridionale della Via Cassia, costituisce un *terminus post quem* sia per il popolamento che per la viabilità di età preistorica.

È facile osservare che questo sistema viario si incentra su un originario percorso di crinale principale⁵, orientato NO-SE, che si dispone sullo spartiacque dei rilievi vulcanici suddetti, dal passo

dell'Amiata - tra le sorgenti dei fiumi Fiora e Paglia - fino al guado del Tevere (Roma), individuando una linea che ha funzionato da matrice per una serie di percorsi di crinale secondari, ordinati secondo uno schema "a pettine" (fig. 1).

La frequentazione del crinale primario e dei secondari è iniziata con ogni probabilità già alla fine del Paleolitico Medio e nel Paleolitico Superiore, a giudicare dalla posizione marginale e defilata delle principali stazioni note, rispetto al percorso-matrice⁶ (fig. 2).

Alla scarsità dei ritrovamenti riferibili ad orizzonti culturali del Mesolitico (forse solo apparente), sembra opporsi una successiva rifioritura, quasi una "ricolonizzazione" del territorio durante il periodo Neolitico, le cui stazioni si trovano di norma sui crinali secondari e solo eccezionalmente presso quello primario⁷ (fig. 2).

Nell'Età del Rame (Eneolitico), l'area suddetta registra una massiccia antropizzazione, con significativi addensamenti nel bacino idrografico del Fiora, ad opera di genti portatrici della "Cultura di Rinaldone"⁸, dotate di notevole mobilità territoriale e di indole apparentemente bellicosa.

Queste genti, originarie dell'area egeo-anatolica, si sono trasferite nella penisola italiana nel terzo millennio a. C., utilizzando percorsi di crinale (tra cui quello Amiata-Roma) e disponendo le loro stazioni prevalentemente nel versante tirrenico, generalmente in posizione defilata rispetto ai crinali secondari⁹.

Molto probabilmente risale a questo periodo una delle prime utilizzazioni del guado del Tevere (punto di arrivo del "crinale Cassia") per le comunicazioni con l'Italia meridionale, a giudicare dai cospicui ritrovamenti, specialmente in area campana, relativi ad una cultura eneolitica strettamente affine a quella di Rinaldone: la cultura del Gaudio.

Durante l'Età del Bronzo in Italia, ma in modo particolare nelle zone prese in esame, si registrano importanti fenomeni demografici: il popolamento si infittisce, le sedi umane acquistano connotati di maggiore stabilità disponendosi su caratteristiche unità orografiche, spesso di origine vulcanica, che la letteratura specialistica definisce "aree difese", generalmente alla confluenza di due corsi d'acqua.

A questi fenomeni si associa una netta tendenza alla unificazione dei vari

aspetti culturali della penisola che può essere plausibilmente interpretata come effetto di un miglioramento delle comunicazioni¹⁰.

Con la cultura della Media Età del Bronzo, significativamente denominata "Appenninica", questa tendenza raggiunge il culmine¹¹: l'economia integrata agro-pastorale di queste genti e la loro esigenza di reperire i metalli determinano la decadenza del percorso di crinale primario a vantaggio dei crinali secondari (che ora, forse per la prima volta diventano strade di transumanza) e dei percorsi di mezzacosta, più funzionali al collegamento dei numerosi insediamenti distribuiti sulle alture fortificate prossime ai distretti minerari tolletano e castrense.

Dall'esigenza di comunicazione tra questi ultimi e le Colline Metallifere, lungo una fascia parallela alla costa mediotirrenica, si determinano le condizioni embrionali per la nascita di un nuovo percorso, alternativo a quello di crinale originario, su cui sono destinate a fiorire le maggiori città etrusche della zona: Vulci, Tarquinia, Cerveteri e Veio.

In questa situazione, cronologicamente collocabile nella seconda metà del secondo millennio a. C., si inserisce l'attività - archeologicamente documentata - dei navigatori micenei che in qualità di mercanti, guerrieri, prospettori minerari, cominciano a frequentare il litorale mediotirrenico e contribuiscono ad esaltare l'incipiente fenomeno dei percorsi di "controcrinale" con l'apertura di piste mercantili di fondovalle¹².

Lungo queste strade, nei bacini idrografici del Fiora, del Marta, del Mignone e del basso Tevere oggi ritroviamo tracce di numerosi insediamenti della Media e Tarda Età del Bronzo¹³ (fig. 3).

Nell'Età del Bronzo Finale (XI-X sec. a. C.), in particolare, il territorio in esame si assesta all'insegna di una incipiente e progressiva concentrazione del popolamento in sedi umane più stabili e di maggiore ampiezza che in passato e acquista rilevanza la distinzione tra il centro abitato e il territorio di sua pertinenza.

Ciò implica evidentemente la nascita del concetto di "confine", inteso come "antipercorso"¹⁴ e il consolidarsi di una rete viaria pianificata, più funzionale rispetto a quella precedente di origine spontanea.

Gli assi principali non si dispongono

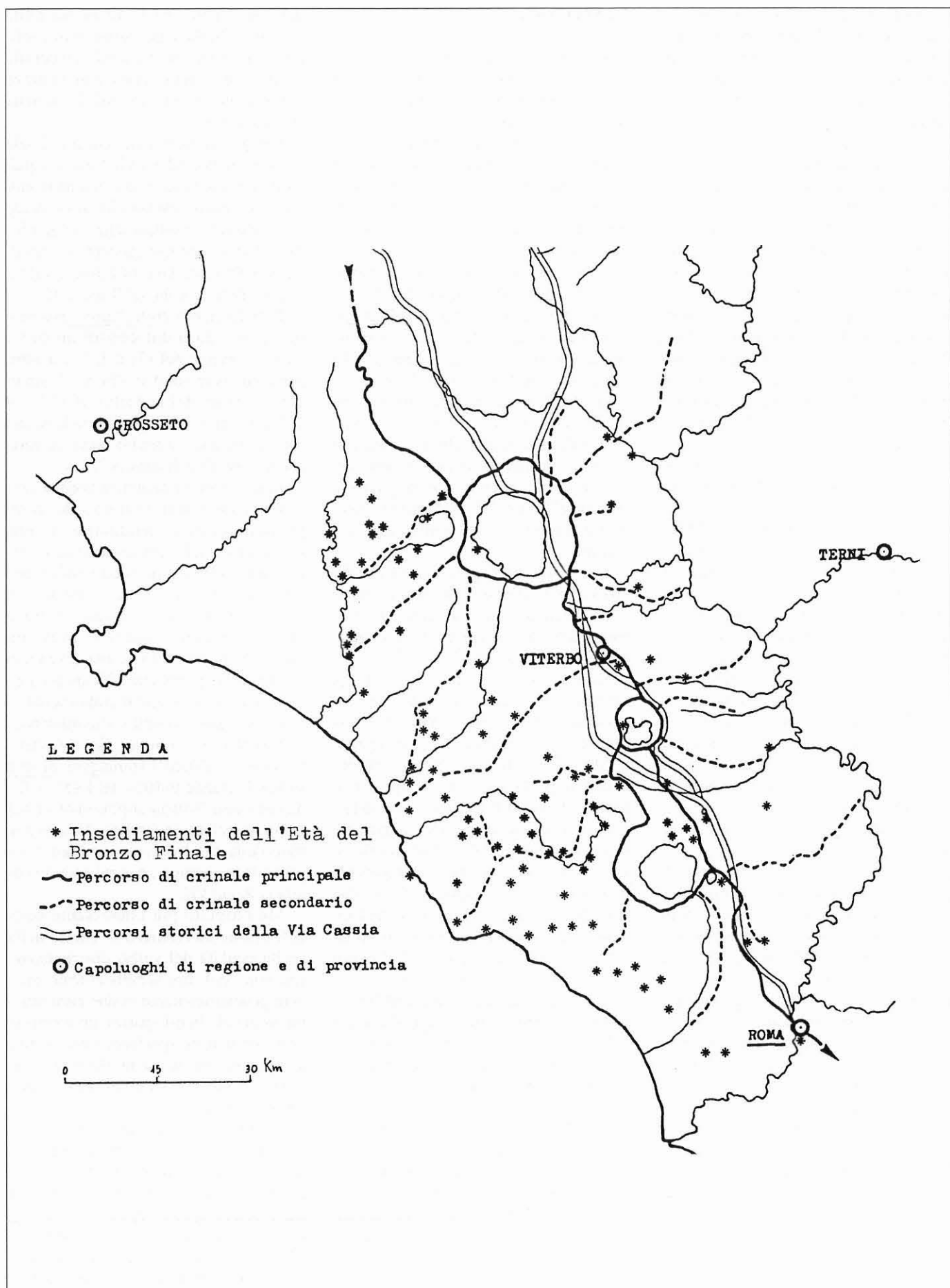


Fig. 3 - Insediamenti dell'Età del Bronzo Finale tra Tevere e Fiora.

più sulla linea di cresta e tendono ad assumere generalmente una direzione "antiappenninica", caratteristica che manterranno per secoli, fino all'ascesa politica di Roma, quando nuove motivazioni ristabiliranno l'originario orientamento stradale.

L'assetto territoriale stabilito nell'Età del Bronzo sembra mutare repentinamente nella Prima Età del Ferro (IX - VIII sec. a. C.): con la cultura Villanoviana cambia il modello insediativo precedente attraverso un processo sinecistico vasto e perentorio di cui i dati archeologici registrano gli effetti eclatanti, pur non essendo in grado di spiegarne compiutamente le cause; probabilmente ci troviamo di fronte agli eventi cruciali, accompagnati da episodi anche catastrofici, relativi al compimento di quel lungo processo di graduale concentrazione del popolamento in grandi organismi protourbani, iniziato già nell'Età del Bronzo¹⁵.

La maggior parte delle "aree difese" protovillanoviane vengono abbandonate, la gente è attratta o spinta a trasferirsi su grandi pianori aperti (Vulci, Tarquinia, Cerveteri, Orvieto e Veio), interessati da importanti rotte commerciali, più idonei allo sfruttamento razionale del territorio, sedi del potere politico. Si passa dal villaggio alla città.

In funzione di questa nuova realtà la rete viaria subisce un nuovo ridimensionamento, pur mantenendo le sue caratteristiche generali di orientamento che possiamo considerare come schema di partenza della fase "etrusca" della viabilità di questo territorio.

Nelle fasi più antiche del periodo etrusco il Tevere e il Mar Tirreno fungono da veri e propri "confini"¹⁶ di un comprensorio culturalmente e politicamente unitario, servito da un sistema di comunicazioni prevalentemente "antiappenninico" che collega le grandi città costiere ai centri dell'interno (fig. 4).

All'interno di questa area, geograficamente e politicamente delimitata da confini idrografici, il percorso di crinale primitivo assume il valore di confine di secondo ordine tra i territori di pertinenza delle principali città dell'Etruria Meridionale, marcando una netta divisione tra quelle del versante tirrenico (Vulci, Tarquinia, Cerveteri) e quelle del versante tiberino (Volsini, Faleri, Veio)¹⁷ (fig. 5).

La Via Cassia

Gli interessi romani in Etruria si manifestano con l'inizio delle guerre contro Veio e i suoi alleati falisci, tra la fine del V e l'inizio del IV sec. a. C.¹⁸.

La caduta di Veio (396 a. C.) e la neutralità di *Caere* consentono a Roma di occupare e munire Sutri (*claustra Etruriae*)¹⁹ che, riconquistata dagli Etruschi (389 a. C.)²⁰, è subito ripresa da Furio Camillo.

L'incunearsi di Roma nel territorio etrusco, fino alle falde dei Monti Cimini, tra l'altro comporta la disgregazione dell'alleanza etrusco-faliscia e può essere assunto come atto di nascita del primo tratto della futura Via Cassia.

Infatti, la penetrazione romana fino al caposaldo di Sutri, obliterando il tratto meridionale quella che era stata una linea di confine tra le *poleis* etrusche, restituisce all'antico crinale la qualità di "percorso", sia pur limitatamente, almeno per il momento, all'ambito logistico militare.

Le posizioni romane in territorio etrusco rimangono immutate anche dopo il tentativo di Tarquinia (nuovamente alleata con i Falisci) di contrastarne l'avanzata (358-351 a. C.)²¹.

L'ennesimo tentativo della Lega Etrusca (con a capo Tarquinia) di riconquistare le posizioni perdute (311-308 a. C.) ha lo stesso esito del precedente.

Ma proprio durante questo conflitto della fine del IV sec. a. C., le operazioni militari, favorevoli a Roma, sono determinanti per lo sblocco della situazione: il console Quinto Fabio Rulliano riesce a rompere il fronte di Sutri, attraversa la barriera naturale costituita dalla *silva ciminia*, raggiunge l'Etruria Settentrionale saccheggiando il territorio volsiniese e stabilisce la pace e l'alleanza con Perugia, Cortona e Arezzo.

L'azione di Quinto Fabio Rulliano si svolge evidentemente lungo il crinale della futura Via Cassia, al momento linea di confine, che gli consente di non investire direttamente le città etrusche, pur devastandone il territorio.

Nel III sec. a. C., su questa direttrice si muove l'azione romana finalizzata alla definitiva conquista dell'Etruria Meridionale: Volsini (Orvieto) viene distrutta e il *Fanum Voltumnae*, situato presso questa città viene saccheggiato (264 a. C.)

La sottomissione e la pacificazione dei territori etruschi tra Tevere e Mar Tirreno²² si attua attraverso la riapertura

dell'antico percorso di crinale che torna ad essere strada dopo essere stato confine e che, spezzando l'unità territoriale precedente, si avvia a diventare in breve uno dei più importanti assi del sistema stradale romano²³.

Per quanto incerta sia la data ufficiale della costruzione della Via Cassia, si può ipotizzare che la sua sistemazione monumentale, analogamente alle altre strade romane dirette a settentrione, sia da riferire all'epoca immediatamente successiva alla Seconda Guerra Punica, vale a dire ai primi decenni del II sec. a. C.

Il riferimento cronologico assoluto più alto è dato dal consolato di C. Cassio Longino nel 171 a. C.²⁴ e le altre probabili date sono il 154 a. C., anno della censura del suddetto, il 127 e il 125 a. C., anni in cui C. Cassio Longino Ravilla ricopre rispettivamente le cariche di console e di censore²⁵.

In ogni caso la definitiva normalizzazione civile e amministrativa del comprensorio etrusco meridionale avviene in occasione della concessione della cittadinanza romana ai popoli italici per effetto della *lex Iulia* e della *lex Calpurnia* (90 a. C.); pertanto le strade che in precedenza avevano avuto un ruolo per lo più militare ora diventano infrastrutture pubbliche affidate a *curatores* che ne assicurano stabilmente la manutenzione ordinaria e straordinaria.

Etruriam discriminat Cassia scrive Cicerone²⁶, dando l'immagine di una strada di grande traffico nel I sec. a. C., quando dell'Etruria sopravvive ormai solo l'accezione geografica che sarà alla base della suddivisione augustea della penisola in *regiones*, per cui essa diventerà la *Regio VII*.

Ma l'aspetto più interessante della definizione ciceroniana si coglie nella scelta oculata del verbo *discriminare*, che non vuol dire semplicemente dividere geometricamente in due parti più o meno uguali, bensì spartire un territorio con criterio geografico, vale a dire secondo la linea di colmo dei rilievi che è il dislivello, il crinale, ovvero l'antico percorso-matrice.

L'apertura delle grandi arterie che collegano Roma con tutta la penisola deriva dalla volontà di pianificazione territoriale del potere centrale, attuata tra l'epoca tardo-repubblicana e il primo periodo imperiale; uno sforzo di tale razionalità da condizionare tutte le vicende posteriori, fino ai giorni nostri.

Infatti questo piano generale della viabilità antica ha resistito alla prova

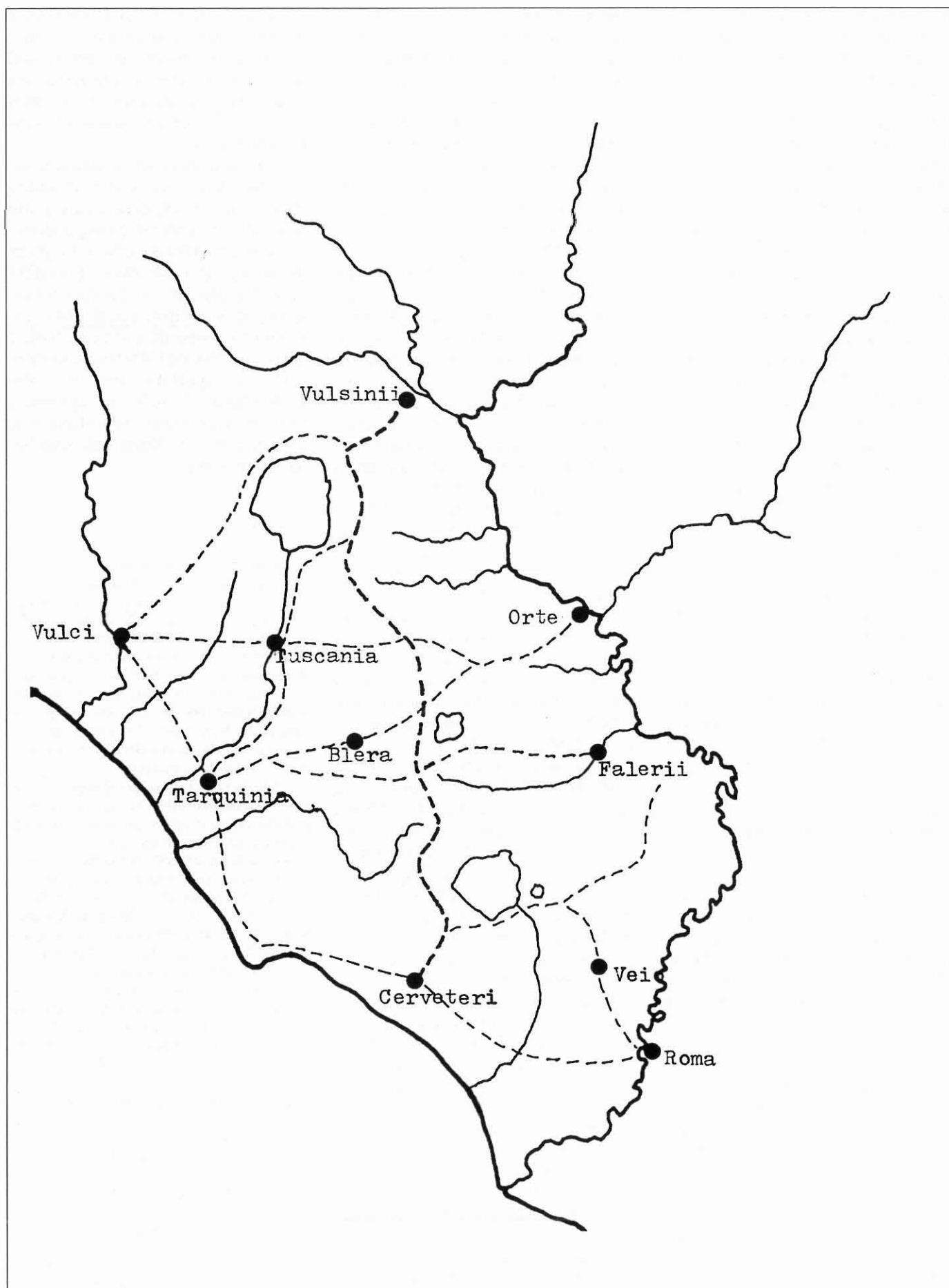


Fig. 4 - Viabilità dell'Etruria Meridionale nel periodo Arcaico.

del tempo e si è dimostrato irreversibile, tanto è vero che esso costituisce ancora la struttura portante della rete viaria italiana moderna.

La Via Cassia, fin dalla sua nascita, è stata un percorso pianificato, peculiare di una società mercantile evoluta e militarmente forte, come prova la sua netta connotazione di artificialità: andamento pressoché rettilineo, tendenza a superare gli ostacoli naturali con opere d'arte talvolta grandiose come ponti, costruzioni, rilevati, trincee, percorrenza agevole, rapida e assistita da strutture come *stationes*, *mansiones* e *mutationes*.

Essa, come le più importanti strade romane è *via publica*²⁷ e prende il nome dal suo costruttore; pertanto è mantenuta a spese dell'erario dello Stato e sottoposta ad un magistrato, il *curator viarum*, nominato dal Senato o direttamente dall'Imperatore.

Le sue dimensioni sono ragguardevoli: la carreggiata lastricata ha una larghezza di circa cinque metri ed è fiancheggiata da fasce di rispetto.

Sia la sede stradale che l'area di rispetto sono giuridicamente definite suolo pubblico e, di conseguenza, azione pubblica è considerato l'uso della strada stessa.

Diversa invece è la condizione giuridica della fitta rete stradale secondaria connessa alla *via publica*, costituita da *viae vicinales*, *viae compendiarie*, e *deverticula*, la cui manutenzione è affidata a magistrature locali.

Tra il concepimento, la nascita e la definitiva sistemazione della Via Cassia si inseriscono eventi distribuiti in un arco cronologico abbastanza ampio, compreso tra il 396 a. C. (presa di Veio) e il 59 a. C. (fondazione della colonia cesariana di *Florentia*) che evidenziano almeno tre fasi di sviluppo: il tratto più antico da *Roma* a *Sutrium*, il successivo da *Sutrium* a *Clusium* e il più recente da *Clusium* a *Luna*, passando per *Arretium*, *Florentia*, *Pisae*, *Luca*.

Nel primo periodo imperiale la Cassia viene potenziata con la costruzione di grandi opere d'arte e conseguenti variazioni di tracciato: da una epigrafe rinvenuta al Ponte San Nicolao (zona di acque termali a SO di Viterbo) si apprende che il ponte, in opera quadrata di travertino, fu costruito al tempo di Claudio (41-54 d. C.) e restaurato sotto Vespasiano (77 d. C.).

Altri interventi imperiali su questa strada furono eseguiti da Traiano che intorno al 103 fece costruire una

variante denominata *Traiana Nova*²⁸ e da Adriano, dopo il 119²⁹; nel Basso Impero si ha notizia di un intervento di Costanzo Cloro (305-306)³⁰ ed uno di Gioviano (363-364)³¹.

Le più importanti fonti scritte sui tracciati della Cassia di età romana imperiale sono l'*Itinerarium Antonini* e la *Tabula Peutingeriana*, entrambe giunte a noi attraverso copie medievali.

L'*Itinerario* di Antonino, copia in forma di libro, dipende da un originale dell'età di Caracalla (211-216) e riporta le seguenti *mansiones*: *Roma*, *Baccanas*, *Sutrio*, *Foro Cassii*, *Vulsinis*, *Clusio*, *ad Statuas*, *Arretio*, *ad fines sive Casas Caesarianas*, *Florentia*, *Pistoris*, *Lucam*.

La *Tabula Peutingeriana* è invece un itinerario dipinto su un rotolo di pergamena (copia del sec. XII) e sembra risalire al III sec. d. C., in ogni caso prima dell'impero di Diocleziano.

In essa sono riportate le seguenti *mansiones*: *Roma*, *ad pontem*, *ad sextum*, *Veios*, *Vacanas*, *Sutrio*, *Vico Matrinii*, *Foro Cassii*, *Aquas Passaris*, *Volsinis*, *Pallia fl.*, *Saena Iulia*, *ad sextum*, *Aquae Populanie*, *Manliana*, *Adretio* (su una variante del tracciato principale), *ad Novas*, *ad Grecos*, *ad loglandem*, *Umbro fl.*, *Biturizia*, *ad Aquileia*, *Florentia Tuscorum*, da cui si dipartono due rami: uno verso *Luca* e *Lune* e l'altro verso *Pisis*.

Nella tarda antichità la Cassia perde gradualmente importanza a favore della Flaminia, della Amerina e della Clodia e subisce un processo di decadenza che culmina al tempo delle invasioni barbariche e dura per tutto l'Alto Medioevo.

La sua ripresa è segnata dal crescere del *Castrum Viterbii* che, tra il IX e il XIII secolo compie una straordinaria metamorfosi che lo porta a diventare città e sede vescovile.

In questo periodo, nei documenti viterbesi, l'antica Cassia è chiamata *Strata Vetus* o, più frequentemente *Strata Beati Petri*, con evidente riferimento alla sua funzione di strada di pellegrinaggio verso la tomba dell'Apostolo³²; mai la si trova menzionata come "Via Francigena" e neanche come "Via Romea".

I dati archeologici e le fonti scritte fin qui esaminati consentono di riassumere le caratteristiche principali del "fenomeno Cassia" nella Tuscia: esso è un lungo processo di formazione del sistema di comunicazione stradale dell'Italia Centrale che ha origini pre-

storiche "spontanee", si concretizza e assume la denominazione storica attraverso una fase "pianificata" intorno al II secolo a. C. e continua ad interagire per lungo tempo (si può dire fino ai giorni nostri) con le vicende politiche dei territori attraversati.

Al termine di questa sommaria rassegna dedicata a ciò che è avvenuto prima della "Francigena", vale a dire prima che un certo percorso di antichissima origine venisse utilizzato anche dai pellegrini medioevali in viaggio verso il centro della cristianità, verificata ampiamente l'ipotesi di lavoro e raggiunto lo scopo di questa ricerca, è opportuno ribadire l'affermazione enunciata in apertura che la "Via Francigena" è solo un episodio, medioevale e toscano nella storia delle comunicazioni tra Roma e il Nord italiano ed europeo.

NOTE

¹ I pochi documenti che parlano della *Strata francigena* sono tutti esterni al territorio della Tuscia: cfr. D. STERPOS, *Comunicazioni stradali attraverso i tempi*. Firenze-Roma, Novara 1964, p. 50; R. STOPANI, *La Via Francigena nel senese*, Siena 1985, p. 11. Per le fonti della Tuscia, v. J. RASPI SERRA, C. LAGANARA FABIANO, *Economia e territorio. Il Patrimonio Beati Petri nella Tuscia*, Napoli 1987, p. 277, sch. 145, p. 328. Ringrazio il Dott. Attilio Carosi per le informazioni sulla denominazione delle strade nei documenti viterbesi di età medioevale.

² Questa impostazione metodologica risente dei recenti indirizzi dell'archeologia preistorica e protostorica, messi a punto per lo più in ambiente anglosassone, riassunte negli atti del seminario, svoltosi a Roma nel 1982, "Economia e organizzazione del territorio nelle società protostoriche", pubblicati in *Dialoghi di Archeologia*, 2, 1982.

³ G. TOMASSETTI, *La Campagna Romana*, Roma 1913; E. MORETTI, *La Via Cassia e la Via Traiana Nova*, Orvieto 1925; E. MARTINORI, *La Via Cassia antica e moderna*, Roma 1930; M. LOPES PEGNA, *Itinera Etruriae*, in "Studi Etruschi", XXI, 1950-51; J. B. WARD PERKINS, *Etruscan and Roman Roads in Southern Etruria*, in "Journal of Roman Studies", XLVII, 1957; G. LUGLI, *Tecnica edilizia romana*, Roma 1957; G. DUNCAN, *Sutri, notes on Southern Etruria*, in "Papers of British School at Rome", XXVI, 1958; P. GAZZOLA, *Ponti romani*, Voll. I - II, Verona 1963; D. STERPOS, *Comunicazioni stradali attraverso i tempi*. Firenze-Roma, Novara 1964; A. MARTIGNONI, *Lungo la Via consolare Cassia*, Viterbo (CAALE) 1970; A. P. FRUTAZ, *Le carte del Lazio*, Roma 1972; G. F. GAMURRINI, A. COZZA, A. PASQUI, R. MENGARELLI, *Carta archeologica d'Italia. Materiali per l'Etruria e la Sabina*, ed. a cura di L. Cozza, Firenze 1972; J. RASPI SERRA, *La Tuscia romana*, Roma 1972; S. QUILICI GIGLI, *Blera*, Mainz am Rhein 1976; M. ANDREUSSI, *Vicus Matrinii*, Roma 1977; I.

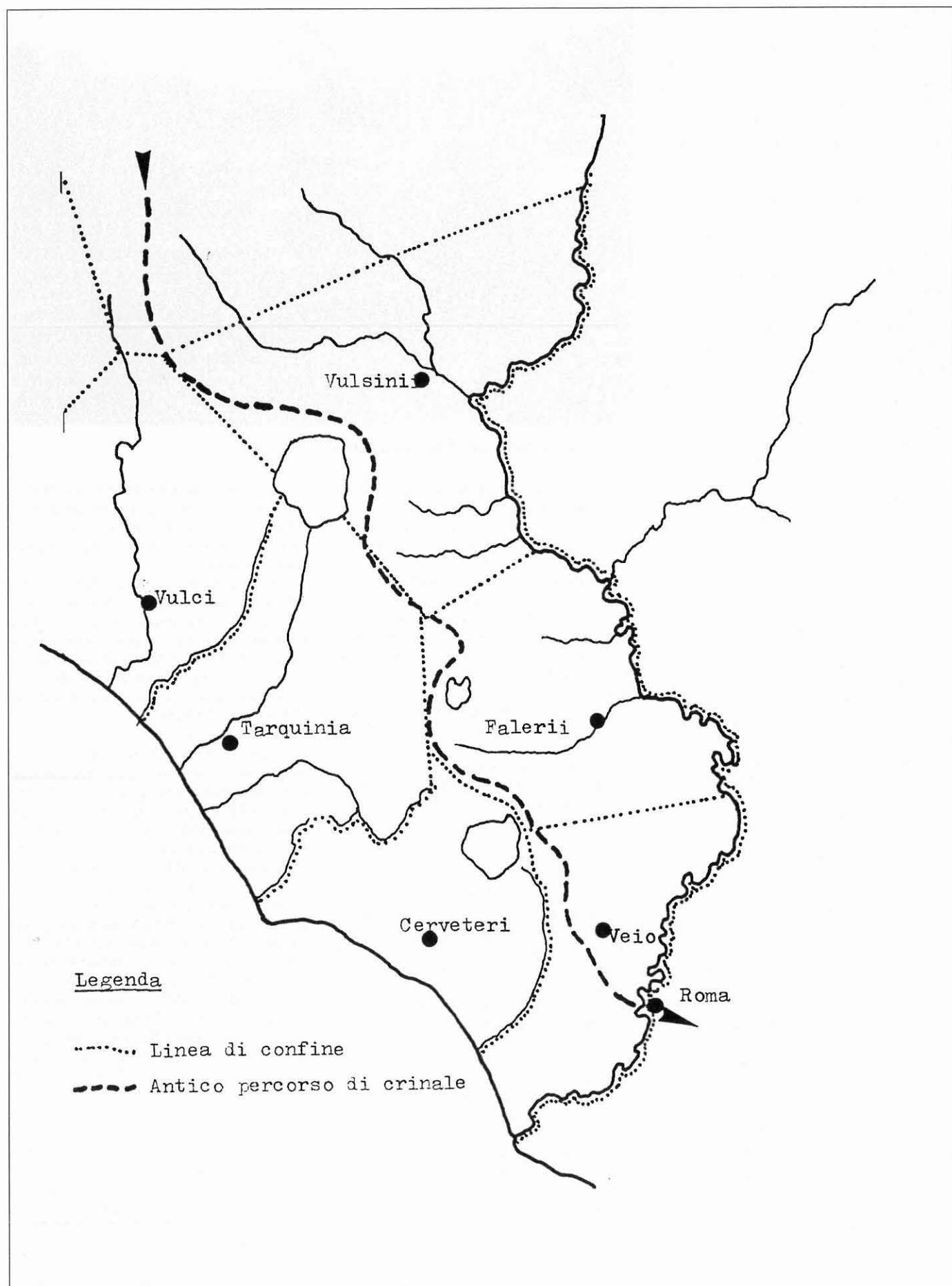


Fig. 5 - Confini dei territori delle maggiori città etrusche della Etruria Meridionale, rispetto all'antico percorso del crinale.

MORETTI, *La Via Francigena in Toscana*, in "Ricerche Storiche", VII, n. 2, 1977; C. MORSELLI, *Sutrium*, Firenze 1980; R. STOPANI, *La Via Francigena in Toscana*, Firenze 1984; R. STOPANI, *Storia e cultura della strada in Valdelsa nel Medioevo*, Firenze 1986.

⁴ G. CATALDI, *La viabilità antica nell'Alto Lazio dalle origini alla crisi dell'Impero Romano*, in "Quaderni di ricerca di urbanologia e tecnica della pianificazione", n. 4, Roma 1970; *ID.*, *Per una scienza del territorio*, Firenze 1977.

⁵ Secondo la definizione di G. Cataldi il percorso di crinale "è la più antica struttura dello spazio antropico".

⁶ A Torre in Pietra sono documentati livelli con industria litica riferibili anche al Paleolitico Inferiore. Le stazioni del Paleolitico Superiore, più frequenti in Toscana e in Umbria in corrispondenza di più antiche formazioni geologiche, nell'Alto Lazio si limitano per lo più alle seguenti: Palidoro, Torre in Pietra, Castel Malnome, Le Solfarate, Cavernette Falische, terrazzi fluviali del medio e basso Tevere, Monte Amiata.

⁷ Rinvenimenti di industria neolitica, per lo più sporadici ma anche relativi ad insediamenti, sui terrazzi fluviali del medio Tevere e dei suoi affluenti, nonché a Monte Venere, Torre in Pietra, Palidoro, Sasso di Furbara, Le Solfarate, Luni sul Mignone, San Giovenale e in altri siti ancora inediti, dimostrano una intensa frequentazione del territorio.

⁸ Così denominata dalla località "Rinaldone" presso Montefiascone dove è stata scoperta una necropoli eneolitica caratterizzata da inumazioni in grotticella artificiale con ricco corredo ceramico, litico e metallico.

⁹ Allo stato attuale delle conoscenze, per l'area tiberina, sono noti i ritrovamenti eneolitici di Rinaldone, Fosso Conicchio e Ferento ma questa rarefazione potrebbe essere solo apparente.

¹⁰ In particolare, per le forme insediative dell'Età del Bronzo Finale, per certi aspetti estendibili anche alle fasi più antiche, cfr. F. DI GENNARO, *Forme di insediamento tra Tevere e Fiora, dal Bronzo Finale al principio dell'Età del Ferro*, Firenze 1986.

¹¹ Cfr. S. M. PUGLISI, *La civiltà appenninica*, Firenze 1959.

¹² Scarsi ma eloquenti reperti di cultura micenea sono stati trovati a Luni sul Mignone, a San Giovenale e a Monte Rovello; v. C. E. OESTENBERG, *Luni sul Mignone e problemi della preistoria d'Italia*, Lund 1967, pp. 128-145; B. MALCUS, *Un frammento miceneo di San Giovenale*, in "Dialoghi di Archeologia", 1, 1979, pp. 74-77.

¹³ Per l'elenco degli insediamenti, editi e inediti, relativi all'Età del Bronzo Finale nella Tuscia, v. M. A. FUGAZZOLA DELPINO, *Il Bronzo Finale nel Lazio settentrionale*, in "Atti della XXI Riunione Scientifica dell'Istituto Italiano di Preistoria e Protostoria", Firenze 1979; A. CARDARELLI, F. DI GENNARO, A. GUIDI, M. PACCIARELLI, *Le ricerche di topografia protostorica nel Lazio*, in "Il Bronzo Finale in Italia", A.M.P., 1, Manduria-Bari 1980; F. DI GENNARO, *Forme di insediamento...*, cit., pp. 9-11.

¹⁴ Il consolidarsi delle forme di insediamento implica la nascita del concetto di "confine" e, al tempo stesso, il rafforzamento delle vie di comunicazione: infatti il confine, in quanto elemento di



Il Ponte Camillario sulla Via Cassia antica.

divisione (materiale o ideale che sia), si oppone per sua natura al concetto di "strada" in cui è insito il valore unificante di comunicazione. Pertanto il confine è un "antipercorso" e l'espressione, ad esempio, di "strada di confine" è una vera e propria contraddizione in termini: quando si trova un confine consolidato che ricalca il tracciato di una strada antica, certamente la strada non è più in uso. Linee di confine e vie di comunicazione si intersecano, escludendosi a vicenda, essendo le prime elementi di frazionamento del territorio e le seconde collegamenti tra insediamenti umani.

¹⁵ Siamo di fronte a movimenti preparatori della civiltà urbana, giunti fino a noi attraverso la storiografia, riecheggianti dalle leggende di fondazione di Tarquinia e di Roma.

¹⁶ Il Tevere come "via d'acqua" è un fenomeno molto più recente rispetto al livello cronologico di cui si ragiona e ha come presupposto necessario la perdita della caratteristica di confine del fiume stesso. (V. prec. nota ¹⁴).

¹⁷ Il territorio in esame è stato diviso in sei zone di influenza (fig. 5) attribuite ad altrettante importanti città etrusche, in base alla teoria dei "poligoni di Thiessen" che consiste nell'assegnare i punti di un territorio al centro più vicino, con opportune correzioni allo schema geometrico che ne risulta, apportate tenendo conto dei dati culturali, delle fonti e del sistema oro-idrografico.

¹⁸ *LIV.* IV, 17; 18,1; 21,1; V, 16,2; 31, 32.

¹⁹ *LIV.* VI, 9,4.

²⁰ *LIV.* VI, 3, 9 7,12.

²¹ *LIV.* VII, 16,7. In questa occasione i tarquiniesi, trovata resistenza sulla strada di Sutri, aggirarono i Monti Sabatini e si diressero verso Roma attraverso il territorio ceretano ma furono fermati dai romani presso le Saline, alla foce del Tevere.

²² M. PALLOTTINO, *Etruscologia*, Milano 1985, p. 248.

²³ Al nuovo assetto territoriale dell'Etruria contribuiscono altre strade che, dipartendosi da Roma, si dirigono a Nord: la Via Aurelia, la Via Clodia, la Via Amerina e la Via Flaminia, tutte accomunate dalla caratteristica di evitare, nel loro percorso, le grandi città etrusche, destinate pertanto ad una inesorabile decadenza.

²⁴ Prima di questa data non è da escludere che i collegamenti con l'Etruria settentrionale, in particolare con l'importante centro industriale di Arezzo, avvenissero per mezzo del più accidentato percorso etrusco.

²⁵ Cfr. M. ANDREUSSI, *Vicus Matrini*, Roma 1977, pp. 14-20; C. MORSELLI, *Sutrium*, Firenze 1980, pp. 12-20. Questi lavori di topografia antica hanno ripreso in esame la discussione circa la cronologia e il tracciato della Via Cassia. Ad essi si rimanda anche per la individuazione dei diverticoli che collegavano la Cassia alla Flaminia, all'Amerina e alla Clodia.

²⁶ *CIC.*, *Philip.*, XII, 9, 22.

²⁷ *SICULUS FLACCUS*, *De condicione agrorum*, Feldm. I. 146,2 ss.: ...sunt viae publicae quae publice muniuntur et auctorum nomina optinent...; *ULPIAN.*, *Dig.*, XLIII, 8, 2, 21: ...viae publicae solum publicum est, relictum ad directum certis finibus latitudinis ab eo, qui ius publicandi habuit, ut ea publice iretur commeatur...

²⁸ L'apertura della Via Traiana Nova...a Volsinis ad fines clusinatorum... è testimoniata da due cippi miliari rinvenuti a Monte Regole presso Allerona e al Podere Polvento presso Fabro, in territorio orvietano. Cfr. E. MORETTI, *La Via Cassia e la Via Traiana Nova*, Orvieto 1925.

²⁹ *CIL.*, XI, 2, n. 6668: ...a clusinatorum finibus Florentiam perduxit... Trattasi di una colonna miliaria rinvenuta presso Montepulciano e riguarda probabilmente l'apertura di un nuovo tratto. Cfr. M. LOPES PEGNA, *Itinera Etruriae*, in "Studi Etruschi", XXI, 1950-51, p. 433.

³⁰ E. MORETTI, *op. cit.*, p. 27.

³¹ *IBID.* p. 10.

³² È detta *strata beati Petri* nel *Privilegium Leonis IV*, indirizzato a Virobono Vescovo di Tuscania, conservato nell'Archivio Segreto Vaticano nel Regesto di Innocenzo III, ff. 29 r - 30 v. Secondo le notizie fornitemi dal Dott. Attilio Carosi, nei documenti viterbesi si trovano varie denominazioni come *via ferentensis*, *via bulcenensis* e, dal 1046 (*Margarita Communis Viterbii*, vol. IV, c. 60) si incontra *strata s. Petri* o anche *per stratam veterem*.