

exemplaire, la documentation est basée sur toutes les sources d'archives, littéraires, épigraphiques et archéologiques. L'ouvrage est illustré par de nombreux plans et photographies.

Claire DE RUYT

Hans BJUR & Barbro SANTILLO FRIZELL (Ed.), *Via Tiburtina. Space, Movement and Artefacts in the Urban Landscape*. Rome, Svenska Institutet, 2009. 1 vol. 21,5 x 27,5 cm, 239 p., nombr. ill. Prix : 755 cour. suéd. ISBN 978-91-7042-177-8.

L'ouvrage recensé constitue une publication des résultats d'un projet interdisciplinaire promu par l'Institut Suédois de Rome en 2003. Les rédacteurs en chef du volume, Hans Bjur et Barbro Santillo Frizell, prennent respectivement en charge l'urbanisme et l'archéologie du paysage ; une analyse des différents aspects historiques, archéologiques, architectoniques, urbanistiques, environnementaux et législatifs, concernant la *via Tiburtina*, est proposée au sein des diverses contributions de l'ouvrage. Dans la partie introductive (*That's the way it is*), Hans Bjur porte son attention sur la situation actuelle de la *via Tiburtina*. La définition des limites géographiques précède une analyse du « système de mouvement » urbain auquel appartient la route et une analyse de ses activités et des embranchements (ou connexions) générés par ce même mouvement. La deuxième partie de l'ouvrage traite de la réorganisation de l'espace au sein d'une perspective large intégrant la planification urbaine de Rome. Enfin, la troisième partie présente les récents modèles d'intégration du patrimoine culturel dans une perspective de développement durable. Le livre insiste sur la nécessité de privilégier un dialogue entre architecture, urbanisme et archéologie pour obtenir des solutions intégrées de haute qualité. Les contributions de l'ouvrage ont été regroupées en trois grandes orientations : 1) le mouvement comme facteur décisif à l'intérieur des processus de construction sociale, toutes époques confondues ; 2) l'espace urbain et les artefacts qui y sont corrélés ; 3) propositions pour la gestion du patrimoine culturel. 1) *Movement*. Dans le premier article de cette section, *Changing pastures*, Barbro Santillo Frizell présente la manière dont la *via Tiburtina* et la *via Valeria* ont reproduit un tracé originel de transhumance jusqu'à *Alba Fucens*. Entre la fin du III^e et le II^e siècle avant J.-C. la pratique du transfert saisonnier des troupeaux connaîtra un accroissement à grande échelle et contribuera à la formation d'importantes zones du paysage urbain de Rome, Tivoli et *Alba Fucens*. Il convient de préciser le rôle joué par Hercule comme divinité tutélaire constamment représentée le long du tracé. L'article *Navigating the urban Via Tiburtina* de Simon Malmberg présente une analyse du tracé urbain de la *via Tiburtina* durant l'Antiquité réalisée sur base d'une étude des données littéraires, archéologiques et épigraphiques, comme la *Forma Urbis* d'époque sévérienne, visant à appliquer les instruments urbanistiques utilisés par Kevin Lynch dans son étude sur la perception des structures urbaines modernes. Grâce à l'apport des sources littéraires et juridiques, Malmberg parvient à reproduire une image vivante des sentiments et des problèmes que l'on rencontrait en parcourant les rues de Rome. Le spécialiste accompagne le lecteur depuis le Forum Romain jusqu'à la *Porta Esquilina* en indiquant des points de référence, structures, édifices et monuments antiques. Dans son article intitulé *Movement between Rome and the Sanctuary of San Lorenzo*, Olof Brandt propose une étude du complexe

ecclésiastique de *San Lorenzo al Verano*, de ses phases et des routes qui y conduisaient. L'auteur ne privilégie pas une approche historico-artistique favorisant l'étude des structures en fonction du message qu'elles expriment. Selon Brandt, c'est l'homme en mouvement qui permet la création de structures et celles-ci sont déterminées par les mouvements lorsque l'intensité de ceux-ci est considérable. Les routes sont habituellement établies à des endroits où existait déjà un flux ; les murs, portes et édifices sont construits autour de ce mouvement et donc le « matérialisent ». L'espace vide est plus important que l'espace occupé, car c'est dans le vide que s'explique le mouvement des corps (Lefebvre). Certaines structures matérialisent les empreintes d'un mouvement et constituent donc des sources pour sa connaissance. Le 10 août de l'année 258 de notre ère, le martyr Laurent fut enterré le long de la *via Tiburtina*, générant ainsi un mouvement lié aux déplacements des personnes qui venaient visiter la tombe. À l'intérieur de la première basilique, aujourd'hui disparue, Constantin le Grand avait fait construire l'escalier d'entrée et de sortie de la tombe (*gradus accessionis et descensionis*). Cette donnée suggère la volonté de donner un parcours à sens unique aux visiteurs car l'intensité du flux ne permettait pas des aménagements à double sens. L'article *Ways of Experience* de Kristina Hellerström, un architecte urbaniste qui travaille à la requalification des périphéries urbaines contemporaines, recense les sensations ressenties au cours d'une prospection le long de la *via Tiburtina* et expose une série de considérations à caractère théorique en terminant par une conclusion visant à proposer quelques interventions de requalification centrées sur le cours d'eau Aniene, les pistes cyclables, les arbres situés le long de la route et les arrêts du métro. 2) *Space and artefacts*. En passant à la deuxième section de l'ouvrage, Simon Malmberg et Hans Bjur proposent une étude de l'aire urbaine et suburbaine qui gravite autour de la *via Tiburtina* dans un article intitulé *The suburb as centre*. Les auteurs illustrent le processus de déplacement graduel des principales fonctions sociales vers la périphérie entre les années 200 et 500 de notre ère. Ce processus mènera à une « désintégration » graduelle de la ville de Rome et conduira celle-ci à devenir une cité polycentrique entre le Moyen Âge et le XIX^e siècle. L'article *From Agro Romano to an industrial zone* de Håkan Hökerberg tente d'investiguer la zone industrielle créée dans le courant du XX^e siècle et située le long de la *via Tiburtina*. Cette aire s'est développée en premier lieu avec des structures liées à l'économie agricole ; après les années 1940 se sont installées des industries à petite échelle dont le développement fut favorisé par l'Aniene comme principale ressource en eau. Actuellement, l'activité industrielle est en régression et plusieurs structures sont laissées à l'abandon. Pour cette zone, un plan de classification du patrimoine archéologico-industriel fait manifestement défaut, au contraire du quartier *Ostiense* où l'installation s'inscrit au sein d'une tradition plus importante. L'article *Visible and invisible along Via Tiburtina* de Börje Magnusson étudie le phénomène de l'urbanisation le long de la *via Tiburtina* au XX^e siècle mais aussi les différents facteurs qui en ont conditionné la disposition, la conservation des structures rurales et le développement fragmentaire et peu planifié de la construction après la Deuxième Guerre mondiale. L'article *Where have all the ruins gone ?* de Allan Klinne a pour objectif de recenser les biens monumentaux d'époque romaine, sans compter les églises, situés à proximité ou le long de la *via Tiburtina* au sein de la commune de Rome. L'article a également pour objectif de présenter une histoire des tentatives de protection des sites

archéologiques dans les banlieues romaines depuis les destructions sans discernement commises entre 1870 et 1980 jusqu'au renversement des tendances survenu ces dernières années. Des 19 sites et zones d'intérêt archéologique mentionnés par l'auteur, cinq ont été conservés. Selon Klinne, la problématique de la protection du patrimoine culturel devrait être réglée en insistant non pas sur la création de zones et de parcs archéologiques isolés du contexte urbain mais en privilégiant une harmonisation des vestiges archéologiques avec les structures contemporaines. Dans l'article intitulé *Discovering space as cultural heritage*, Mir Azimzadeh et Hans Bjur tentent d'appliquer la « *space syntax theory* » de Bill Hillier au réseau routier qui se développe le long de la *via Tiburtina* en proposant de le lire comme un palimpseste. 3) *Managing cultural heritage*. Le premier article de la troisième section, *A landscape in transformation*, rédigé par Katri Lisitzin, s'intéresse à une série de problèmes liés à la planification de la périphérie après la présentation du nouveau « Plan régulateur de Rome » (PRG 2003) et du « Programme de réexploitation urbaine et développement durable » (PRUSSST 2004), un instrument mis en place pour jouer le rôle de médiateur entre « planification » et « projets ». Dans l'article intitulé *Heritage on the road: a dead end or a way out?* un archéologue (Allan Klinne), un architecte (Kristina Hellerström) et un conservateur des monuments (Håkan Hökerberg) proposent un dialogue interdisciplinaire sur la valorisation et l'utilisation de trois sites archéologiques concernant la *via Tiburtina* : 1) les vestiges archéologiques exposés dans l'hôtel Radisson à proximité de la gare Termini ; 2) la *Porta Libertina* à l'intérieur des remparts auréliens ; 3) la zone fouillée en 1987-1988 à Settecamini. Le principe selon lequel les vestiges archéologiques ne doivent pas être séparés de la vie de la communauté, privés d'une fonction et d'une signification active dans le présent, constitue un point sur lequel les interlocuteurs parviennent à trouver un consensus. Dans l'article intitulé *Via Tecta: visualization and communication*, Barbro Santillo Frizell et Jonathan Westin signalent que la sauvegarde des paysages traversés par des voies antiques de transhumance constitue une nécessité globale car ces pratiques ancestrales qui se sont perpétuées sur une longue période peuvent jouer un rôle unificateur dans l'histoire culturelle de l'Europe entière. En outre, les auteurs présentent une exposition ayant adopté une méthode de reconstruction visuelle du sanctuaire d'*Hercules Victor* ouverte aux contributions individuelles. En conclusion, la multiplicité des approches méthodologiques des auteurs et le nombre important de problèmes rencontrés traduisent une vision kaléidoscopique d'une image déjà complexe. Il convient de préciser que l'on se réfère ici à une démarche novatrice, capable de fournir une contribution à la recherche et aux projets de valorisation et d'exploitation de la liaison Rome-Tivoli, proposant souvent des solutions efficaces et à faible coût, principalement en cette période où le complexe du sanctuaire de *Hercules Victor* à Tivoli vient d'être ré-ouvert au public. Les rédacteurs en chef sont conscients des difficultés d'harmoniser une masse d'idées proposées par une variété d'auteurs aux horizons professionnels distincts, mais ils sont persuadés, avec raison, qu'une recherche ayant pour ambition d'avoir un impact positif sur la qualité de la vie, de l'espace vécu et sur la formation des citoyens, doit toujours privilégier un dialogue interdisciplinaire.

Marco CAVALIERI