

Vincenzo De Caprio

FRA FRANCIGENA E CASSIA NEL VITERBESE Spunti di riflessione sul viaggiare lento

1. Terra di transito

Guido Piovene, nel celebre *reportage* del suo viaggio attraverso l'Italia del dopoguerra, compiuto dal 1953 al 1956, osservava che gli ultimi anni avevano prodotto una significativa trasformazione nella Tuscia: la città di Viterbo «da tempo ha perduto l'aspetto di capitale di un piccolo regno isolato, separato dal mondo sebbene alle soglie di Roma. Il Viterbese era alle porte della Maremma, e alle porte del Lazio; vi confluivano il costume laziale e quello maremmano; tra queste due correnti eguali e contrarie, restava fermo e indipendente. La scarsità delle vie di comunicazione sotto il dominio papale favoriva l'isolamento; la popolazione rada favoriva un'economia sufficiente a se stessa. [...] Solo dopo la prima grande guerra questa provincia cominciò a spezzettarsi. La grande proprietà come la coltura estensiva rimanevano però diffuse. Nell'ultimo dopoguerra è intervenuta con rigore la Riforma agraria. Le comunicazioni, l'affluenza a Viterbo del ceto impiegatizio della Riforma, l'innalzarsi dei contadini e l'ingigantirsi di Roma, hanno privato il Viterbese dell'antica apparenza di reame appartato; qualche traccia rimane nei caratteri; ma oggi il Viterbese è l'opposto, una terra di transito»¹.

¹ G. Piovene, *Viaggio in Italia*, Milano 2007, pp. 802 sg. Sui viaggi di Piovene, cfr. *Viaggi e paesaggi di Guido Piovene*, a cura di E. Del Tedesco e A. Zava, Pisa-Roma 2008. In particolare, cfr. S. Tamiozzo Goldmann, *Appunti sul Viaggio in Italia*, pp. 103 sgg.. Cfr. anche G. Pullini, *Veneto e Campania in Viaggio in Italia di Piovene*, pp. 173 sgg. Utile, per quello che si dirà più avanti. M. Rusi, «Camminare per capire»: la passeggiata nella scrittura di Guido Piovene, pp. 89 sgg.

Siamo, con questa pagina di Piovene, in un'epoca in cui il principale asse viario fra la Toscana e Roma era ancora costituito dalla Via Cassia che lambisce la città Viterbo e attraversa completamente la Tuscia, facendone appunto una *terra di transito*; e non solo per il traffico interprovinciale o per quello fra Roma e Viterbo, ma pure per quello automobilistico nazionale da e verso la Capitale, di carattere turistico e non. Una condizione, anche per quel che riguarda i flussi turistici verso Roma che qui ci interessano, destinata ben presto a mutare con l'apertura dell'Autostrada del Sole, inaugurata nei primi anni Sessanta. Essa, con una condivisione di scelte da parte delle amministrazioni locali in cui riaffiorava l'antica attitudine della Tuscia a porsi come «reame appartato», venne fatta passare per Orte, lontana dalla città, toccando solo, e appena tangenzialmente, un lembo marginale del territorio viterbese. L'autostrada convogliò su di sé il grosso del flusso del movimento dei viaggiatori fra Nord e Centro-Sud sottraendolo alla Cassia; e Viterbo si trovò di nuovo in posizione decentrata rispetto alle grandi vie italiane di comunicazione, di quelle autostradali, così come prima si era trovata marginale rispetto agli assi ferroviari².

² Viterbo «è fornita di un buon servizio di comunicazioni; ha tre stazioni ferroviarie, una per le linee Viterbo-Attigliano-Firenze e Viterbo-Orte-Ancona e Viterbo-Orte-Roma, una per la linea Viterbo-Roma e Viterbo-Capranica-Ronciglione, l'altra per la linea Viterbo-Civitacastellana-Roma». Cito da N. Pierlorenzi, *Guida illustrata dei Luoghi, Monumenti e Cose d'Arte compresi fra Roma e Viterbo, attraversati o prossimi alla Ferrovia Elettrica*, Roma, Stabilimento Fratelli Capaccini, 1913. Quest'opera, centrata sulle potenzialità turistiche aperte dalle ferrovie, è corredata anche di interessanti illustrazioni di monumenti e panorami. I collegamenti ferroviari fra Roma e Firenze si svilupparono per tre linee che comunque non passavano per Viterbo: quella occidentale maremmana, per Pisa; quella orientale, per Foligno; quella centrale per Orte, che è la più breve e che fu l'ultima ad essere completata. Questa è collegata alla linea maremmana attraverso la linea Asciano-Grosseto, ed all'orientale attraverso quella Chiusi-Terontola. Prima dell'apertura di questa nuova linea, che unisce la centrale all'orientale, il viaggio diretto per Firenze si faceva per la linea di Foligno (371 chilometri). Dopo l'apertura il percorso si accorciò di più di 50 chilometri per la linea Orte-Chiusi-Terontola (chilometri 315). Essa, distaccandosi ad Orte dalla linea orientale e a Chiusi dalla linea centrale, va a raggiungere di nuovo la prima a Terontola.

Ma in fondo non era una situazione nuova. Anche nei tempi in cui i viaggiatori d'*Ancien Régime* si spostavano in diligenza o in carrozza lungo la Cassia (certo molto meno numerosi dei viaggiatori moderni in automobile o in pullman), la marginalità della città rispetto ad essi appare in tutta evidenza dai testi. Con l'autostrada costruita lontana da Viterbo si realizza dunque l'ultima manifestazione di una tendenza, più volte emersa, che trae la sua origine da un passato abbastanza remoto.

Questa storica situazione di perifericità rispetto ai traffici ha creato certamente un *handicap* dal punto di vista dello sviluppo del turismo moderno, che richiede facilità e rapidità di collegamenti oltre che ampiezza e varietà della tipologia delle strutture ricettive. Ma questa stessa situazione è stata anche tale da permettere di preservare largamente l'ambiente naturale ed il paesaggio da un'antropizzazione spinta, oltre a conservare peculiari tradizioni, culture, notevoli caratteristiche coesive della vita sociale. Questo *handicap* storico, stratificatosi nei secoli, appare perciò per l'oggi e per il futuro anche nella luce diversa ed anzi opposta di una straordinaria opportunità nuova; l'iniziale *handicap*, insomma, ci presenta il conto di carenze di infrastrutture comunicative moderne e rapide; ma offre anche il vantaggio della preziosa disponibilità di una risorsa importantissima e ormai rara, di un quasi integro patrimonio naturale, paesaggistico, storico, culturale, artistico da valorizzare e opportunamente gestire.

È indispensabile però che si mettano meglio a fuoco alcune questioni. Ne indico solo due. In primo luogo, che si cerchi di definire e di racchiudere in una formula facilmente riconoscibile dall'esterno, una fisionomia identitaria della Tuscia. In secondo luogo, che si individui con precisione la fisionomia di quale sia il *target* di utenza interessata proprio a quelle caratteristiche dell'ambiente naturale e paesaggistico, storico ed artistico, culturale ed antropologico, cui abbiamo accennato. La lentezza diventa il paradigma di una fruizione emotiva dei luoghi, in cui paesaggio, arte, memorie storiche e religiose dell'antico si interagiscono e possono suscitare risonanze interiori.

È una risorsa preziosa che può essere potenziata dalla prospettiva dell'apertura di un aeroporto e delle opere di comunicazione

collegate ad esso. Sarà necessario investire risorse finalizzate a far emergere una forte fisionomia identitaria della Tuscia (forte ma anche caratterizzante in maniera stabile, non occasionale). Una fisionomia identitaria capace di suscitare una richiesta da parte dei turisti-viaggiatori e quindi capace di suscitare un interesse nei *tour-operators* che inevitabilmente gestiranno e indirizzeranno il loro movimento. Potenziare e finalizzare le strutture dell'accoglienza; ma anche – e forse prima – lavorare sul piano culturale, dell'immagine e di un marchio, sulla stabile messa a fuoco dell'identità dell'area, sulle strutture informative di tale identità oltre che sulle strutture informative dell'accoglienza. La Tuscia, dunque, non come luogo di mero transito verso Roma, invisibile di per sé, incapace di attrarre risorse se non del tutto marginali, ma terra di accoglienza e di benessere, di cultura e di spiritualità, di paesaggio intatto e di natura non del tutto antropizzata; una delle mete del viaggio che ha anche il vantaggio di essere il punto di snodo fra aeroporto e, da un lato, la città di Roma e dall'altro Civitavecchia, il cui porto è già oggi una base rilevante di viaggi e crociere nel Mediterraneo.

Ma il paesaggio, l'ambiente naturale, storico, artistico, sono risorse che possono anche essere vanificate proprio da questa annunciata apertura di un aeroporto, che fa correre il rischio di trasformare Viterbo e il suo territorio in un retroterra di Roma, una sua anonima periferia; come è già avvenuto in tante altre località europee degradatesi con gli aeroporti. La Tuscia può crescere turisticamente riaffermando una fisionomia forte e una sua forte identità; ma può anche essere portata alla condizione di opaca terra di transito, priva di un'identità che sia tanto forte, stabile e diffusa da essere percepita dall'esterno, invisibile agli occhi di chi l'attraversa. E, conviene ripeterlo, invisibile perché incapace di rendersi leggibile e di parlare alla cultura ed all'immaginario e di stimolarlo.

In questa prospettiva, l'attenzione non può non rivolgersi ancora al passato ed al viaggiare lento che lo ha contraddistinto. Nella lentezza del viaggiare le diverse utenze della Cassia e della Francigena potranno forse trovare un tratto comune.

2. Via Francigena e Via Cassia

Storicamente la Tuscia è stata la principale area di attraversamento da parte di quanti dal Nord si recavano a Roma per via di terra per motivi religiosi, culturali, di evasione, di affari, politici o diplomatici. C'erano certamente anche altri itinerari, per esempio quello che attraverso la via Laurentina scendeva dalle coste dell'Adriatico passando per l'Umbria, che, per i pellegrini provenienti dall'Europa di centro, per esempio, aveva il vantaggio di consentire la visita anche di due celeberrimi luoghi di culto, Assisi e, più avanti nel tempo, Loreto. Ma, sulla base della documentazione letteraria, la direttiva attraverso la Tuscia, provenendo dalla Toscana e da Siena, sembra essere stata quella più frequentata.

Essa passava lungo la via Francigena e la via Cassia; due vie di comunicazione sovragionale stratificatesi nella Tuscia su percorsi in molti tratti coincidenti o comunque molto prossimi l'uno all'altro, così come lo erano entrambe al percorso della romana via Cassia antica. Tuttavia si tratta di due situazioni stradali profondamente diverse fra loro. È cosa nota ma è bene ricordarla, perché questa diversità modifica sia il modo di viaggiare, sia quella percezione dei luoghi attraversati dal viaggiatore o dal pellegrino, che qui maggiormente ci interessa sottolineare.

La Cassia, infatti, è una strada ben individuata e definita nel suo percorso, organizzatasi a partire dall'antica viabilità romana. Essa nel tempo ha pur subito modifiche di itinerario ma è rimasta comunque una strada unica, meno strutturata di quella antica ma sempre appoggiata a significative opere architettoniche (ponti, sostruzioni, terrapieni ecc.)³. La Francigena, invece, non è una strada ma piuttosto un insieme di cammini romipeti, un fascio di vari percorsi trac-

³ Cfr. D. Cavallo, *Via Cassia*, Roma 1992; M. Giacobelli, *Via Clodia*, Roma 1991; L. Zaccheo e S. Vona, *Strade Regionali del Lazio*, Introduzione di F. Pasquali, Roma 2007. Utili, anche per l'aspetto iconografico, i cataloghi di due mostre: *Le strade che portano a Roma*, Roma 2002; *La strada che parte da Roma*, a cura di F. Parisi, Roma 2008. Cfr. anche, per gli antichi percorsi della Cassia, A. Mosca, *Via Cassia: un sistema stradale romano tra Roma e Firenze*, Firenze 2002; A. Esch, *La via Cassia: sopravvivenze di un'antica strada con note per un'escursione tra Sutri e Bolsena*, premessa di M. Miglio, Roma 1996.

ciatisi in ultima istanza con l'uso da parte di pellegrini ed altri utenti, sebbene sulla base di scelte operate in età longobarda; percorsi variabili non solo nei tempi lunghi della storia ma anche in quelli brevi degli anni e delle stagioni (per esempio, per evitare zone basse che si impaludavano durante l'inverno). Erano in realtà fasci di percorsi diversi pur lungo un'unica direttiva, che convergevano di tanto in tanto solo in alcuni particolari punti obbligati (l'esistenza di un ponte, di un guado facile per attraversare un corso d'acqua, la presenza di un santuario, di un luogo di culto importante, di una struttura per l'accoglienza e l'assistenza ai pellegrini: monasteri e locande, ma anche santuari, *xenodochia*, *hospitia*, ospedali, magioni degli ordini ospitalieri), per poi tornare a separarsi e poi tornare a convergere⁴. Fra le *mansiones* sulla Cassia ricordate negli itinerari romani nel territorio della Tuscia, segnalo anche per la continuità di alcuni toponimi: *Aquae Passeris* (presso il Bulicame a Viterbo), *Forum Cassii* (presso Vetralla), *Vicus Matrini* (presso Capranica), *Sutrium*, *Vaccanas* o *Baccanas* (Baccano)⁵. Il vescovo Sigerico, venuto a Roma alla fine del secolo X, indica puntualmente, lungo la Francigena, le *submansiones* di Acquapendente, S. Cristina (Bolsena), S. Flaviano (Montefiascone), S. Valentino (presso Viterbo), Furcassi (*Forum Cassii*), Seteria (Sutri), Baccano. Un secolo e mezzo dopo, nel 1154, Nicola Munkathvera elenca sulla Francigena: la Città di Cristina (Bolsena), quella di Flaviano (Montefiascone), Boternisborg (Viterbo - bagni del Bulicame o di Teodorico), Sutri Maggiore, Baccano. Nella ricerca e programmazione promosse di recente dalla Regione Lazio, infine, il percorso della Via Francigena, in provincia di Viterbo, viene tracciato attraverso i comuni di Proceno, Acquapendente, Grotte di Castro, San Lorenzo Nuovo, Bolsena, Montefiascone, Viterbo, Vetralla, Capranica, Ronciglione, Caprarola, Sutri, Monterosi e Nepi. È evidente lo stratificarsi, il permanere e il mutare di tragitti.

⁴ Cfr. R. Stopani, *Una strada europea nell'Italia del Medioevo*, Firenze 1988; M. Bezzini, *Storia della Francigena: dai Longobardi ai Giubilei*, Siena 1998. cfr. anche R. Stopani, *Guida ai percorsi della via Francigena nel Lazio*, Firenze 1996 ed il contributo pubblicato in questo volume.

⁵ cfr. A. Mosca, *Via Cassia*, cit., pp. 88, 99, 106, 108 sg., 118

Di questa pluralità storica di percorsi non si può non tenere conto. Anche nella Tuscia insomma non esiste *la* Via Francigena, univocamente individuabile con rigore; ma esistono *delle* Vie Francigene. In esse, inoltre, alcuni tratti appaiono oggi impraticabili per i pellegrini perché pericolosi per barriere o a causa della commistione con un intenso traffico automobilistico; ed essi hanno richiesto l'individuazione di itinerari alternativi. Il problema è però che, anche sulla base di siffatte considerazioni, stanno sorgendo tante *Vie Francigene* variamente disseminate per il territorio laziale, indicate anche da eccessivamente visibili cartelli segnaletici, che sembrano a volte alquanto improbabili come vie Francigene; a meno di privare il termine di ogni specifico significato storico, usandolo in senso del tutto generico come sinonimo di cammino del pellegrinaggio; o, in senso meno generico, col significato di cammino dei pellegrini verso Roma, cammino dei *romei* come li chiama Dante nella *Vita Nuova* distinguendoli dai *palmieri* e dai *peregrini* (rispettivamente quelli verso la Terrasanta o verso Santiago de Compostela).

Ai due diversi impianti viari della Francigena e della Cassia in età medievale e moderna corrispondevano grosso modo due diverse modalità di spostamento. I viaggiatori che dopo il Medioevo si spostavano seguendo la Cassia si servivano di un mezzo di trasporto rapido, una carrozza, un cavallo, una vettura di posta o del procaccio; almeno quelli che se lo potevano permettere. Per tutta l'età dei trasporti di *Ancien Régime* (vale a dire anteriori all'avvento dei più economici viaggi con mezzi di locomozione meccanica) i non benestanti hanno continuato per secoli a non viaggiare, a viaggiare poco a dorso d'asino o di mulo, e soprattutto a viaggiare a piedi. Dopo verranno il velocipede, la bicicletta e poi infine l'automobile di massa.

I pellegrini invece si spostavano generalmente a piedi⁶: un modo

⁶ Naturalmente questo vale in generale e non per tutte le classi sociali. Chi poteva o doveva per rango, viaggiava a cavallo, facendo semmai a piedi solo l'ultimo tratto per mostrare la propria devozione e umiltà. E viaggiava con seguito numeroso, che aveva bisogno di ricevere ospitalità in palazzi nobiliari o distribuirsi fra più *hospitia*, o anche creava un proprio attendamento (alcuni esempi relativi alla Francigena, in H. C. Peyer, *Viaggiare nel medioevo*, Bari 1997, pp. 63 sg. Cfr. in generale, entro la vasta bibliografia, *Le livre de l'hospitalité*. Ac-

lento di viaggiare che consente un diverso rapporto con la strada e con i luoghi circostanti, una diversa percezione del paesaggio; oltre che un diverso rapporto con se stessi⁷. Anche quando il pellegrinare utilizzerà, non marginalmente, dei mezzi di trasporto, a trazione animale e poi anche meccanica, l'antica consuetudine del viaggio penitenziale a piedi si manterrà comunque viva nella tradizione di percorrere a piedi almeno l'ultimo tratto di strada o nella processione conclusiva. Va comunque ricordato che non solo i pellegrini e i poveri camminavano. Nel viaggio d'*Ancien Régime* i passeggeri di diligenze e carrozze spesso andavano anche a piedi, quando non erano costretti a farlo per alleggerire il veicolo sulle salite o per aiutare a spingerlo. Né vanno dimenticati quanti si spostavano a piedi per fare prospezioni sul terreno o quanti deliberatamente hanno scelto di viaggiare camminando per motivi non religiosi, lungo i percorsi della fede o al di fuori di essi. E ricordo che il fenomeno non è solo del passato, ma investe anche l'oggi⁸.

Questa difformità nei modi del viaggiare, che con buona approssimazione distingue coloro che si spostavano lungo la Francigena da coloro che si spostavano lungo la Cassia, comportava anche una diversa percezione della distanza di Viterbo da Roma, meta per ragioni diverse sia degli uni che degli altri. Giunto nella Tuscia, il viaggiatore che si spostava su un mezzo a trazione animale (per quei tempi, veloce), si sentiva ormai prossimo all'arrivo. Egli perciò tendeva a proiettare tutta la propria tensione emotiva verso l'ormai vicina Città Eterna, mentre l'ambiente attraversato perdeva d'interesse man mano che egli si accostava alle mura di Roma. I racconti dei

cueil de l'étranger dans l'histoire et les cultures, a cura di A. Montandon, Paris 2004 ; *Auberges, hôtels et autres lieux d'étapes*, a cura di B. Urbani, numero monografico di «Cahiers d'études romanes», n. s., 17, 2007).

⁷ Su questi temi cfr. D. Demetrio, *Filosofia del camminare. Esercizi di meditazione mediterranea*, Milano 2005 (con ampia bibliografia). Cfr. anche il contributo di D. Demetrio in questo volume.

⁸ Per una scelta assolutamente laica, per motivazioni ed itinerario, mi limito a indicare E. Brizzi, *Nessuno lo saprà. Viaggio a piedi dall'Argentario al Conero*, Milano 2005.

viaggiatori sono pieni delle attestazione di questo fenomeno della proiezione dell'attenzione in avanti che rende invisibile la campagna romana, quel *deserto* reso celebre da tanti racconti odeporeici, una landa in cui non c'è nulla da osservare. E ricordo che per molti la "deserta" campagna romana non coincide con la Campagna romana in senso proprio ma abbraccia tutto il territorio da Viterbo a Roma e oltre.

Per il lento muoversi del pellegrino, invece, il punto focale anche emotivamente non era ancora centrato sull'arrivo, ma nel percorso, nel cammino che passo dopo passo si andava sviluppando. Il pellegrino poteva così stabilire un rapporto più intimo con lo spazio in cui egli si spostava: mentre la lentezza del suo procedere gli faceva avvertire l'arrivo a Roma come ancora abbastanza lontano nel tempo: l'ansia della meta era come stemperata in una tensione spirituale capace di animare tutto l'itinerario senza sminuire quindi la visibilità dell'ambiente e il contatto con *l'anima dei luoghi* attraversati, per dirla con James Hillman, colta attraverso le memorie storiche e religiose disseminate lungo il percorso.

3. Pellegrini e viaggiatori

Era inevitabile che Viterbo, posta al centro della Tuscia, avesse un ruolo importante dal punto di vista di questi movimenti da e per Roma. Ma il suo è stato un ruolo singolare e non coerente. La città infatti non è stata coinvolta nello stesso modo e nella stessa misura dai due flussi, quello medievale dei pellegrini che si camminavano lungo la via Francigena e quello dei viaggiatori che percorrevano la via Cassia per tutti i secoli in cui essa è stata la principale strada di comunicazione fra la Toscana e Roma.

Per usare una formula schematica ma evidente, Viterbo è stata una città che si è sviluppata sui pellegrini, molto più che non sui viaggiatori. Ciò vuol dire poi che, dal punto di vista che stiamo perseguendo, quello dell'accoglienza e del movimento dei forestieri, per la città di Viterbo e per la sua storia la via Francigena ha avuto un ruolo decisivo e certo molto più importante che non la via Cassia.

Nel Medioevo, per Viterbo i pellegrini sono stati una importantissima risorsa economico-sociale e culturale, per conquistare la quale la città si è impegnata molto, anche ricorrendo alla forza. Sul movimento dei pellegrini Viterbo è cresciuta e di esso si è alimentata dopo la distruzione di San Valentino, ricordato anche da Sigerico nel suo itinerario, che si trovava a Sud della città sull'antica via Cassia (dove c'era la *Cella Sancti Valentini in silice*) sull'allora ben frequentato percorso "di valle" della Francigena. Nell'XI secolo il movimento dei pellegrini viene deviato verso la città col conseguente affermarsi del percorso "di montagna" centrato su Ronciglione, importante e battuta tappa dei pellegrini ma anche dei viaggiatori alla volta di Roma (va notato che nella chiesa di S. Eusebio i graffiti dei pellegrini datano fin quasi dalla sua costruzione nel VII secolo intorno a un corpo più antico).

Col conseguente affermarsi del nuovo percorso, Viterbo diventò un importante luogo di passaggio e di accoglienza del flusso del pellegrinaggio a Roma, e su di esso riuscì a svilupparsi. E oltre alle memorie storiche, letterarie ed architettoniche, anche la toponomastica conserva ancora, con lo straordinario quartiere medievale detto appunto di San Pellegrino, la traccia di questo ruolo avuto per la città dal viaggio penitenziale a Roma. Ma non è solo nel nome che il quartiere conserva questa particolare dimensione della memoria del passato. Guido Piovene, nel ricordato *Viaggio in Italia*, così descrive San Pellegrino, sopravvissuto alle enormi distruzioni che i bombardamenti produssero sul tessuto urbano di Viterbo («Il 43 per cento delle sue case andò distrutto, e ben oltre l'80 per cento danneggiato»), mentre sembra vagheggiare un mondo urbano ancora coeso, popolare ed artigianale, che ha esso stesso – oggi – il fascino di un antico ormai smarrito:

Viterbo, come tante altre città d'Italia, specie dove ha inferito il bombardamento aereo, sembra oggi composta da due città diverse rimescolate insieme, ed il Medio Evo di pietra lotta con il cemento. La fortuna ha però voluto che il quartiere del medio Evo, chiamato di San Pellegrino, rimasto integro nei secoli, non ricevesse offesa. Viterbo conserva così uno dei più perfetti antichi quartieri d'Italia. E non è un

quartiere morto, un Medio Evo sotto vetro, il quale, benché autentico, sappia di ricostruzione. Tra palazzetti e case basse con scalinate che tagliano la facciata, piazzette, vie sormontate da archi, la vita popolare continua a svolgersi, modesta ma senza miseria. Il marmista lavora tra un cortiletto e un orto, il falegname e il ciabattino guardano dal loro piccolo antro; dagli usci aperti sulle strade si scorgono cameroni dai camini monumentali. Se la stagione è buona, la gente beve all'aria aperta, seduta sui gradini che fanno da tavola ai bicchieri e al mezzo litro; fanno crocchio le donne, i bambini ed i gatti; cespi di margherite, simili a fuochi artificiali, ornano le finestre.⁹

I viaggiatori invece, al contrario dei pellegrini, non costituiscono una risorsa significativa per la Viterbo dei secoli successivi; e il loro movimento lungo la via Cassia coinvolse il tessuto urbano e sociale della città papale in modo molto marginale, stando a quanto le fonti letterarie ci consentono di sapere.

Generalmente, i testi mostrano il viaggiatore alla volta di Roma come ben poco interessato a Viterbo; egli sembra solo sfiorare la città medievale costeggiandone le mura, spesso senza nemmeno entrarvi e, nel caso vi entri, senza quasi vederla. Insomma il viaggiatore finisce col non fare sosta a Viterbo appositamente per visitarla; e quando la sosta avviene, la si fa per le necessità di qualche pausa tecnica del viaggio: per il cambio dei cavalli, per il pranzo, per il pernottamento. Antonio Canova vi si ferma solo per il pranzo, sebbene non rinunci poi a una breve visita. Charles de Brosses, passato per la Tuscia il 17 e 18 ottobre del 1739, si ferma a Viterbo solo per dormire e quasi non vede la città: «Non entrai nella città [Montefiascone], e tirai dritto fino a Viterbo (trentadue miglia) che intravvidi appena, essendovi arrivato tardi e partito di buon mattino; ma, dal poco che ne vidi, la città mi parve ben costruita e ornata di belle fontane»¹⁰. Nel suo viaggio nel Lazio del 1815-1816, il geologo Giambattista Brocchi si ferma abbastanza a lungo a Viterbo, ospitato al Convento della Quercia, per fare indagini sulla natura del suolo. Ma non

⁹ G. Piovene, *Viaggio in Italia*, cit., pp. 804 sg.

¹⁰ Ch. De Brosses, *Viaggio in Italia. Lettere familiari*, Bari 1992, p. 266.

guarda mai alla città. Per esempio, segue il perimetro delle mura, ma non le vede e registra nel diario solo le rocce che sono alla loro base. È vero che anche altrove Brocchi si comporta allo stesso modo: non vede mai i monumenti medievali che ai suoi occhi non hanno nulla di interessante; si appassiona solo a quelli etruschi o a quelli “pelasgici”. Ma il suo appare emblematico dell’atteggiamento che generalmente i viaggiatori hanno verso Viterbo. A quarant’anni di distanza, durante il viaggio in Italia compiuto nel 1855-1856, anche Edmond e Jules Goncourt sostano a Viterbo. Ma alla città dedicano solo un’esilissima notazione centrata su un grottesco particolare d’ambiente:

Dans la rue qui passe sous les fenêtres de la salle à manger de l’hôtel, un ouragan d’aboiments, dans lequel marche un homme, ayant à la main un bâton, de la grosseur de ceux dont s’arment les gorilles, et qui se retourne de temps en temps, et fait face à tous les chiens de la rue et des rues voisines, chiens de toute taille et de toute espèce, dogues et roquets, les narines rageusement flairantes, et la gueule dévoratrice. Qu’est-ce donc cet homme ? dis-je au garçon de l’hôtel.
– Signore, c’est le bourreau des chiens!

Le café, en Italie, est un endroit public, où l’on ne consomme rien¹¹.

La città, insomma, resta, ancora una volta, regolarmente quasi assente. E questa disattenzione si manifesta a dispetto delle terme tradizionalmente rinomate e del corpo di santa Rosa che oltre che oggetto di culto e meta di pellegrinaggio costituiva anche, inevitabilmente, una singolare attrazione turistica; bagni termali e corpo della santa erano infatti ben indicati anche dalle guide turistiche, italiane ma pure straniere. Ricordo, per esempio, la guida, redatta nella forma di resoconto di viaggio, del capitano inglese John Northall, riferentesi a un viaggio in Italia compiuto nel 1752. Scrive Northall che, pur avendo solo 15000 abitanti,

¹¹ E. e J. De Goncourt, *L’Italie d’hier. Notes de voyages 1855-1856*, Bruxelles 1991, p. 189.

however, it [Viterbo] has no less than sixteen parish churches, besides a great number of convents and hospitals: but it is principally famous for excellent fountains of extraordinary fine water, some of which are medicinal; and great numbers of people resort here to drink them from Rome and other parts. [...] The Franciscan nuns pretend to shew the body of St. Rosa di Viterbo, which is quite black, and dressed up like a mummy. She lies at full length in fine gilt case, in a small room belonging to the convent, with several large wax candles burning before her. The nuns say she has been dead near 300 years; and she seems to have been about eighteen years of age¹².

Il giovanissimo Antonio Canova, durante quel primo viaggio a Roma che cambierà la sua vita, il 3 novembre 1779 si ferma solo qualche ora a Viterbo per pranzare. Tuttavia, seguendo le indicazioni delle guide e dei viaggiatori, fa un rapido giro turistico: apprezza la bellezza delle fontane e incuriosito va a vedere il corpo di santa Rosa, che nel suo diario paragona con quello, a suo dire ben più scuro, di santa Caterina Vigri, visto a Bologna una quindicina di giorni prima:

Giunsi poi a desinare a Viterbo, città bellina ove vidimo il corpo di Santa Rosa da Viterbo, intatta; le madri monache dopo aversela fatta vedere si diedero a ciascheduno un cordone qual contiene la misura del corpo di detta santa e ancora poi benedetto. Si dice anco che la santa fu morta di anni 18 e che il corpo è un pocco nero per cagione che si abbruziò la casa et anco la cassa dov'era riposta ma non ostante è meno nera di Santa Catterina di Bologna. Abbiamo veduto per la città varie fontane bellissime. Rimontassimo in calese, per due miglia [poi] uniti anco con un Frate Filipino che si dimandò di venire con noi sino a Roma. Dopo dunque li due miglia io e Fontaine abbiamo caminato tutta una montagna e anco tutto il bordo d'un certo lago che vi era. Rimontassimo in calese e siamo arrivati a Ronciglione città; si siamo misi a camminare per il luogo che non è cativo; vi è anco una bellissima fontana; cenassimo bene uniti al Filipino degno religioso un poco orbo e gobo e piccolo¹³.

¹² J. Northall, *Travels through Italy*, London, Hooper, 1766, I, p. 122

¹³ A. Canova, *Primo quaderno*, in *Scritti*, I, a cura di H. Honour, Roma 1994, p. 55. Il 18 ottobre, nel sesto giorno di sosta a Bologna, Canova della visita alla

Tuttavia non è pensabile che, per esempio, chi andava a Viterbo per le terme non si interessasse anche d'altro o non fosse almeno incuriosito dalla città. Non si spiegherebbero altrimenti l'esistenza di una guida turistica di Viterbo stampata addirittura nel 1824¹⁴. Nelle altre città del Lazio, infatti, una tradizione dell'accoglienza turistica di tipo informativo manca o è molto esile, così come sono esili anche nei centri più grandi le strutture allestite per l'accoglienza informativa, soprattutto nella prima parte dell'Ottocento. La situazione migliora dopo l'unità d'Italia. Ricordo solo la *Guida della città di Viterbo e dintorni*, uscita nel 1889, che è perfettamente allineata con gli standard della guidistica romana del tempo, nella parte illustrativa dei monumenti (la guida è organizzata per essere utilizzabile sia per una visita rapida sia per una visita più approfondita), così come in quella informativa (alberghi e trattorie, orari e tipi di treni per i trasporti ferroviari)¹⁵. Nel 1889 esce anche la guida di Cesare Pinzi¹⁶, storico della città, che con le sue ristampe (1894, 1905, 1911, 1916) deve pur aver individuato un proprio *target* specifico di utenza¹⁷.

C'era comunque, in generale, una evidente disattenzione da parte dei viaggiatori; complice forse anche il carattere marcatamente medievale della città che, in epoche in cui prevalevano la cultura e un gusto classicistici, trovava i viaggiatori privi della sensibilità e degli strumenti per apprezzare e comprendere e rendeva i monumenti invisibili o almeno non notevoli al punto da essere registrati sulla

«chiesa del Corpus Domini detta anche Santa Caterina» scrive: «Abbiamo veduto il corpo di Santa Caterina intiero assiso e vestita come una Madona: sono nera ma si vide che [aveva] ha una bella fisionomia; dicono poi che sia ancora flessibile» (p. 48).

¹⁴ *Direzione per osservare i monumenti più cospicui della città di Viterbo*, Viterbo, Poggiarelli, 1824.

¹⁵ *Guida della città di Viterbo e dintorni*, Viterbo, Tipografia Agnesotti, 1889.

¹⁶ C. Pinzi, *Guida dei principali monumenti di Viterbo*, Roma, Tipografia della Camera dei Deputati, 1889

¹⁷ La ristampa del 1916 è ora disponibile in anastatica: C. Pinzi, *I Principali Monumenti di Viterbo. Guida pel visitatore*, Viterbo 1993.

pagina (un viaggiatore di formazione illuministica attentissimo alle cose antiche, il già ricordato Brocchi, riferendosi al centro medioevale di Sermoneta dominato dal grandioso castello Caetani, scrive che lì non c'è niente da vedere!). Ma complice, come s'è accennato, anche il fatto che Viterbo è ormai a poca distanza da Roma, una sola giornata per chi viaggia in carrozza o in diligenza; per cui l'ansia della meta concorre a rendere poco percepibili i luoghi attraversati. Essi diventano il *deserto* della campagna romana, che Alfieri nella *Vita* fa cominciare proprio da Viterbo, anche se altri viaggiatori sottolineano a volte l'isola di verdura che occupa, affascinante, i Cimini¹⁸.

Se in qualche modo cerchiamo di proiettare queste considerazioni sul tempo presente, percorso da dinamiche spirituali tanto differenti da quelle antiche, molto più sfumate e meno stabili e definibili in maniera univoca, dobbiamo sottolineare almeno due importanti e decisivi elementi di differenziazione rispetto al passato medievale della pratica della via Francigena. Elementi che vanno posti fra quelli centrali per cogliere nuove linee di tendenza.

In primo luogo va considerato che le motivazioni del moderno pellegrino non sono più esclusivamente di carattere religioso, anche se queste restano certamente prevalenti. Inoltre il pellegrinaggio ha attenuato quel carattere penitenziale di evento decisivo nella vita del fedele, un vero e proprio spartiacque nella sua esistenza, sia di tipo spirituale sia di tipo biologico, che addirittura veniva sancito formalmente dalla redazione di un testamento in previsione della morte e del non ritorno, sempre messe nel conto prima di intraprendere un cammino lungo, faticoso, pericoloso, dominato dall'imprevisto e dall'incertezza. Le motivazioni oggi si sono fatte anche laiche, almeno nel senso di spirituali e culturali. Chiaramente lo mostrano i dati statistici sulle motivazioni del pellegrino, disponibili per il cammino di Santiago de Compostela che costituisce un fondamentale laboratorio per cogliere le tendenze in atto anche, per chi si occupa

¹⁸ Cfr. V. De Caprio, *Viaggiatori nel Lazio. Fonti italiane*, Roma 2007, pp. 100 sgg.

di Francigena in Italia¹⁹. Sulla base di questi dati, la percentuale dei pellegrini mossi da esigenze spirituali e non esclusivamente religiose appare non certo impercettibile, anche se, ovviamente, minoritaria: le motivazioni spirituali e culturali sono prevalenti in un buon terzo di quanti percorrono il cammino²⁰. Ciò significa che il pellegrinaggio a Santiago non è compiuto per soddisfare aspettative relate solamente alla fede e che il cammino assume anche un valore di per se stesso mentre la tensione spirituale non s'indirizza soltanto alla meta ultima, la tomba dell'Apostolo. Da tale considerazione scaturiscono nuove possibilità e potenzialità per lo sviluppo "turistico" dei luoghi attraversati dalla Francigena. Ciò vale in particolare per la Tuscia che, per le ragioni esposte in apertura di queste pagine, si trova nella condizione privilegiata di possedere larghe fasce del proprio territorio poco antropizzate ed urbanizzate, ricche di memorie storiche ed artistiche, e non solo religiose, particolarmente eminenti per il patrimonio naturalistico e paesaggistico e per le peculiarità geologiche.

4. Slow Travellers

Valerie Larbaud compì frequenti e lunghi viaggio attraverso l'Europa e il Mediterraneo. Iniziati in giovane età per accompagnare la madre, essi continuarono nel corso di tutta la sua vita, almeno fino a quando glielo consentiranno le già precarie condizioni fisiche, dopo che, nel 1935, di ritorno da un viaggio in Albania e Croazia, sarà colpito da quell'ictus che gli renderà difficoltoso muoversi e so-

¹⁹ Cfr. in questo volume il contributo si S. Pifferi.

²⁰ Sul sito <http://www.archicompostela.org/peregrinos/estadisticas/peregesta-general.htm> sono disponibili i dati statistici fino al 2004. Essi, nel decennio 1995-2004, danno la seguente ripartizione per le motivazioni del cammino:

Motivo	1995	1996	1997	1998	1999*	2000	2001	2002	2003	2004
Religioso	11.882	15.532	17.163	20.109	115.016	36.131	38.987	54.627	52.145	134.330
Rel-Culturale	7.323	6.786	7.247	8.209	36.370	16.479	17.107	18.535	17.346	35.528
Culturale	616	899	767	1.808	3.199	2.389	5.324	4.972	5.123	10.086
Totale	19.821	23.218	25.179	30.126	154.613	55.004	61.418	68.952	74614	179.944

prattutto parlare.

Quelli compiuti da Larbaud non sono più, naturalmente, i viaggi d'*Ancien Régime*, anteriori all'avvento della locomozione meccanica, al trionfo della ferrovia, all'affermarsi della navigazione a vapore, alla comparsa e alla diffusione dell'automobile, o anche più modestamente all'avvento del velocipede e della bicicletta. Anzi Larbaud, fra l'altro, dà il suo contributo anche alla moderna letteratura del viaggio in treno o in automobile. E tuttavia questi viaggi hanno di notevole l'aspirazione all'assenza della fretta.

Appare importante un testo, *La lenteur*, pubblicato per la prima volta nel 1930 in rivista e riedito nel 1938 come capitolo di *Aux couleurs de Rome* contenente diversi scritti legati ai suoi soggiorni italiani. *La lenteur* termina con l'apologo di un re straniero che su una macchina potentissima procede molto adagio; egli è anzi l'unico a potersi permettere «le luxe d'une telle lenteur», rifiutando «cette démocratique vitesse» che impera nel mondo moderno dominato dall'automobile²¹. Il testo mette in evidenza come quella della rapidità degli spostamenti sia stata un'idea-mito elaborata nell'epoca dei lenti viaggi in carrozza; un'idea alla quale ha cercato di avvicinarsi la grande accuratezza logistica che presiedette per esempio ai viaggi di Napoleone (e come non ricordare la curiosità collettiva suscitata dall'esposizione al pubblico della sua carrozza, avente soluzioni estremamente avanzate per velocizzare il trasporto?). Questa aspirazione, perseguita con l'avvento del treno, è stata poi pienamente realizzata dall'automobile, con la nascita di quella che Larbaud chiama la moderna *race routière* che è caratterizzata dalla tensione verso una locomozione sempre più veloce. Ma ora, osserva lo scrittore, a questo sta contrapponendosi una nascente e salutare inversione di tendenza:

Et qui sait si de la vitesse elle-même nous ne commençons pas à être las? A coup sûr elle semble moins belle qu'au temps du Docteur Johnson. Elle est, surtout, commode, et il est agreeable de penser que nous l'avons à notre service quand nous en avons besoin. Mais c'est une

²¹ V. Larbaud, *Oeuvres*, Paris 1958, pp. 1048 sg.

servante un peu importune, qui vient plus souvent qu'on ne l'appelle. [...] Elle empiète sur notre loisir, sur le peu de loisir qui nous reste de sorte que la lenteur tend à devenir de plus en plus marchandise rare et précieuse. Il se peut que bientôt la vanité s'en mêle: lenteur, signe de loisir, du loisir tenu (à tort) pour un produit nécessaire de la richesse, mais senti noble en soi²².

Se consideriamo il piano del viaggio fattuale, il concreto girovagare di Larbaud attraverso le terre d'Europa, notiamo che il vantaggio della maggiore rapidità degli spostamenti viene devoluto a favore di soggiorni particolarmente lunghi e ripetuti, che recuperano una delle dimensioni in cui produceva i suoi effetti benefici l'antica lentezza. È infatti evidente già a prima vista come le soste nei viaggi del francese siano molto più vicine, per durata e per ricerca di una sintonia con l'ambiente, ai soggiorni dei grandi viaggiatori del passato che non a quelli dei moderni turisti. La *lenteur* realmente praticabile diventa allora per lui quella degli andamenti rilassati imposti alle sue visite nei diversi paesi europei, quella del desiderio di calarsi con tranquillità nella vita dei luoghi visti, di abbandonarsi ai loro ritmi di esistenza, alle loro usanze, alle loro culture, alle lingue parlate.

E torniamo al nostro argomento. Oggi, in cui domina l'immagine del turismo organizzato, è diventato abbastanza problematico operare una netta distinzione fra la nozione di viaggiatore e quella di pellegrino, persino quando, come nel caso che stiamo considerando, facciamo riferimento ai tradizionali cammini che per secoli sono stati praticati sulle istanze interiori della fede²³. Anche perché, se

²² V. Larbaud, *Oeuvres*, Paris 1958, p. 1045.

²³ Non va inoltre dimenticato che esiste anche il fenomeno di un pellegrinaggio eminentemente "laico", mondano, indirizzato oggi ai luoghi in cui si incarnano miti del nostro tempo, più o meno durevoli e più o meno futili. Ma naturalmente il fenomeno non è solo di oggi. Ricordo che alla fine dell'Ottocento si realizza in Italia come un'occupazione di campo, un'avocazione alla monarchia di qualcosa che quasi per definizione (e certamente per secolare consuetudine) era ritenuto appannaggio della Chiesa romana. Il Pantheon e la tomba di Vittorio Emanuele II diventano la meta di un pellegrinaggio "laico", il centro di un nuovo tipo di visita "religiosa" alla città, visita di una religiosità della Patria, che significativamente viene appunto indicata come Pellegrinaggio Naziona-

sono diventate più varie e complesse le ragioni che muovono i pellegrini, o almeno una loro apprezzabile fetta, ugualmente varie e complesse sono diventate le ragioni che spingono i viaggiatori, così come complessi sono gli obiettivi che essi vogliono raggiungere col loro evitare di essere dei turisti. O forse, meglio, nell'uno come nell'altro caso, insieme al mutamento delle motivazioni c'è stata anche una maggiore consapevolezza di esse da parte di viaggiatori e pellegrini, l'avvertimento sensibile di sfumature, articolazioni, plurivalenze, non riconducibili a un comune denominatore.

Comunque il viaggio non è visto più, principalmente, come uno strumento di formazione culturale e di conoscenza razionale (come era nella tradizione del *Gran Tour* e in quella illuministica). E non è visto più nemmeno come veicolo della conoscenza razionale di una Alterità che ormai lo sviluppo dei media ha reso troppo vicina e apparentemente, illusoriamente, familiare. Oggi, mentre il turista viaggia per vedere e per informarsi in modo rapido e facile (e per dire di aver visto sul posto), il viaggio si presenta anche come sorgente soprattutto di emozioni vitali, sensazioni nuove e profonde, uscita dal quotidiano; che è poi lo sviluppo dell'eredità di una delle più fortunate idee romantiche di viaggio²⁴, oggi trasformata e potenziata dalla consapevolezza, che ormai abbiamo, dell'importanza persino esistenziale dell'intelligenza e della conoscenza emotive.

Il pellegrinaggio a piedi rivela, a fianco a quello religioso, anche l'aspetto di un viaggiare lento, particolarmente attento alla dimensione dello spirito e della cultura, alle esigenze interiori che esso

le. Ricordo, stampate in occasione del pellegrinaggio celebrativo del 1884, il *Vade-mecum indispensabile ai pellegrini converranno in Roma il 19 gennaio 1884 alla tomba del gran re*, Roma 1883; la *Guida del pellegrino italiano a Roma Vittorio Emanuele e il Pantheon. Cenni storici di Eliseo Buglione*, di Eugenio Boselli ed E. Buglione, Firenze, Ademollo, 1884; la *Guida pubblicata in occasione del pellegrinaggio nazionale a Roma*, Roma, Perino, 1884; la *Guida-ricordo ricordo di Roma in occasione del Pellegrinaggio Nazionale alla tomba del re Vittorio Emanuele*, Roma, Tipografia delle Regie Poste, 1884.

²⁴ Basterà pensare a tutta la vastissima produzione di letteratura di viaggio che va sotto il segno delle *impressioni*, sviluppatasi fortemente anche in Italia a partire dalla metà dell'Ottocento.

tende a soddisfare. Col moderno pellegrinare si realizza come un ritorno all'antico, a quel modo *largo* di intendere la parola *peregrino* al quale faceva riferimento Dante, distinguendolo dal senso stretto di pellegrino verso Santiago: «è peregrino chiunque è fuori della sua patria»²⁵.

Passo dalla considerazione delle motivazioni ai modi in cui si compie il pellegrinaggio. Il pellegrino sul cammino di Santiago o sulla Francigena, che oggi va a piedi ma anche in bicicletta o a cavallo²⁶, è uno *slow traveller*: il ricorso alla trazione animale, che nelle epoche passate era strumento di rapidità del viaggio, oggi significa ricorso ai mezzi lenti di locomozione. E in questa scelta della lentezza credo consista il vero elemento di differenziazione fra il pellegrino (viaggiatore lento) e il viaggiatore, che invece si serve di mezzi rapidi di locomozione per i grandi spostamenti e semmai consacra la lentezza essenzialmente alle visite delle città e dei luoghi di sosta, come abbiamo accennato per Larbaud; così come quello d'*Ancien Régime* si serviva del cavallo. I viaggiatori moderni, al pari dei turisti, in genere hanno sacrificato, alla rapidità, la dimensione del viaggio come spostamento, transito territoriale, per concentrare la propria tensione e il proprio tempo sui luoghi d'arrivo o di escursioni.

Per il viaggiatore lento invece il percorso lungo la strada e l'attraversamento del territorio che congiunge la partenza con la meta costituiscono importanti oggetti di tensione emotiva, ricchi di centri d'attenzione che si impongono con evidenza (fondo stradale, salite e discese, zone assolate ed in ombra, fontanili, manufatti, ruderi, monumenti, paesaggi ecc.)

Ed è appunto in questo ambito di riflessione che credo si debba

²⁵ *Vita Nuova*, XL, 6.

²⁶ Dati relativi ai mezzi di locomozione sul cammino di Santiago de Compostela:

Mezzo	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
A piedi	13.044	16.393	17.934	21.930	128.019	43.678	49.569	55.991	60.721	156.952
Bici	6.692	6.766	7.125	7.737	24.041	11.136	11.641	12.777	13.624	21.260
Cavallo	50	56	72	141	1.416	172	204	182	266	1.672
Altro	0	0	47	318	1.128	12	4	2	3	60
n/c	35	3	1	0	9	6		0		0
Tot.	19.821	23.218	25.179	30.126	154.613	55.004	61.418	68.852	74.614	179.944

attentamente scavare per gettare le basi culturali di una piena valorizzazione della via Francigena nella Tuscia. Che non sia solo il tratto terminale di un lungo percorso verso Roma da attraversare quasi a tappe forzate, in una attitudine di *trekking* agonistico, per giungere al più presto alla meta (attitudine agonistica non assente da alcuni recenti racconti di esperienze personali in cui la lunghezza delle tappe viene fortemente enfatizzata).

Vincenzo De Caprio: professore ordinario di Letteratura italiana nell'Università della Tuscia, è presidente del Centro Interdipartimentale di Ricerca sul Viaggio. Ha insegnato presso la Columbia University di New York e presso l'Università di Roma "La Sapienza". Membro di alcuni Comitati Nazionali del Ministero dei Beni Culturali, dell'Istituto Nazionale di Studi Romani e dell'Accademia dell'Arcadia, si occupa di classicismo italiano e di letteratura del viaggio. Condirettore (con M. Mancini e P. Trifone) della rivista «Carte di viaggio», dirige le collane: «Effetto Roma. Il viaggio» edita dall'Istituto Nazionale di Studi Romani; «Il viaggio e la scrittura» edita da Vecchiarelli, Manziana; «Antica terra» e «CIRIV. Testi e studi», edita da Sette Città, Viterbo. Ha fondato e dirige AVIREL, *Archivio informatico dei viaggiatori italiani a Roma e nel Lazio* (www.avirel.unitus.it).

