

Cristina Casadei

Università degli Studi Roma Tre
cristina_casadei@yahoo.it

La qüestió de l'interior italià. El territori interior del sud d'Etrúria al llarg de la via Clòdia

Resum: Dins la temàtica del despoblament i la massificació, aquest article proposa una reflexió sobre l'anomenada qüestió de l'interior italià i la seua reactualització. El tema afecta els territoris ara marginats arran del continu procés de despoblament que va començar després de la Segona Guerra Mundial i que s'ha accentuat als darrers anys. Aquesta qüestió és interessant si es considera que l'interior italià constitueix al voltant del 61% del territori nacional i coincideix amb les abruptes i muntanyoses regions dels Alps o dels Apenins i amb altres de relleu més suau totes elles a la península itàlica caracteritzada fonamentalment per les àrees rurals. Aquests territoris pateixen escassetesa d'ocupació i d'ús de la terra, i serveis i infraestructures de comunicació inadequats. Però, precisament aquesta condició crítica ha fet que hui en dia aqueixes àrees mantinguen unes qualitats mediambientals i històric-culturals remarcables que no podem trobar als centres urbans, que poden entendre's com a valors per a ser recuperats partint de la base d'una possible estratègia de desenvolupament. El debat comença des de la hipòtesi que hi ha una estreta relació entre les carreteres i l'ocupació del territori i considera el territori interior del sud d'Etrúria que hi ha dins del perímetre de les àrees interiors italianes. A continuació es proposa una estratègia per reactivar el paisatge que comença per recuperar la xarxa capil·lar de camins diminuts que el penetren. Aquesta densa xarxa de sendes, en aquest cas, referides a l'antiga via Clòdia, pot ser traçada i interpretada hui com una estructura per travessar i actualitzar les regions marginades.

Paraules clau: Itàlia; Etrúria; via Clòdia; despoblament; àrees interiors; patrimoni

The Inner Areas Italian question. The territory of Southern Inner Etruria along the via Clodia

Abstract: Within the theme of depopulation and overcrowding, the article proposes a reflection on the so-called 'Inner Areas' Italian question and their re-actualization. The issue concerns the territories now marginalized due to a continuous process of depopulation that began after World War II and has become more acute in recent years. The issue attracts attention since inland areas constitute about 61% of the national territory and coincide with the rugged and mountainous, Apennine and Alpine, and sometimes hilly regions of the peninsula, mainly characterized by rural areas. These territories suffer from reduced employment and land use, inadequate services, and communication infrastructure. But, precisely this critical condition has made today these areas preserve remarkable environmental and historical-

cultural qualities, absent or lacking in urban centres, understood as values to be recovered, at the base of a possible development strategy. The discussion starts from the assumption that there is a close relationship between roads and land occupation and considers the territory of Inner Southern Etruria, which falls within the perimeter of the Inner Areas. Then it proposes a strategy for reactivating the landscape that starts by recovering the capillary and minute road network that permeates it. This dense network of travels, in this case, referred to the ancient via Clodia, can be traced and interpreted today as a structure for crossing and actualizing marginalized regions.

Keywords: Italy; Etruria; via Clodia; depopulation; inner areas; heritage

La cuestión del interior italiano. El territorio del sur de Etruria al largo de la vía Clodia

Resumen: Dentro de la temática del despoblamiento y la masificación, este artículo propone una reflexión sobre la llamada cuestión del interior italiano y su reactualización. El tema afecta a los territorios marginados a raíz del continuo proceso de despoblamiento que empezó después de la Segunda Guerra Mundial y que se han acentuado en los últimos años. Esta cuestión es interesante si se considera que el interior italiano constituye el 61% del territorio nacional y coincide con las abruptas y montañosas regiones de los Alpes o de los Apeninos y con otros de relieve más suave todas ellas en la península itálica caracterizada fundamentalmente por las áreas rurales. Estos territorios sufren escasez de ocupación y de uso de la tierra, y servicios e infraestructuras de comunicación inadecuados. Pero, precisamente esta condición crítica ha hecho que hoy en día esas áreas mantengan unas cualidades medioambientales

e histórico-culturales remarcables que no podemos encontrar en los centros urbanos, que pueden entenderse como valores para ser recuperados partiendo de la base de una posible estrategia de desarrollo. El debate empieza desde la hipótesis que hay una estrecha relación entre las carreteras y la ocupación del territorio y considera el territorio interior del sur de Etruria que hay dentro del perímetro de las áreas interiores italianas. A continuación se propone una estrategia para reactivar el paisaje que empieza por recuperar la red capilar de caminos y carreteras que lo penetran. Esta densa red de sendas, en este caso, referidas a la antigua vía Clodia, puede ser trazada e interpretada hoy como una estructura para atravesar y actualizar las regiones marginadas.

Palabras clave: Italia; Etruria; vía Clodia; despoblamiento; áreas interiores; patrimonio

La question de l'intérieur italien. Le territoire intérieur du sud d'Étrurie tout le long de la via Clodia

Résumé : Concernant le sujet du dépeuplement et de la massification, cet article propose une réflexion sur la question de l'intérieur italien et sa réactualisation. Ce sujet touche les territoires maintenant marginalisés à cause du processus continué de dépeuplement qui a commencé après la Seconde Guerre mondiale et qui s'est accentué les dernières années. Cette question est intéressante si l'on considère que l'intérieur italien constitue environ 61% du territoire national et qu'il coïncide avec les régions montagneuses et abruptes des Alpes ou des Apéniens, et aussi avec d'autres de relief plus doux dans la péninsule italique, caractérisée fondamentalement par ses zones rurales. Ces territoires subissent une pénurie d'occupation et l'usage de la terre, ainsi que de services et d'infrastructures de communication inadéquats. Néanmoins, justement cette condition critique a fait que ces zones maintiennent aujourd'hui

des qualités environnementales et histórico-culturelles remarquables, introuvables aux centres urbains, qu'il faut considérer en tant que des valeurs à récupérer en partant de la base d'une possible stratégie de développement. Le débat se fonde sur l'hypothèse qu'il y a un rapport étroit entre les routes et l'occupation du territoire, et considère le territoire intérieur du sud de l'Étrurie se trouvant dans le périmètre des zones intérieures italiennes. Ensuite, une stratégie est proposée pour réactiver ce paysage : commencer par récupérer le réseau capillaire des chemins minuscules qui le pénètrent. Ce dense réseau de sentiers appartenant à la via Clodia peut être tracé et interprété aujourd'hui comme une structure pour traverser et actualiser les régions marginalisées.

Mots-clés : Étrurie ; via Clodia ; dépeuplement ; zones intérieures ; patrimoine

Carreteres i patrons d'ocupació

Ah! Si on avait le métro à Saint-Montron! N'est-ce pas, petite?

– Ça alors, dit Zazie, c'est le genre de déconnances qui m'écœurent particulièrement. Comme si pouvait y avoir le métro dans n'importe quel village.

– Ça viendra un jour, dit le type. Avec le progrès. Y aura le métro partout. Ça sera même ultra-chouette. Le métro et l'hélicoptère, voilà l'avenir pour ce qui est des transports urbains.¹

Paradoxically this is particularly important at the moment because of very strong impact of technology on street use, both building and transport technology have had their transforming effect on it. Inevitably therefore anyone concerned with the development of the street must postulate models for the future development of city patterns as well as street patterns.²

El destí del territori depèn en gran manera de les infraestructures de comunicació. Determina la popularitat i el populositat del lloc amb la seua presència, natura, mode i velocitat.

Una vegada, la gent viatjava a peu, a cavall, o com a màxim en carro o carruatge. Per tant, era necessari puntuar la infraestructura amb centres o petites estructures planejades per aturar-se durant el viatge, com els anomenats *mansioni* al llarg de les carreteres romanes.

Amb modernitat i rapidesa, aquesta necessitat ha desaparegut. Les distàncies entre centres poden ser més grans que la primera. Les relacions ja no depenen del factor de proximitat, sinó de com connecten els territoris les infraestructures.

Per tant, encara que les carreteres no són els únics factors que afecten aquests aspectes –i, en un cert sentit, l'altre, econòmic i polític, per exemple, té les seues repercussions en el disseny d'assentament–, podem definir una relació sòlida entre els sistemes de comunicació i els patrons de liquidació.

Roads and settlement patterns

Ah! Si on avait le métro à Saint-Montron! N'est-ce pas, petite?

– Ça alors, dit Zazie, c'est le genre de déconnances qui m'écœurent particulièrement. Comme si pouvait y avoir le métro dans n'importe quel village.

– Ça viendra un jour, dit le type. Avec le progrès. Y aura le métro partout. Ça sera même ultra-chouette. Le métro et l'hélicoptère, voilà l'avenir pour ce qui est des transports urbains.¹

Paradoxically this is particularly important at the moment because of very strong impact of technology on street use, both building and transport technology have had their transforming effect on it. Inevitably therefore anyone concerned with the development of the street must postulate models for the future development of city patterns as well as street patterns.²

The fate of the territory largely depends on communication infrastructures. They determine the place's popularity and populousness with their presence, nature, mode, and speed.

Once upon a time, people travelled on foot, on horseback, or at most by wagon or carriage. Therefore, it was necessary to punctuate the infrastructure with centres or small structures planned for stopping during the journey, such as the so-called *mansioni* along the Roman roads.

With modernity and speed, this need has disappeared. Distances between centres can be greater than first. Relationships no longer depend on the factor of proximity but on how infrastructures connect territories.

Thus, although roads are not the only factors affecting these aspects –and, in a sense, the other, economic and political, for example, have their repercussions on infrastructure design– we can define a strong relationship between communication systems and settlement patterns.

En conseqüència, podem dir que les carreteres, siguin terrestres o marítimes o aèries, imposen pautes d'ocupació del sòl.

Podríem definir dos tipus de sistemes de carreteres i associar-los amb dos patrons antitètics de liquidació. D'una banda, trobaríem els sistemes de carreteres lents i el territori difusament habitat; per l'altra, la mobilitat ràpida, que, en canvi, continuaria determinant un paisatge ocupat per nuclis o zones.

D'una banda, tindríem un territori continu en el qual les carreteres, arrelades en el sòl, es veuen afectades pels accidents del terreny i es tracen segons raons morfològiques. Els rius representen exemplarment aquest tipus d'infraestructura: al mateix saber que, fins a gairebé tot el segle XVII, hi havia molt pocs mapes que mostraven el traçat de les rutes per terra: la forma de la carretera va prendre com a model la de les vies fluvials, a la qual no era rarament paral·lela, i, per tant, el cartògraf, incapaç de representar-ho tot, representava els rius i no les rutes per terra, que sovint tenien menys importància.³

D'altra banda, per contra, ens trobaríem amb un territori discontinu connectat per infraestructures aèries, que, mitjançant la superelevació, es tornaria independent de les tendències tel·lúriques i avançaria ràpidament cap als destins. La tecnologia assegura aquesta condició, i les rutes aèries, encara que també estan influenciades per factors atmosfèrics, aconsegueixen una desconnexió completa entre carreteres i condicions geomorfològiques. Així doncs, el món està a la seua disposició.

Aquí emergeixen dues imatges oposades. La primera està associada genèricament amb un escenari antic, i la segona amb un escenari modern. Però només en termes de caràcter, de la naturalesa de les carreteres, i no en absolut cronològicament.

N'hi ha prou amb esmentar la famosa Via Appia Antica, l'anomenada *Regina Viarum*. Aquesta carretera traça una línia recta que creua unes poques etapes i viatja recte i ràpid de Roma a Capua a Brindisi. És possible gràcies a l'esforç tècnic per superar impediments orogràfics, com

Consequently, we can say that roads, whether land or sea, or air routes, impose patterns of land occupation.

We could define two types of road systems and associate them with two antithetical settlement patterns. On the one hand, we would find the slow road systems and territory diffusely inhabited; on the other, fast mobility, which, in contrast, would go on to determine an occupied landscape by nuclei or areas.

Consequently, on the one hand, we would have a continuous territory where roads, rooted in the ground, are affected by the accidents of the terrain, and are traced according to morphological reasons. Rivers represent this type of infrastructure exemplarily: at the same time, they are roads par excellence and geographical elements. In this regard, it is significant to learn that, until almost the entire seventeenth century, there were very few maps showing the layout of overland routes: the shape of the road took as its model that of the waterways, to which it was not

infrequently parallel, and so the cartographer, unable to represent everything, depicted rivers and not overland routes, which had often less importance.³

On the other hand, by opposites, we would encounter a discontinuous territory connected by aerial infrastructures, which, by superelevating, became independent of telluric trends and proceeded quickly in the direction of the destinations. The technology ensures this condition, and airline routes, although they too are influenced by atmospheric factors, achieve a complete disconnection between roads and geomorphological conditions. The world thus is at complete disposal.

Here two opposing images emerge. The first is generically associated with an ancient scenario, and the second with a modern one. But only in terms of character, of the nature of the roads, and not at all chronologically.

It is enough to mention the famous Via Appia Antica, the so-called *Regina Viarum*. This road draws a straight

ara moviments de terra, esglaonaments, parets de contenció, subestructures, viaductes i ponts, així com treballs de recuperació i enginyeria hidràulica a la zona pantanosa de la plana de Pontífex.

La Via Appia Antica és una autopista moderna en un cert sentit. Va ser l'alternativa més actualitzada i ràpida a la Via Llatina, que arriba igualment a Capua amb una ruta impermeable, adaptant-se a la morfologia i tocant nombroses ciutats.

En opinió de molts, els romans, amb les seues carreteres, són precursors de la modernitat.

Farinelli (2003) va escriure que tots els grans imperis del passat van establir grans sistemes de carreteres, principalment rectes per ser més ràpids. El model imperial és el que influeix en la modernitat basant-se en el concepte de rectitud i, per tant, velocitat.

A partir d'aquesta observació, podem confirmar com convergeixen la política, l'economia, els sistemes d'infraestructura i l'organització espacial.

Finalment, Ferraro (2001) torna a confirmar la posició d'avantguarda dels romans i el seu sistema de carreteres, afirmant que aquest imperi reeixit i estable (es refereix a l'imperi sota Adrià) es presenta abans de res com una extensió totalment transitable.

El territori discontinu. Formiguers contra deserts

It then becomes clear and certain to him that what he knows is not a sun and an earth, but only an eye that sees a sun, a hand that feels an earth [...]. No truth therefore is more certain, more independent of all others, and less in need of proof than this, that all that exists for knowledge, and therefore this whole world, is only object in relation to subject, perception of a perceiver, in a word, idea.⁴

Per descomptat, els dos models només representen esquematitzacions. La realitat és molt més complexa i capaç de generar escenaris articulats on els models s'encavalquen i hibriden. A més, el paisatge és un arxiu de records i conserva tenaçment traces

line that crosses a few stages and travels straight and fast from Rome to Capua to Brindisi. It is possible thanks to technical effort to overcome orographic impediments, such as earthworks, terracing works, retaining walls, substructures, viaducts, and bridges, as well as reclamation and hydraulic engineering works in the marshy area of the Pontine plain.

The Via Appia Antica is a modern highway in a sense. It was the most up-to-date and fastest alternative to the older Via Latina, which equally reaches Capua with an impervious route, adapting to the morphology and touching numerous cities.

In the opinion of many, the Romans, with their roads, are forerunners of modernity.

Farinelli (2003) has written that all the great past empires established great road systems, mainly straight to be faster. The imperial model is the one that influences modernity by relying on the concept of straightness and, thus, speed.

From this observation, we have confirmation of how politics, economics, infrastructure systems, and spatial organization converge.

Finally, Ferraro (2001) re-confirms the vanguard position of Romans and their road system by stating that this accomplished and stable empire (he is referring to the empire under Hadrian) presents itself first and foremost as an all-walkable extension.

The discontinuous territory. Anteaters versus deserts

It then becomes clear and certain to him that what he knows is not a sun and an earth, but only an eye that sees a sun, a hand that feels an earth [...]. No truth therefore is more certain, more independent of all others, and less in need of proof than this, that all that exists for knowledge, and therefore this whole world, is only object in relation to subject, perception of a perceiver, in a word, idea.⁴

d'esdeveniments que rarament desapareixen. L'esquematzació de l'antic paisatge, densament poblat i esquitxat per carreteres, està així cobert per la infraestructura moderna, que funciona a escala territorial amb grans infraestructures. El resultat és un patró ric, de vegades desordenat i interromput. Aquest és el territori que sovint hem trobat en països antics que han estat habitats.

Deixem a un costat allò que queda impresa en la tela del paisatge; deixem de costat les carreteres, els pobles i les ciutats, que sobreviuen com a llegats de temps passats. En resum, deixem que les qüestions físiques se centren únicament en la dada intangible: la tendència. Analitzem la qüestió des del punt de vista de la distribució de la població. Si considerem això, podem observar que l'organització del territori fa dècades va prenent un caràcter cada vegada més clar que tendeix cap al segon model, el propi de la modernitat. Això es tradueix en escenaris d'amuntegament i despoblament. En conseqüència: la concentració de riquesa i poder. Precisament, un territori discontinu.

Les grans ciutats esdevenen megaciutats i megalòpolis cada vegada més, ciutats-estat en el sentit contemporani, mentre que les petites ciutats tendeixen a esgotar-se en població.

Les megaciutats del segle XX són la imatge de la congestió demogràfica. De vegades apareixen com punts aïllats en territoris deprimits. Altres vegades representen només els vèrtexs d'un territori sobrepoblat. Es produeix a costa de les zones abandonades, així que tenim formiguers contra deserts.⁵

Hi ha moltes raons per a aquesta tendència, sobretot geogràfica, econòmica i cultural. No obstant això, en la majoria dels casos, podem trobar una estreta relació amb la infraestructura generada o generant els nous acords espacials.

La divisió del món en zones cada vegada més densament poblades i demogràficament empobrides esborrarà algunes terres. Si el paisatge és una part del territori, tal com el perceben les poblacions, com diu la Convenció Europea (2000), quan no està habitat ni creuat, no existeix perquè no s'adona d'això.

Of course, the two models represent only schematizations. Reality is much more complex and capable of generating articulated scenarios where models overlap and hybridize. Moreover, the landscape is an archive of memories and tenaciously preserves traces of events that rarely disappear at all. The schematization of the ancient landscape, densely populated and sprinkled by roads, is thus overlaid by modern infrastructure, which works on a territorial scale with big infrastructures. The result is a rich, sometimes messy, and interrupted pattern. That is the territory we have often encountered in ancient countries ever inhabited.

Let us leave aside what remains imprinted in the canvas of the landscape; let us neglect the roads, the towns, and the cities, which survive as legacies of times past. In short, let us leave physical matters to focus only on the intangible datum: the trend. Let us analyse the question from the point of view of population distribution. If we only consider this, we can observe that the organization of the territory has

been taking, for decades now, an increasingly clear character that tends toward the second model, the one proper to modernity. That results in scenarios of overcrowding and depopulation. Consequently: the concentration of wealth and power. Precisely, a discontinuous territory.

Big cities become megacities and megalopolises evermore, city-states in the contemporary sense, while small towns tend to become depleted in population.

The megacities of the 20th century are the picture of demographic congestion. Sometimes they dot demographically depressed regions. Other times they represent only the apexes of an overpopulated territory. It occurs at the expense of abandoned areas, so we have anteaters versus deserts.⁵

There are many reasons for this trend, foremost geographical, economic, and cultural. However, in most cases, we can find a close relationship with the infrastructure generated or generating the new spatial arrangements.

Aquesta situació, per exemple, podria descriure's amb el mateix efecte perceptiu que tenim quan viatgem en un avió. Veiem i partim d'una ciutat i aterrem sobtadament en una altra que estem visitant. Tot el que hi ha entre les dues realitats és com si no existís gràcies a la rapidesa i al desacoblament entre carreteres per condicions geogràfiques. Percebem només la sortida i la destinació. No podem veure tota la resta, així que ho suprimim.

La qüestió italiana de les zones interiors

*Attorno, solo silenzio e passeri. Momenti perfetti, che valgono un viaggio. Penso all'orrido rettilineo che risucchia gli italiani e dal profondo mi sgorga il ringraziamento all'autostrada che, se ha svuotato l'Italia l'ha però lasciata intatta dietro una foresta vergine di rovi. Come il castello della Bella Addormentata.*⁶

La qüestió, encara que generalitzable, adquireix diversos matisos en diferents zones geogràfiques. Milà i Roma no es veuen afectats pels problemes de Delhi, Caracas o Xangai. Són grans centres i territoris metropolitans que atreuen població, serveis i infraestructures, però no sofreixen la forta congestió que afecta les megaciutats extranacionals o extraeuropees.

No obstant això, és possible observar la tendència fins i tot a Itàlia (i podríem dir el mateix d'Espanya, on la qüestió té un caràcter endèmic, presentant zones geogràficament desertes difícils d'habitar), per la qual les zones rurals es deixen cada vegada més a favor dels centres metropolitans.

La qüestió territorial consisteix en una marcada polarització entre els territoris on hi ha oportunitats, recursos, serveis i inversions i les àrees en què l'envelliment, la pobresa i el despoblament estan empitjorant.⁷ A Itàlia, aquesta tendència s'anomena el problema de les àrees interiors.

The division of the world into increasingly densely populated and demographically impoverished areas will erase some lands. If the landscape is a part of the territory, as perceived by populations, as the European Convention (2000) says, when it is neither inhabited nor crossed, it does not exist because no glance realizes it.

This situation, for example, could be described with the same perceptual effect we have when we travel on an airplane. We see and depart from one city and land suddenly in another that we are visiting. Everything between the two realities is as if it did not exist thanks to the speed and the detachment between roads by geographical conditions. We perceive only the departure and the destination. We can't see all the rest, so we delete it.

The Italian issue of Internal Areas

Attorno, solo silenzio e passeri. Momenti perfetti, che valgono un viaggio. Penso

*all'orrido rettilineo che risucchia gli italiani e dal profondo mi sgorga il ringraziamento all'autostrada che, se ha svuotato l'Italia l'ha però lasciata intatta dietro una foresta vergine di rovi. Come il castello della Bella Addormentata.*⁶

The issue, although generalizable, takes on varying nuances in different geographical areas. Milan and Rome are certainly not affected by the problems of Delhi, Caracas, or Shanghai. They are large centres and metropolitan territories that attract population, services, and infrastructure, but they do not suffer from the heavy congestion that afflicts extra-national or extra-European megacities.

Nonetheless, it is possible to observe the trend even in Italy (and we could say the same about Spain, where the issue has an endemic character, presenting geographically desert areas difficult to inhabit), whereby rural areas are increasingly left in favour of metropolitan centres.

Les àrees interiors poden ser “intermèdies,” “perifèriques” o “ultraperimetrals,” i es defineixen per la distància temporal (no espacial) que els separa dels anomenats “pols d’atracció urbana.” Aquests són els centres dotats de serveis sanitaris i educatius i una estació de tren fins i tot de grandària petita a mitjana, però amb una alta assistència. El veritable factor discriminador és, per tant, el de l’autopista, que es mostra en els mapes de classificació (figura 1).

Tot això sembla combinar-se estretament amb un altre factor, el morfològic.

Si observem el mapa, ens adonarem que les “zones de l’interior” coincideixen amb la part aspra, muntanyenca, apenínica i alpina, i a vegades fins i tot accidentada, de la península.

Aquesta part té una grandària important, ja que representa el 61% del territori nacional. Per tant, no és en absolut menyspreable.

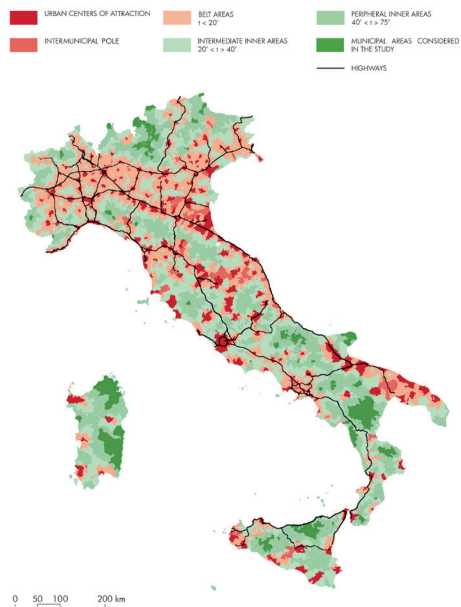


Figura 1. Identificació i classificació de les àrees interiors

Figure 1. Identification and classification of the Inner Areas

The territorial issue consists of a marked polarization between territories in which opportunities, resources, services, and investments are and areas in which aging, poverty, and depopulation are worsening.⁷ In Italy, this trend is called the issue of Inner Areas.

Inland areas can be “intermediate,” “peripheral,” or “ultraperipheral,” and are defined by the temporal (not spatial) distance that separates them from the so-called “urban poles of attraction.” Those are the centres equipped with health and educational services and a train station even of small to medium size but with high attendance. The real

discriminating factor is thus that of the highway, shown in the classification maps (figure 1).

All this seems to combine closely with another factor, the morphological one.

As we look at the map, we will notice that “inland areas” coincide with the rough, mountainous, Apennine and Alpine, and sometimes even hilly, part of the peninsula.

This part is significant in size, accounting for 61% of the national territory. Therefore, it is not at all negligible.

Aquesta part té una grandària important, ja que representa el 61% del territori nacional. Per tant, no és en absolut menyspreable.

A més, si bé la distància de l'autopista ha descoratjat la construcció i el desenvolupament econòmic d'aquests paisatges, també els ha deixat quasi intactes i massa renaturalitzats a causa del seu abandonament.

De fet, aquest estat d'aïllament ha significat que aquests territoris deprimits encara conserven els recursos culturals i mediambientals cristallitzats en una dimensió intemporal. Aquests són paisatges identitaris resultants de processos d'antropització, testimonis avui dia d'un passat vibrant, malgrat un present certament criticable.

La presència d'aquestes qualitats, els anomenats béns de l'ecosistema dels quals els pols urbans són escassos, es perceben com a valors i potencial encara no expressats. Suscita una reflexió sobre el destí d'aquestes zones, que caracteritzen i diversifiquen profundament el país.

No obstant això, cal anar amb compte. Encara que la crisi d'abandonament és evident, és menys clar el risc al qual aquestes àrees poden ser sotmeses per aquells que aparentment cuiden de la seua protecció classificant-les com un "bé cultural".

És a dir, un bé que acaba sent preservat i protegit d'acord amb la lògica que sovint tendeix a aïllar aquests valors, traçant aquesta línia que separa allò antic d'allò contemporani, la història dels esdeveniments actuals, i la cultura del sentiment modern. Es tracta d'una protecció que tendeix a relegar aquest patrimoni, el paisatge rural i històric, a un món que ja no hi és, passat, a una dimensió exclusivament simbòlica i cultural i que ja no és funcional i productiva. En el seu lloc, és precisament aquest últim el que és propi d'un paisatge com l'italià, on la visió estètica sorgeix només en un segon moment. Els artesans i els comerciants, el treball dels camps i la neteja dels boscos, i l'atenció prestada a l'estudi del territori per a les avaluacions principalment tècniques i econòmiques han donat forma a aquest paisatge, originalment.

La civilització urbana, cada vegada més afectada per la vida de la ciutat, mira al camp amb un ull nostàlgic i romàntic i assigna a l'agricultura el paper gairebé exclusiu de la protecció

Moreover, while the distance of the highway has discouraged the building and economic development of these landscapes, it has also left them almost intact and too much renaturalized due to their abandonment.

Indeed, this state of isolation has meant that these depressed territories still retain cultural and environmental resources crystallized in a timeless dimension. These are identity landscapes resulting from centuries-old processes of anthropization, witnesses today to a vibrant past, despite a present that shows several criticalities.

The presence of such qualities, the so-called ecosystem goods of which urban poles are in short supply, are perceived as still unexpressed values and potential. It prompts reflection on the fate of these areas, which deeply characterize and diversify the country.

However, one must be careful. While the crisis of abandonment is evident, it is less clear the risk to which these areas may be subjected by those

who ostensibly take care of their protection by classifying them as a "cultural good."

That is, a good to preserve and protect according to logic that often tends to isolate these values, treading that line that separates the ancient from the contemporary, history from current events, and culture from modern sentiment. It is a protection that tends to relegate this heritage, the rural and historical landscape, to a world gone, passed, to an exclusively symbolic and cultural dimension and no longer a functional and productive one. Instead, it is precisely the latter that is proper to a landscape such as the Italian one, where the aestheticizing vision arises only in a second moment. Artisans and shopkeepers, the work of the fields and the clearing of the woods, and attention paid to the study of the territory for mainly technical and economic evaluations have shaped this landscape, originally.

Urban civilization, increasingly afflicted by city life, looks back to the countryside with a nostalgic and romantic eye and assigns to agriculture

mediambiental, destinada a contenir el dany de la cultura de construcció poc saludable, en lloc del d'un recurs productiu. Però això és una visió distorsionada. Aquest paper resulta poc econòmic, estèril i, òbviament, no n'hi ha prou amb obstaculitzar el desenvolupament inadequat de la terra si no està flanquejat per altres usos. Per tant, sembla que la capacitat econòmica que es pot buscar en el paisatge avui dia és la que inverteix tot només en una fructificació de tipus turístic. No obstant això, la terciarització de l'economia d'aquestes zones posaria en perill el veritable caràcter de la terra que requereix protecció. Els humans i el medi ambient són elements inseparables, i un és fonamental per a l'altre. És un pacte de supervivència, un equilibri entre els recursos mediambientals i el treball humà que ha fet de la zona el paisatge que ara és. En aquest pacte, la seua bellesa floreix. La laboriositat dels habitants i la seua cura pel medi ambient han fet d'això un paisatge cultural que ens acompanya durant molt de temps, de llarga durada. Però la seua bellesa només pot existir si aquest paisatge continua viu i ple de treball. La seua millor conservació i la seua protecció més lúcida resideixen en aquesta condició.

Les imatges del territori rural d'Itàlia que es remunten a menys d'un segle ho demostren. Mostren un territori habitat, treballat, conreat i cuidat, on els signes de la història, els béns que han de ser protegits, semblen ben preservats perquè són útils, necessaris per a les activitats diàries, i participen plenament en l'escenari de la vida.

Prenguem com a exemple aquests parells de fotos que comparen els mateixos paisatges en el passat, fa 80-60 anys i avui. Les preses representen el paisatge de l'Etrúria del Sud Interior, entre Barbarano Romano i Toscana, una àrea territorial inclosa en el perímetre de les zones interiors que pateixen, avui dia, les condicions que s'acaben de descriure (figura 2).

Aquestes imatges mostren els ponts romans a Blera, el Diable i el Rocca (figures 3 i 4), i el congost al nord de Blera (figura 5).

De la comparació, l'abandonament és evident d'immediat, acreditat per la degradació soferta per la terra. El paisatge pareix salvatge, i els signes de treball humà tendeixen a desaparèixer, enfosquits per la vegetació.

the almost exclusive role of environmental protection, intended to contain the damage of unhealthy building culture, rather than that of a productive resource. But this is a distorted view. This role soon turns out uneconomic, sterile, and obviously, it is not enough to hinder improper land developments if not flanked by other uses. Thus, the economic capacity searchable in the landscape today is that which invests everything in a tourism-type fruition. However, the tertiarization of the economy of this area would jeopardize the true character of the land that requires protection. Humans and the environment are non-detachable elements, and one is fundamental to the other. It is a survival pact, an interwoven balance between environmental resources and human labour that has made the area the landscape it is. In this pact, its beauty lives. The inhabitants' industriousness and their care for the environment have made this a cultural landscape testifying to us of a long time, of long duration. But its beauty can only exist if this landscape continues to be alive and teeming with work. Its best preservation and its most lucid protection reside in this condition.

Images of Italy's rural territory dating back less than a century bear witness to this. They show a territory inhabited, worked, cultivated, and cared for, where the signs of history, the goods to be protected, appear well preserved because meant as useful, necessary for daily activities, and fully participating in the scenario of life.

Let us take as an example these pairs of photos that compare the same landscapes in the past, 80-60 years ago and today. The shots depict the landscape of Inner Southern Etruria, between Barbarano Romano and Tuscania, a territorial area included in the perimeter of inland areas that suffer, today, from the conditions just described (figure 2).

These images show the Roman bridges in Blera, the Devil and the Rocca ones (figures 3 and 4), and the gorge north of Blera (figure 5).

From the comparison, the abandonment is immediately evident, attested by the degradation suffered by the land. The landscape appears wild, and the signs of human labour tend to disappear, obscured by vegetation.

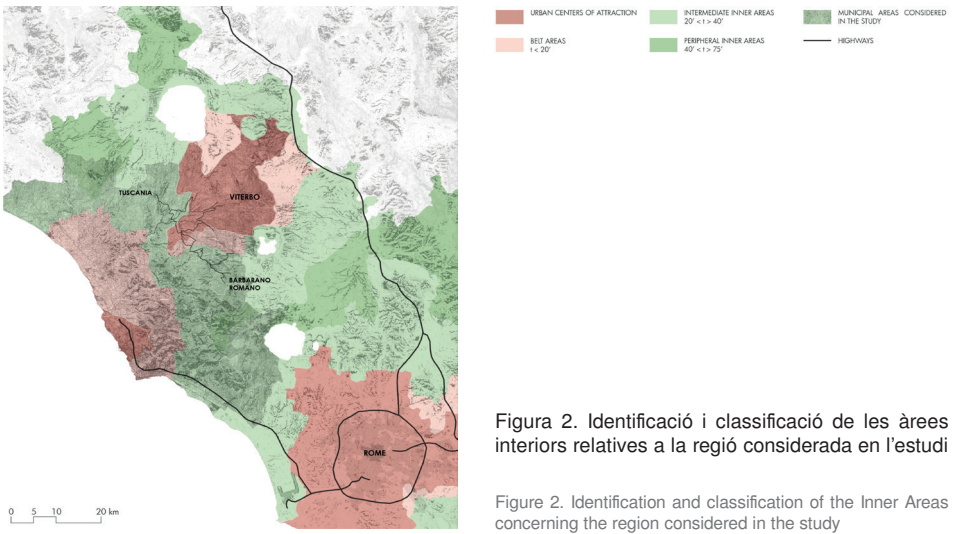


Figura 2. Identificació i classificació de les àrees interiors relatives a la regió considerada en l'estudi

Figure 2. Identification and classification of the Inner Areas concerning the region considered in the study



Figura 3. Una comparació entre el paisatge d'ahir i d'avui. El Pont de Diavolo Romà prop de Blera en una foto històrica de 1943 i en una instantània de 2016

Figure 3. The landscape of yesterday and today compared. The Roman Diavolo Bridge near Blera in a historical photo from 1943 and in a 2016 snapshot



Figura 4. Una comparació entre el paisatge d'ahir i d'avui. El pont romà de Rocca prop de Blera en una foto històrica de la dècada de 1960 i en una instantània de 2016

Figure 4. The landscape of yesterday and today in comparison. The Roman Rocca Bridge near Blera in a historical photo from the 1960s and in a 2016 snapshot



Figura 5. Una comparació entre el paisatge d'ahir i d'avui. El congost per on flueix el torrent Biedano es veu des de l'altiplà ocupat per l'assentament etrusc de Blera en una foto històrica de 1943 i tal com apareix avui

Figure 5. The landscape of yesterday and today compared. The gorge where the Torrent Biedano flows seen from the plateau occupied by the Etruscan settlement of Blera in a historical photo from 1943 and as it appears today

El Territori d'Etrúria del Sud Interior i la Via Clòdia

Un paese che non ha neanche più un nome: un pezzo di Lazio, un pezzo di Toscana; ma fu Etruria, fino a oltre le porte di Roma, e poi Tuscia romana, di contro alla Tuscia dei Longobardi. Finché nella parte costiera divenne Maremma. Grandi strade consolari l'attraversavano, la Cassia, la Clodia, l'Aurelia. Divenuta insicura l'Aurelia, e per i corsari e per la malaria, le due strade fondamentali rimasero la Clodia e la Cassia, di cui l'una, la Clodia, è quasi scomparsa, mentre la Cassia è stata ridotta, per così dire, allo stato laicale, dall'autostrada del Sole [...].

Certo, una parte della Tuscia romana, quella che ingloba Viterbo, per la presenza di Viterbo, è ancora frequentata, ma solo per la strada, percorsa dal puzzolente flusso delle automobili. Pure è rimasta appartata lo stesso, e tutto fa pensare che lo rimarrà: questi luoghi di fate e di romanzi cavallereschi, come Norchia, Blera, la macchia di Orlando, restano ancora luoghi di fate e di chanson de geste [...].

Eppure, questo paese, così rustico e aperto ai venti e al sole, ebbe più di sei secoli di una civiltà assai alta per i tempi –siamo fra l'VIII secolo e il XIV– ormai tagliato dal vivo delle più grandi strade di comunicazione –l'Aurelia, ma come allora appena lo sfiora– fu in questi secoli un crocicchio di comunicazioni, zona-cuscinetto tra bizantini e longobardi, e poi tra lo Stato della Chiesa e la Toscana dei Comuni.

Questi secoli di gloria sono rimasti affidati non solo alle notizie delle pergamene, ma a monumenti di rara, talora altissima qualità. [...]

Questi monumenti, S. Pietro e S. Maria Maggiore in primissima linea, avevano fatto la meraviglia di tutti gli storici dell'arte, scaglionati com'erano, fra il IX e l'XI secolo. E come nacquero in quell'angolo morto della storia? Ma è che, a quel tempo, non era un angolo morto. [...]

Ma il silenzio [...] non è silenzio di cimitero, perché la rovina non opprime e il silenzio ti esalta: gorgoglia all'orecchio come da una conchiglia marina. Ecco, si può sospendere il tempo, sedersi sulla sponda della strada vuota, ascoltarci. È qui che la Tuscia romana riaffiora, come dalle acque, ospita la primavera.⁸

The Territory of Inner Southern Etruria and the via Clodia

Un paese che non ha neanche più un nome: un pezzo di Lazio, un pezzo di Toscana; ma fu Etruria, fino a oltre le porte di Roma, e poi Tuscia romana, di contro alla Tuscia dei Longobardi. Finché nella parte costiera divenne Maremma. Grandi strade consolari l'attraversavano, la Cassia, la Clodia, l'Aurelia. Divenuta insicura l'Aurelia, e per i corsari e per la malaria, le due strade fondamentali rimasero la Clodia e la Cassia, di cui l'una, la Clodia, è quasi scomparsa, mentre la Cassia è stata ridotta, per così dire, allo stato laicale, dall'autostrada del Sole [...].

Certo, una parte della Tuscia romana, quella che ingloba Viterbo, per la presenza di Viterbo, è ancora frequentata, ma solo per la strada, percorsa dal puzzolente flusso delle automobili. Pure è rimasta appartata lo stesso, e tutto fa pensare che lo rimarrà: questi luoghi di fate e di romanzi cavallereschi, come Norchia, Blera, la macchia di Orlando, restano ancora luoghi di fate e di chanson de geste [...].

Eppure, questo paese, così rustico e aperto ai venti e al sole, ebbe più di sei secoli di una civiltà assai alta per i tempi –siamo fra l'VIII secolo e il XIV– ormai tagliato dal vivo delle più grandi strade di comunicazione –l'Aurelia, ma come allora appena lo sfiora– fu in questi secoli un crocicchio di comunicazioni, zona-cuscinetto tra bizantini e longobardi, e poi tra lo Stato della Chiesa e la Toscana dei Comuni. Questi secoli di gloria sono rimasti affidati non solo alle notizie delle pergamene, ma a monumenti di rara, talora altissima qualità. [...]

Questi monumenti, S. Pietro e S. Maria Maggiore in primissima linea, avevano fatto la meraviglia di tutti gli storici dell'arte, scaglionati com'erano, fra il IX e l'XI secolo. E come nacquero in quell'angolo morto della storia? Ma è che, a quel tempo, non era un angolo morto. [...]

Ma il silenzio [...] non è silenzio di cimitero, perché la rovina non opprime e il silenzio ti esalta: gorgoglia all'orecchio come da una conchiglia marina. Ecco, si può sospendere il tempo, sedersi sulla sponda della strada vuota, ascoltarci. È qui che la Tuscia romana riaffiora, come dalle acque, ospita la primavera.⁸

Bastaria llegir les poques pàgines que Cesare Brandi (2006) dedica a Tuscia Romana per descriure en una imatge el que Etrúria és avui i el que era fa molt de temps. Les seues paraules bé suggereixen que aquest lloc, que ara és “una cantonada cega, rústica i oberta als vents i al sol,”⁹ va ser una vegada una cruïlla viva de carreteres i cultures. És difícil imaginar-ho pel que sembla ara, però després de tot, les nombroses i precioses restes d'aquest passat no indueixen a pensar d'una altra manera, i si observem les coses amb la deguda atenció, llavors podrem recuperar la imatge d'aquesta terra fervent.

No és fàcil esbossar la història exhaustiva d'Etrúria i d'aquest tros de terra. En canvi, és necessari aclarir i donar a conèixer algunes qüestions. En primer lloc, cal començar pel nom: per entendre per què aquesta terra, que va tindre un passat tan ric i no exclusivament etrusc, que va ser Tuscia Romana i *Patrimonium Sancti Petri*, i que ara és l'Alto Lazio, continua portant el nom d'una civilització molt antiga i es diu Etrúria. Llavors podríem dir que totes les denominacions són vàlides, i que la zona hauria de denominar-se més aviat Alto Lazio segons les convencions actuals.

Els romans en aquestes terres eren etruscs, tot i que van lluitar i van tractar d'alterar els seus assentaments. De la mateixa manera, també ho eren els bizantins i llombards que vivien aquí. Els etruscs són també els actuals habitants i aquells que no hi vivien físicament, però sens dubte ho van fer amb el seu intel·lecte. Henry Moore, Alberto Giacometti i Arturo Martini eren etruscs.

Però aquest és un destí ineludible per a la terra que a tot arreu fa rastres d'aquest passat mai negats, però sempre observats, temuts i recuperats.

Els llocs del cristianisme s'eleva sobre els de cultes etruscs: les esglésies es van fundar sobre necròpolis per consagrar l'arranjament i caràcter sagrat dels territoris. I així el món sempre torna a emergir de la terra per tornar a habitar la superfície. Els simposis de sarcòfags, d'homes reclinats, grossos, inactius, despreocupadament conscients de ser fora de temps, es poden trobar en les grans esglésies de la Tuscia romana (figura 6), en patis i places urbanes, sota l'ombra d'una torre, o a la llum solar oberta. En companyia

It would suffice to read the few pages that Cesare Brandi (2006) devotes to Tuscia Romana to describe in a picture what Etruria is today and what it was long ago. His words well suggest how this place, which is now “a blind corner, rustic and open to the winds and the sun,”⁹ was once a lively junction of roads and cultures. It is hard to imagine it for what it now appears, but after all, the many precious remains of that past do not induce one to think otherwise, and if one looks at things with due attention can then recover the image of that fervent land.

It is not easy to outline short an exhaustive history of Etruria and this piece of land. Some issues, however, need to be clarified and made known.

First, we must start with the name: with understanding why this land, which had such a rich and not exclusively Etruscan past, which was Tuscia Romana and *Patrimonium Sancti Petri*, and is now Alto Lazio, still bears the name of a very ancient civilization and is called Etruria. Then we could say that all the denominations are valid, and the area should more aptly be referred to as Alto

Lazio according to current conventions.

The Romans in these lands were Etruscans, although they fought and tried to alter their settlements. In the same way, so were the Byzantines and Lombards who lived here. Etruscans are also the present inhabitants and those who did not live there physically, but certainly did with their intellect. Henry Moore, Alberto Giacometti, and Arturo Martini were Etruscans.

But this is an inescapable fate for land that everywhere brings out traces of that past never negated but always observed, feared, and recovered.

The places of Christianity rise on Etruscan cultic ones: churches were founded on necropoleis to enshrine the arrangements and sacredness of the territories. And so that world always re-emerges from the earth to re-inhabit the surface. Symposia of sarcophaguses, of reclining, fat, idle man, unhurriedly aware of being out of time, can be found in the great churches of Roman Tuscia (figure 6), in courtyards and urban squares, under the shadow

o en solitud, observen que les coses passen, tot i que poc passa en aquests llocs. Són imatges de mort, però també de vida, d'una memòria que mai deixa de sobreviure. Són les imatges d'aquest món antic que cíclicament es vessa en el present, cada vegada més ric amb influències i traces que se li afegixen i s'integren amb el progrés del temps i l'arribada de noves cultures. Podem dir que la identitat d'aquests llocs coincideix amb la del paisatge etrusc, que contínuament ha sospesat els esdeveniments posteriors sense excloure el florir d'altres civilitzacions amb els seus costums i llengües i una extraordinària versatilitat cultural que també caracteritza aquesta regió. Els etruscs es van alimentar de les tradicions d'altres. Van derivar del grec que al segle VIII aC va desembarcar a les costes de la península italiana, fins llavors una perifèria de la Mediterrània en comparació amb les grans civilitzacions prehistòriques i protohistòriques de Creta i la mar Egea.¹⁰



Figura 6. Simposi de sarcòfags etruscs a l'església de San Pietro en Tuscània

Figure 6. Symposia of Etruscan sarcophaguses in the church of San Pietro in Tuscania

of a tower, or in the open sunlight. Whether in company or solitude, they watch things flow by, even though little happens in these places. They are images of death but also of life, of a memory that never stops surviving. They are the images of that ancient world that cyclically spills over into the present, ever richer with influences and traces that add to it and integrate with the progress of time and the coming of new cultures. We can say that the identity of these places coincides with that of the Etruscan landscape, which has

continually weighed on later developments without excluding the flourishing of other civilizations with their customs and languages and an extraordinary cultural versatility that also characterizes this region. The Etruscans themselves fed on others' traditions. They derived theirs from the Greek one that in the 8th century B.C. landed on the coasts of the Italian peninsula, until then a periphery of the Mediterranean compared to the prehistoric and protohistoric great civilizations of Crete and the Egean.¹⁰

L'esperit etrusc sempre ha impregnat aquests territoris voletejant en els paisatges històrics, fins a l'últim, l'actual, on les tombes i els antics sepulcres apareixen dispersos i abandonats en els camps de cultiu i les pastures i on les vaques jeu en caverne intemporals apropiant-se, lluny de profanar, dels llocs sagrats. Al cap i a la fi, els qui han intentat reconstruir una identitat, un nou imaginari, han partit d'aquest passat. Els Medici, col·leccionistes d'antiguitats, van acudir al món etrusc amb els seus artistes de la cort, entre ells Donatello i Pollaiuolo, per a trobar la cultura de l'humanisme florentí. De la mateixa manera, els neoplàtonics, com Egidio da Viterbo, van reescriure històries centrades en el mite etrusc, comparant als Lucumoni *divinarum rerum interpretes* amb els patriarques israelites; de la mateixa manera, també Dante es va basar en aquest repertori d'imatges per a dissenyar el seu Infern.¹¹

Com més ens endinsem en ella, més ens adonem d'un fet sempre vàlid: que la realitat no parla d'afirmació sinó de barreja. Mai hi ha una sola cultura dominant, perquè la que preval s'alimenta del passat i coexisteix amb les altres coetànies. Així, també Etrúria ha d'entendre's com el resultat d'un entrelaçament de tradicions, reminiscències i influències. No s'exclouen mútuament, sinó que se sumen les unes a les altres, recolzant-se fermament en l'única antecessora de totes (si exclouem les cultures pre-vil·lanovanes i Vil·lanova que van confluïr en l'etrusca), que ha donat nom a la terra, Etrúria. No sols serà possible identificar una tradició autènticament italiana, producte de les influències regionals; si entrem en una església romànica, escoltarem els ressons de la Mediterrània i de més enllà dels Alps: un clar trilingüisme, llombard, àrab i francès, característic d'una regió de trànsit, pròxima a la mar, en el llindar de les possessions eclesiàstiques i del que seria el comtat Matildic, i capaç de sintetitzar la primera arquitectura italiana, mai aïllada del context mediterrani, ni resguardada del nord-europeu, però mai sotmesa a l'un o l'altre, innovadora i autònoma.¹²

I al mateix temps, veurem aquestes esglésies implantades sobre altars etruscos, a més de presenciar, com era costum, la reutilització de materials d'aqueix món més antic: capitells de peralt o tessel·les de marbre historiades que formen part dels relats de les façanes eclesiàstiques.

The Etruscan spirit has always pervaded these territories hovering in the historical landscapes, down to the last, the present one, where tombs and ancient sepulchres appear scattered and abandoned in agricultural fields and pastures and where cows bivouac in timeless caverns appropriating, far from profaning, sacred places. And after all, those who have tried to reconstruct an identity, a new imaginary, have started from this past. The Medici, antique collectors, turned to the Etruscan world with their court artists, including Donatello and Pollaiuolo, to find the culture of Florentine humanism did so. In the same way, Neoplatonic scholars, such as Egidio da Viterbo, rewrote stories centred around the Etruscan myth, comparing the Lucumoni *divinarum rerum interpretes* to the Israelite patriarchs; in the same way, Dante too drew from this repertoire of images to design his Inferno.¹¹

The more we go into it, the more we realise a fact always valid: that reality does not speak of affirmation but admixture. There is never just one

dominant culture, for the one that prevails feeds on the past and coexists with the other coeval ones. So, Etruria, too, must be understood as the result of an interweaving of traditions, reminiscences, and influences. They are not mutually exclusive but add to each other, resting firmly on the one predecessor to all (if we exclude the pre-Villanovan and Villanovan cultures that converged in the Etruscan one), which has given the land, Etruria, its name. Not only will it be possible to identify an authentically Italian tradition here, the product of regional influences; if we enter a Romanesque church, we will hear echoes from the Mediterranean and beyond the Alps: a clear trilingualism, Lombard, Arabic, and French, that is characteristic of a region of transit, close to the sea, on the threshold of ecclesiastical possessions and of what was to become the Matildic county, and capable of summarising early Italian architecture, never isolated from the Mediterranean context, nor resected from the northern European one, but never subject to one or the other, innovative and autonomous.¹²

L'arquitectura d'Etrúria o de la Tuscia Romana és universal: manté unides les memòries capaces de narrar les geografies polítiques, els viatges i les rutes que van unir aquesta terra a altres: des de la civilització etrusca, que va dialogar amb els micènics i després amb els grecs, fins a la civilització medieval que va reunir les tendències locals amb les mediterrànies i continentals, en un universalisme que necessitava una cultura profunda.

D'aquest paisatge, el sector investigat, per avançar en la discussió, és el que comprén entre Barbarano Romano i Tuscània. És un cinturó intermedi caracteritzat per la presència d'una antiga ruta, la Via Clòdia (figura 7).

Les carreteres, com s'ha esmentat, tenen el poder d'influir en l'evolució d'una regió, per marcar el seu èxit o declivi, al seu torn, es veuen afectades pel destí dels centres que troben al seu recorregut. Així, en aquest cas, el sistema de la via Clòdia amb les seues branques s'uneix sòlidament amb el territori, compartint moments tant de fama com d'oblit.

Els límits hidrogeomorfològics identifiquen l'àrea en consideració. Les muntanyes Cimini el delimiten a l'est, el sistema muntanyenc de Tolfa a l'oest, la caldera Bracciano al sud, i la caldera Bolsena al nord. Per tant, des d'un punt de vista geomorfològic, és una àrea ben definida, però sobretot, és coherent en termes d'aspectes culturals. Des del període etrusc, precisament des del segle VI aC, aquest paisatge s'ha fet conegut pel fenomen arquitectònic de les necròpolis rocoses, excavades en els bancs de toba que emergeixen al llarg de les gorges, i amb vistes als assentaments antics (figura 8). A més, es va caracteritzar per una rica activitat agrícola. A això es vinculen molts topònims locals, com la presència del santuari de Demèter prop de Vetralla, i la cridanera aparició de viles rústiques a l'època romana. Més tard, en l'edat mitjana, Clòdia es va renovar com a via que connectava centres fortificats i castells, esglésies parroquials i catedrals, sobretot, construïdes per a simbolitzar el poder sagrat del llavors naixent Estat-Església (figura 9). La més famosa és la de Sant Pere de Tuscània, que ocupa l'antic arc (figures 12, 19) i que, des de 1093 fins a 1192, durant quasi un segle, va ser la seu de la càtedra episcopal.

And at the same time, we will see these churches implanted on Etruscan altars, as well as witnessing, as was the custom, the reuse of materials from that older world: capitals of perusal or marble tesserae historiated to constitute part of the narratives of ecclesiastical facades.

Etruria's or Tuscia Romana's architecture is universal: it holds together memories able to narrate the political geographies, travels, and routes that united this land to others: from the Etruscan civilization, which dialogued with the Mycenaean and then the Greeks, to the medieval civilization that brought together local trends with the Mediterranean and continental ones, in a universalism that needed deep culture.

Of this landscape, the investigated sector, to advance the discussion, is that comprised between Barbarano Romano and Tuscania. It is an intermediate belt characterized by the presence of an ancient route, the Via Clodia (figure 7).

The roads, as mentioned, have the power to influence the developments of a region, to mark its success or decline, in turn being affected by the fate of the centers they encounter. So, in this case, the

via Clodia system with its branches binds solidly with the territory, sharing moments of fame and oblivion.

Hydrogeomorphological boundaries identify the area under consideration. The Cimini Hills delimit it to the east, the Tolfa mountain system to the west, the Bracciano caldera to the south, and the Bolsena caldera to the north. Thus, from a geomorphological point of view, it is a well-defined area, but above all, it is coherent in terms of cultural aspects. Since the Etruscan period, precisely since the 6th century B.C., this landscape has become known for the rock necropolis architectural phenomenon, excavated in the tuffaceous banks emerging along the gorges, and overlooking the ancient settlements (figure 8). Moreover, a rich agricultural activity characterized it. Many local place names, such as the presence of Demeter's sanctuary near Vetralla, and the conspicuous appearance of rustic villas in Roman times, are linked to this. Later, in the Middle Ages, Clodia was renewed as a road of fortified centers and castles, parish churches and cathedrals, above all, built to symbolize the sacred power of the then nascent Church-State (figure 9). Most famous is that of St. Peter's in Tuscania, which occupies the ancient arch (figures 12, 19) and which, from 1093 to 1192, for almost a century, was the seat of the bishop's chair.

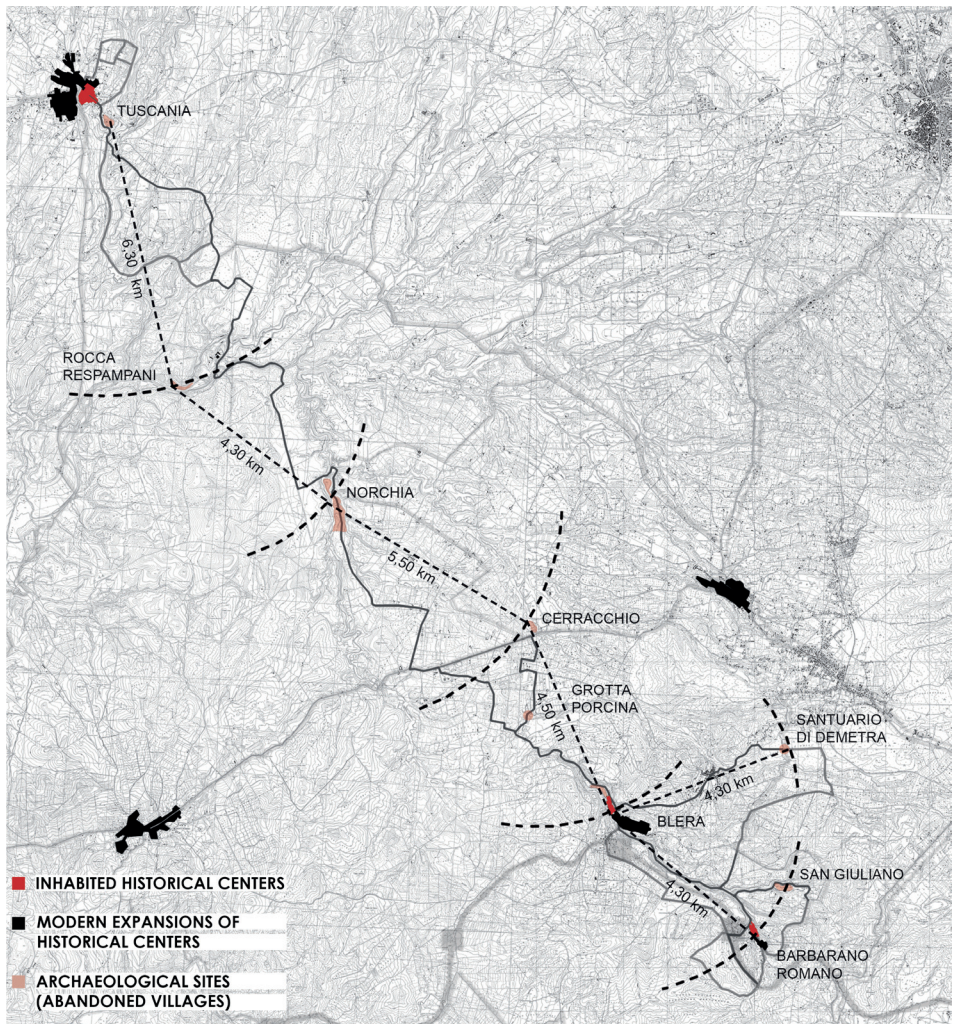


Figura 7. La via Clòdia va des de Barbarano Romano fins a Tuscània. La Via Clòdia és una carretera local de caràcter local que connecta els centres del territori etrusc, col·locat a poca distància l'un de l'altre. Per aquesta raó, encara es presta a viatjar en mode lent avui dia

Figure 7. The via Clodia route from Barbarano Romano to Tuscania. The via Clodia is a local road of local character that connected centers of the Etruscan territory, placed at a short distance from each other. For this reason, it still lends itself to being traveled in a slow mode today



Figura 8. Paisatges històrics: Norchia i el paisatge etrusc de les necròpolis rocoses. La necròpoli rupestre amb les tombes *semi-dado* enfront de la rasa de Pile, observada des de l'altiplà de Norchia

Figure 8. Historic Landscapes: Norchia and the Etruscan landscape of the rock necropolises. The rock necropolis with the semi-dado tombs facing the Pile ditch, observed from the Norchia plateau



Figura 9. Paisatges històrics: Norchia i el paisatge medieval de la castellització. Vista de la zona de l'absis de l'església en ruïnes de San Pietro en Norchia. Podem discernir les restes de la imposta de les golfes que cobria la cripta

Figure 9. Historic Landscapes: Norchia and the medieval landscape of castellation. View of the apse area of the ruined church of San Pietro in Norchia. We can discern the remains of the impost of the attic that covered the crypt



Figura 10. Paisatges històrics: Norchia i el paisatge rural i pintoresc de la reutilització. L'interior d'una cambra funerària de l'Antiguitat Tardana reutilitzada com a refugi d'animals fins no fa molt de temps

Figure 10. Historic Landscapes: Norchia and the rural and picturesque landscape of reuse. The interior of a rock burial chamber from Late Antiquity reused as an animal shelter until not too long ago



Figura 11. Paisatges històrics: Norchia i reforma agrària. El paisatge de reforma agrària prop de Norchia amb la carretera vorejada per eucaliptus darrere del fullatge del qual apareix una masia. Al fons hi ha la silueta de les muntanyes Cimini.

Figure 11. Historic Landscapes: Norchia and land reform. The land reform landscape near Norchia with the road bordered by eucalyptus trees behind the foliage of which a farmhouse appears. In the background is the silhouette of the Cimini Hills.

Les carreteres principals, que són, fins i tot avui, les de la institució romana, ajuden en la delimitació i caracterització de la zona: primer, la Via Clòdia. És l'eix d'estructuració del territori a estudi, a les vores orientals i occidentals dels quals s'estenen la Cassia i Aurelia, respectivament. De fet, és precisament el destí de les carreteres, juntament amb les decisions polítiques i estratègiques, el que va marcar el destí del territori: que va fer d'aquesta Etrúria, l'interior de Clòdia, fins als segles XII i XIII, un lloc viu i central en la història; que va fer de la Cassia, un important camí romà, que va reforçar la seua importància com a eix que connecta Roma i Alto Latium quan Viterbo es converteix en la seu de la catedral episcopal; que, finalment, va fer de la via Aurelia, que va passar antigament a través de llocs poc saludables i perillosos prop de la costa, una artèria ocupada de la costa, que es va transformar i poblar per turisme de costa i economies industrials. Podem observar paisatges homogenis, tots caracteritzats per un sòl tufaci, marró vermellós fosc, com Potter (1985) diria, produït per l'activitat volcànica, i gravat per barrancs i llegats d'un passat que va experimentar els seus desenvolupaments més rellevants des de l'era etrusca fins a l'edat mitjana.

Aquests encara són llocs habitats en part, albergant llogarets, com Blera, Barbarano i Tuscània, però amb altres abandonats, arruïnats i salvatges, com ara Norchia, Castel d'Asso, Musarna, San Giuliano, o els jaciments Cerracchio i Grotta Porcina.

Una gran part d'aquest territori comparteix aquest destí. Des del moment en què la càtedra episcopal es va traslladar de Tuscània a Viterbo, i la Via Cassia es va convertir en la via que servia al *Patrimonium Sancti Petri*, va començar la degradació de la Via Clòdia i el despoblament gradual de les ciutats al seu recorregut.

El declivi d'aquests llocs va ser acompanyat per la família Di Vico, que tenia castells a Respampani, Norchia, Blera, i San Giovenale, i una sèrie de calamitats. Un terratrèmol i una epidèmia de malària van afectar Rocca Respampani el 1349. Un segle més tard, Norchia va ser víctima d'una epidèmia. A més, al segle XV, la diòcesi de Tuscània va declinar, arrossegant-se cap a l'oblit el territori de l'interior del sud d'Etrúria i començant una era sense temps, que va retornar a la modernitat un paisatge substancialment intacte, encara que arruïnada i salvatge.

The main roads themselves, which are, even today, those of Roman institution, help in the delimitation and characterization of the area: first, the Via Clodia. It's the structuring axis of the examined territory, at the eastern and western edges of which run the Cassia and Aurelia, respectively. Indeed, it is precisely the roads' fates, in conjunction with political and strategic decisions, that marked the territory's destiny: that made this Etruria, the interior of Clodia, until the 12th-13th centuries, a lively and central place in history; that made the Cassia, an important Roman road, strengthens its importance as an axis connecting Rome and Alto Latium when Viterbo becomes the seat of the episcopal cathedra; that, finally, made the Aurelia, which anciently passed through unhealthy and dangerous places near the seaside, a busy artery of the coast, that was transformed and populated by sea-tourism and industrial economies. We can observe homogeneous landscapes, all characterized by a tuffaceous soil, dark reddish-brown, as Potter (1985) would say, produced by volcanic activity, and etched by ravines and legacies of a past that

experienced its most important developments from the Etruscan age to the Middle Ages.

These are still inhabited places in part, hosting villages, such as Blera, Barbarano, and Tuscania, but for the most abandoned, ruined, and wilderness, such as Norchia, Castel d'Asso, Musarna, San Giuliano, the Cerracchio and Grotta Porcina sites.

A large part of this territory shares this fate. From the time the bishop's chair was transferred from Tuscania to Viterbo, and the Via Cassia became the road serving the *Patrimonium Sancti Petri*, the downgrading of the Via Clodia and the gradual depopulation of the towns along it began.

The decline of these places was accompanied by that of the Di Vico family, which had castles in Respampani, Norchia, Blera, and San Giovenale, and a series of calamities. An earthquake and a malaria epidemic struck Rocca Respampani in 1349. A century later, Norchia was the victim of an epidemic. In addition, in the 15th century, the diocese of Tuscania

Des d'eixe moment, el paisatge ha estat només per pastures i latifundis. Els terrenys propers a Respampani, juntament amb la fortalesa, més tard substituïda per una de les construccions del segle XVII, van ser venuts a l'Ospedale di Santo Spirito a Sassia, Roma, i es van establir per ser utilitzats per al cultiu del gra del Papa. Els llocs més importants de les necròpolis rupestres d'Etruria es van transformar en estables i refugis, tant per als animals com per als seus propietaris (figura 10). De fet, sovint són els camperols o pastors els que caven i descobreixen les ruïnes del món antic. En alguns casos, els bancs de tombes i santuaris són reutilitzats com a pedreres per extreure un bon material de construcció. Les mateixes pedres de paviment de la Via Clòdia s'ofereixen com a recurs per a la construcció i es desmunten i reapareixen en noves estructures, com succeeix, per exemple, a l'altiplà de Petrolo a Blera (figura 13).

Les ruïnes etrusques i romanes, necròpolis, vil·les, torres medievals, obres de drenatge, fonts i parets de pedra seca, constitueixen els fascinants records del passat submergits en un paisatge de camps i pastures, amb els quals es componen en aquelles visions d'estil pintoresc que encara caracteritzen molts d'aquests llocs.

Per aquest escenari transcorre l'antiga via Clòdia, que sobreviu en fragments, la ruta sencera dels quals no és ben coneguda. La seua recuperació, per tant, implica la identificació de la ruta i la composició de memòries disperses dins de la narració contínua i orgànica.

La recuperació de les rutes antigues

It may be marked out by small heaps of pebbles, by broken branches, or carved signs on tree, all tokens which signed the passage. [...] On a huge monument scale, the pilgrimage churches on the route to Compostela or the spires of the major cathedrals of western Europe form an analogous tracking system in a

declined, dragging down into oblivion the territory of inland southern Etruria and beginning a timeless era, which handed back to modernity a substantially intact landscape, though ruined and wilderness.

Since this moment, the landscape has been for pasture and latifundium agriculture. The terrains near Respampani, together with the fortress, later replaced by one of seventeenth-century construction, were sold to the Ospedale di Santo Spirito in Sassia in Rome and were set to be used for the cultivation of the Pope's grain. The most important sites of Etruria's rock necropolises were transformed into stables and shelters, as much for animals as for their owners (figure 10). Sometimes it is the peasants or shepherds themselves who dig and discover the ruins of the ancient world. In some cases, the banks of tombs and shrines are reused as quarries to extract good building material. The same paving stones of the Via Clodia are offered as a resource for building and are disassembled and reapplied in new structures, as happens, for example, at the Petrolo plateau in Blera (figure 13).

Etruscan and Roman ruins, necropolises, villas, medieval towers, drainage works, fountains, and dry-stone walls, constitute the fascinating memories of the past immersed in a landscape of fields and pastures, with which they are composed in those visions of picturesque style that still characterize many of these places.

In this setting runs the ancient via Clodia, which survives in fragments and whose entire route is not well known. Its recovery, therefore, implies the route identification and the composition of scattered memories within continuous and organic storytelling.

The recovery of ancient routes

It may be marked out by small heaps of pebbles, by broken branches, or carved signs on tree, all tokens which signed the passage. [...] On a huge monument scale, the pilgrimage churches on the route to Compostela or the

*countryside whose roads must otherwise have seemed undifferentiated. To the traveller who relies on landmarks, the sight of the spire provides a visual and ideational reference both to the way he is to follow and the faith he holds true.*¹³

Aquesta narrativa pertany al paisatge com una imatge apreciable i una forma tangible, recopilant dades ambientals i antropogèniques i evolucionant constantment. El converteix en un arxiu eloqüent, ric en records, que es poden adquirir directament a través de la percepció. La forma més simple i directa d'aprendre, a través de la mirada, és, per tant, la més eficaç.

Coincideix amb la definició de "paisatge" per part del Conveni Europeu,¹⁴ que ja havíem esmentat. El paisatge és "una àrea, tal com la perceben les persones, el caràcter de les quals és el resultat de l'acció i/o la interacció de factors naturals i humans."

Encara que aquesta descripció no esmenta les carreteres, la seua coparticipació en el procés de construcció del paisatge és indubtable. On seria possible, i tan apropiat, observar el territori si no fos des d'aquests llocs interceptats i que estiguessin al llarg de les rutes que travessen el seu sòl?

Per tant, si el paisatge necessita que existisca una percepció, fins i tot abans d'això, l'hem de recórrer, observar i interpretar. I existeix en la manera en què s'entén la seua imatge. Com més correcta siga eixa manera, més correspondrà la imatge a la realitat.

En conseqüència, hem d'educar els ulls per a interpretar els fenòmens, investigar i qüestionar l'aparença dels esdeveniments. Experimentar un lloc significa ser capaç de travessar-lo i ser capaç d'entendre'l.

Podem entendre com d'important és recuperar el mode original de fructificació, recuperar punts de vista i velocitat, si pensem en com la percepció sempre ha jugat un paper fonamental en el disseny del paisatge com a eina d'orientació. És més efectiu i vàlid en

*spires of the major cathedrals of western Europe form an analogous tracking system in a countryside whose roads must otherwise have seemed undifferentiated. To the traveller who relies on landmarks, the sight of the spire provides a visual and ideational reference both to the way he is to follow and the faith he holds true.*¹³

This narrative belongs to the landscape as an appreciable image and tangible form, collecting environmental and anthropogenic data and constantly evolving. It makes it an eloquent archive, rich in memories, which are directly acquirable through perception. The simplest and most direct way of learning, accomplished through the gaze, is thus the most effective.

It coincides with the definition of "landscape" by the European Convention,¹⁴ which we had already mentioned. The landscape is "an area, as perceived by people, whose character is the result of the action and/or interaction of natural and human factors."

Although this description does not mention roads, their co-participation in the landscape construction process is undoubted. Where would it be possible, as well as appropriate, to observe the territory if not from those places intercepted and falling along the routes that strip its soil?

So, if the landscape needs perception to exist, even before that, we must traverse, observe, and interpret it. And it exists in the way its image is understood. The more this way is correct, the more the image will correspond to reality.

Consequently, we must educate the eye to interpret phenomena, to investigate and question the appearance of events. To experience a place means both to be able to walk through it and to be able to understand it.

We can understand how important it is to recover the original mode of fruition, regaining points of view and speed, if we think about how perception has always played a fundamental role in landscape design

contextos històrics, on el paisatge parla visiblement al viatger amb les seues estructures, arquitectura i connotacions morfològiques (figura 12). Penseu en les arquitectures del poder polític i sagrat, les catedrals i els castells que, còmplices de la topografia del lloc ocupat, anticipen l'arribada al poble. Són dos marcadors territorials i màquines d'observació: són protagonistes d'una narrativa que es desenvolupa i es revela a través de la percepció dels fenòmens.

Per tant, el redescobrimient i retraçat de rutes antigues, consistent amb la disposició del territori travessat, és una manera de trobar la realitat d'acord amb un enfocament adequat. Juntament amb l'educació i l'hàbit d'investigar els fenòmens, això transforma l'experiència sensorial de caminar cap a un creixement cultural i cognitiu, capaç de relacionar les característiques geomorfològiques amb les antropològiques, el disseny de carreteres i pobles amb els recursos dels llocs, i el tràfic mercantil. Els diferents elements del paisatge, que són llocs, contrades, muntanyes, pedreres, carreteres antigues, la col·locació de ciutats en ruïnes, relacions geogràfiques, les interconnexions de tots aquests objectes entre si, records, tradicions locals, i els costums,¹⁵ troben relacions i comparacions, il·luminant-se.

En el cas dels territoris marginats i deprimits, als quals l'Estratègia de les Àrees Interiors presta atenció, la recuperació de la densa xarxa de rutes antigues podria ser una estratègia vàlida per permetre l'ús i la reactualització del territori, enriquint-lo amb noves narratives i estratificacions.

La seua estructura està, per natura, disposada a ser traçada lentament gràcies als centres habitats situats a intervals curts i regulars al llarg de la ruta; gràcies als pendents, que seran els més apropiats; els horitzons, que probablement són els més capaços d'orientar-se. La narració del paisatge serà més expressiva i efectiva d'aquesta manera. A més, serà possible recuperar els valors històrics, culturals i mediambientals que representen un potencial per a la rehabilitació d'aquestes terres i que són, sens dubte, un actiu que no es pot perdre ni oblidar.

as a tool for orientation. It is most effectively valid in historical contexts, where the landscape visibly speaks to the traveller with its structures, architecture, and morphological connotations (figure 12). Just think of the architectures of sacred and political power, cathedrals, and castles that, accomplice to the topography of the occupied site, announce the arrival at the village in advance. They are both territorial markers and machines for observation: they are protagonists of a narrative that develops and reveals itself through the perception of phenomena.

Therefore, rediscovering and retracing ancient routes, consistent with the layout of the territory traversed, is a way to meet reality according to a correct approach. Together with the education and the habit of investigating phenomena, this transforms the sensory experience of walking into a cultural and cognitive growth, able to relate geomorphological features with anthropic ones, the layout of roads and villages with the resources of places, and mercantile traffic. The different elements of the landscape, that are places, sites, mountains, quarries, ancient roads, the placing of ruined towns,

geographical relationships, the interconnections of all those objects to each other, memories, local traditions, and still-prevailing customs,¹⁵ find relationships and comparisons, illuminating each other.

In the case of marginalised and depressed territories, to which the Inland Areas Strategy pays attention, the recovery of the dense network of ancient routes could be a valid strategy to allow the use and the re-actualization of the territory, enriching it with new narratives and stratifications.

Their structure is, by nature, disposed to be retraced slowly thanks to the inhabited centres set at short and regular intervals along the route; thanks to the slopes, which will be the most appropriate; the horizons, which are probably the ablest of orienting. The narration of the landscape will be more expressive and effective in this way. Moreover, it will be possible to recover the historical, cultural, and environmental values that represent a potential for the rehabilitation of these lands and are certainly an asset that cannot be lost or forgotten.



Figura 12. El “discurs visible” del paisatge antic. Les torres de San Pietro que ocupen l’altiplà de la Civita i l’antic arc etrusc marquen Toscana des de lluny i ja són visibles des de l’altiplà de Morgano, a l’oest de Norchia. Són emblemes del poder i simbòlicament es refereixen a les altres catedrals que des del segle XI van començar a marcar les diòcesis de *Patrimonium Beati Petri*.

Figure 12. The “visible speech” of the ancient landscape. The towers of San Pietro occupying the plateau of the Civita, and the ancient Etruscan arch mark Tuscania from afar. They are visible already from the Morgano plateau, west of Norchia. They are emblems of power and symbolically refer to the other cathedrals that from the 11th century began to mark the dioceses of the *Patrimonium Beati Petri*.

Com Marcel Poëte (1958) escriu, la carretera és el signe més resistent, el que probablement i més que altres pot perdurar en el temps: fins i tot si perdem el rastre d'ella, la seua memòria roman en les formes del territori que es va formar al seu voltant.

Per tant, encara que la quantitat, qualitat i consistència de les traces que sobreviuen com a testimoni poden variar de cas en cas, podem identificar els signes d'aquesta xarxa de camins que innerva i estructura cada territori.

Alguns llocs són més resistents als efectes del temps que d'altres: conserven gelosament la seva aparença i característiques. Per exemple, una senda de muntanya inclinada en grans altituds és més fàcilment conservable que un camí de vall, que es modifica juntament amb el sòl per la deposició, amb el temps, de sorres i restes al·luvials. Com ens recorda Vassalli (2015), la memòria no fa solcs, a diferència del que passa a les valls alpines. Aquí es conserva la memòria o la llegenda d'un esdeveniment d'un mil·lenni a un altre; les terres baixes són un mar on les ones del temps segueixen i es cancel·len entre si, esdeveniment rere esdeveniment, segle rere segle.

No obstant això, un camí pot ser reconegut i retratat de diferents maneres: per una línia contínua o interrompuda, per molts punts, o només el principi i el final, a través de les vores, o per les següents alineacions. Hi ha diferents pistes que podem trobar per redescobrir rutes antigues. La literatura en si mateixa ens ajuda a redissenar les trajectòries perdudes.

En el cas en qüestió, precisament els llocs citats anteriorment, Blera, Norchia, Rocca Respampani, Toscana, etc., representen avui dia la traça més important i evident de l'antiga via Clòdia, la mateixa des de la qual va prendre forma la ruta.

La via Clòdia és diferent d'altres infraestructures establertes pels romans, que connectaven Roma amb terres llunyanes per camins rectes, com la Via Appia. La Via Clòdia és una ruta local resultant del reajustament del protohistòric i diminut sistema de carreteres capil·lars etrusc, que connecta petits i grans centres interiors poc distants entre si (figura 7).

As Marcel Poëte (1958) writes, the road is the most resistant sign, the one that probably more than others can survive over time: even if we lose track of it, its memory remains in the forms of the territory that formed itself around it.

Therefore, although the quantity, quality, and consistency of the traces that survive as testimony may vary from case to case, we can certainly identify the signs of that network of paths that innervates and structures each territory.

Some places are more resistant to the effects of time than others: they jealously preserve their appearance and characteristics. For example, a ridge path steeped in high altitudes is more easily preservable than a valley path, which is modified together with the soil by the deposition, over time, of sands and alluvial debris. As Vassalli (2015) reminds us, memory does not carve furrows, unlike what happens in the Alpine valleys. Here the memory or legend of an event is preserved from one millennium to the next; the lowland is a sea where the waves of time follow and cancel each other, event after event, century after century.

A path can, however, be recognised and retraced in different ways: by a continuous or interrupted line, by many points, or only the beginning and the end, through edges, or by following alignments. There are different clues we can find to rediscover ancient routes. Literature itself sometimes helps us redesign lost trajectories.

In the case in question, precisely the sites previously cited, Blera, Norchia, Rocca Respampani, Tuscania, etc., represent today the most important and evident trace of ancient via Clodia, the same from which the route took shape.

The via Clodia is different from other infrastructures established by the Romans, which connected Rome to distant lands by straight roads, like the Via Appia. The Via Clodia is a local route resulting from the readjustment of the Etruscan and protohistoric, minute and capillary road system, which connected small and large inland centres shortly distant from one another (figure 7).



Figura 13. Les traces de la Via Clòdia. Les pedres de paviment de la via Clòdia es van tornar a muntar per formar un marge prop de l'altiplà de Petrolo al lloc de Blera

Figure 13. The traces of the Via Clodia. The paving stones of the via Clodia were reassembled to form an enclosure wall near the Petrolo plateau at the Blera site



Figura 14. Les traces de la Via Clòdia. Secció de basalt de la via Clòdia al jaciment Rocca Respampani

Figure 14. The traces of the Via Clodia. Basalt section of the via Clodia at the Rocca Respampani site



Figura 15. Les traces de la via Clòdia. El pont de Fra Cirillo creua el riu Traponzo a Rocca Respampani

Figure 15. The traces of the via Clodia. Fra Cirillo bridge crosses the Traponzo river at Rocca Respampani

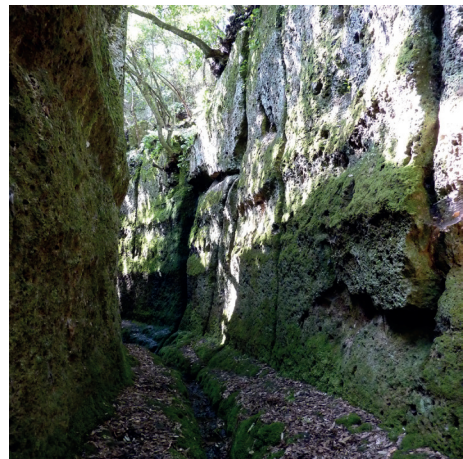


Figura 16. Les traces de la Via Clòdia. El Cava Buia prop de Norchia

Figure 16. The traces of the Via Clodia. The Cava Buia near Norchia

Els dubtes en el seguiment d'aquesta xarxa de rutes sorgeixen així en camp obert, lluny dels pobles, on poden faltar rastres visibles i elements capaços de suggerir la proximitat a la carretera. Però, afortunadament, no sempre és així. La identificació de la xarxa de rutes de la Via Clòdia, que fa ús d'estudis arqueològics, pot trobar moments de certesa fins i tot en el vast i obert territori del camp conreat o les planes cremades. Les restes de l'antiga pavimentació de la carretera (figura 14), obres civils antigues, com ponts (figura 15) i carrers de pedrera (figura 16), i la presència d'edificis o elements més modestos, des d'esglésies fins a santuaris, mausoleus i fonts, en donen testimoni.

Tots aquests elements, xicotets i grans, manifestos i ocults, són pistes per definir l'antic sistema de carreteres. Podem definir-los com a elements del sistema de carreteres històric que, a més de caracteritzar l'itinerari, es presenten com un document d'interès històric i cultural.

Quan considerem el paisatge i repensem un nou sistema d'ús, no podem aïllar elements i el seu temps o catalogar-los per separar.

Per tant, a més dels camins històrics, datables a causa de les tècniques i peculiaritats, hem d'incloure les carreteres i infraestructures modernes dins del sistema de rutes, identificades per a una fructífera ajuda del territori. A vegades, aquestes representen innovacions en comparació amb l'antic sistema de carreteres, com en el cas dels ferrocarrils. Altres vegades, es van superposar amb els camins més antics, reafirmant les seues traces, i preservant el seu caràcter, com és el cas, per exemple, amb les senderes d'ovelles i les *strade bianche*. Finalment, en altres casos, les infraestructures modernes interrompen l'aparença i canvien el tipus de mobilitat de les antigues, com és el cas de les carreteres provincials o estatals.

Per tant, la recuperació de les rutes antigues es troba a la base de l'estratègia de reactualitzar el territori.

Com s'ha esmentat, i com les paraules de Brandi (2006) ens van permetre endevinar, la via Clòdia es troba entre dues carreteres importants i ocupades: la via Aurelia a l'oest i la via Cassia a l'est, respectivament flanquejada pels ferrocarrils "Tirrenica" (Roma-Livorno)

Doubts in tracing this network of routes thus arise in open country, far from villages, where visible traces and elements able to suggest proximity to the road may be missing. But fortunately, this is not always so. The identification of the Clodia route network of the Via Clodia, which makes use of archaeological studies, can encounter moments of certainty even in the vast and open territory of the cultivated countryside or the burned plains. Remains of the old paving of the road (figure 14), ancient civil works, such as bridges (figure 15) and quarry streets (figure 16), and the presence of more modest buildings or elements, from churches to shrines, mausoleums, and fountains, ensure them.

All these elements, small and large, manifest and concealed, are clues to define the ancient road system. We can define them as elements of the historical road system that, in addition to characterising the itinerary, offer themselves as a document of historical and cultural interest.

When we consider the landscape and rethink a new system of use, we cannot isolate elements and times or catalog to separate.

Thus, in addition to the historical paths, datable because of techniques and peculiarities, we must include modern roads and infrastructures within the system of routes, identified for an aided fruition of the territory. Sometimes these represent innovations compared to the ancient road system, as in the case of the railways. Other times, they overlapped with the older paths, reaffirming their traces, and preserving their character, as is the case, for example, with sheep-tracks and *strade bianche*. Finally, in other cases, modern infrastructures disrupt the appearance and change the type of mobility of the ancient ones, as with provincial or state roads.

Therefore, the recovery of ancient routes is at the base of the strategy to re-actualize the territory.

As mentioned, and as Brandi's (2006) words allowed us to guess, the via Clodia is between two important and busy roads: the via Aurelia to the west and the via Cassia to the east, respectively flanked by the "Tirrenica" (Rome-Livorno) and "dei Laghi" (Rome-Viterbo) railways. Therefore, to devise a mobility master plan, mediating between

i “dei Laghi” (Roma-Viterbo). Per tant, per dissenyar un pla mestre de mobilitat, serà necessari mediari entre les àrees laterals equipades i les zones interiors menys afavorides. Això significa considerar tant la mobilitat ràpida com la lenta: tant carretera com camí; tant ferrocarril com sendera d’ovelles; tant per una manera de viatjar sobre pneumàtics com amb bicicletes; tant a cavall com a peu.

El resultat és una estructura de viatges jeràrquica articulada en carrils, bicicletes i camins de vianants; portes i nodes d’intercanvi; llocs per desplaçar-se i descansar (figures 17, 18).

La Via Clòdia i les seues branques constitueixen la columna vertebral, l’estructura principal i més interna del sistema, connectada a la ràpida mobilitat de les bandes laterals per una xarxa de carreteres que creuen el territori transversalment, seguint la direcció est-oest.

Aquest enfocament també recupera les rutes transversals que van guiar l’ús del territori en temps antics. De fet, prenen aquestes mateixes trajectòries que històricament van marcar les relacions entre els llocs interiors i costaners: la Mignone directrix, que connecta el paisatge de Clòdia amb els llocs de Tolfa, San Giovenale, Luni, Allumiere, Tolfa, Rota i Castellina; la que connecta Toscana amb Tarquinia; i finalment, la que connecta Blera i Barbarano amb els territoris històricament de Ceretan, passant a través d’Oriolo i Manziana per arribar a Cerveteri.

Basant-se en el sistema actual d’infraestructura, que consisteix en carreteres estatals, carreteres provincials, camins de terra, senderes d’ovelles i ferrocarrils, una xarxa pren forma, mantenint junts orgànicament tots els elements i serveis de la zona.

El que ja és present, incloses les instal·lacions i serveis culturals (i no sols la infraestructura viària), es considera i millora mitjançant l’estratègia. La Via Francigena, via lenta, és part del sistema. De la mateixa manera, les instal·lacions del museu es van estendre per tot el territori interior del sud d’Etrúria, per exemple.

Dins d’aquest sistema, podem organitzar una xarxa de museus o un museu difús, enllaçant totes les instal·lacions culturals presents a la zona, millorant la seua funcionalitat, recursos i ofertes.

the equipped lateral areas and the less serviced inner areas will be necessary. That means considering both fast and slow mobility: road and trail; rail and sheep-track; a way of traveling on pneumatic tires and on bicycles; on horseback and on foot.

The result is a hierarchical travel structure articulated in carriageways, bicycle and pedestrian paths; gates and interchange nodes; places for travel and rest (figures 17, 18).

Via Clodia and its branches constitute the backbone, the principal and innermost structure of the system, connected to the fast mobility of the lateral strips by a network of roads that cross the territory transversely, following the east-west direction.

This approach also recovers the transversal routes that guided the use of the territory in ancient times. Indeed, they take up those same trajectories that historically marked the relations between inland and coastal sites: the Mignone directrix, which connects the Clodia landscape with the Tolfa, San Giovenale,

Luni, Allumiere, Tolfa, Rota, and Castellina sites; the one that connects Tuscany to Tarquinia; and finally, the one that connects Blera and Barbarano to the historically Ceretan territories, passing through Oriolo and Manziana to reach Cerveteri.

Based on the present infrastructure system, consisting of state roads, provincial roads, dirt roads, sheep tracks, and railways, a network takes shape, organically holding together all the elements and services in the area.

What is already present, including cultural facilities and services (and not only road infrastructure), is considered and enhanced by the strategy. The Via Francigena slow travel route east of the Via Clodia is part of the system. In the same way, the museum facilities spread throughout the inland territory of southern Etruria, for example.

Within this system, we can organize a network of museums or a diffuse museum, linking all the cultural facilities present in the area, enhancing their functionality, resources, and offerings.

Aquest primer sistema d'infraestructura i serveis forma una xarxa que implica i connecta orgànicament tots els elements que constitueixen la imatge i la substància del paisatge. Aquesta xarxa es revela a si mateixa com un potencial per al monument individual entès com un bé cultural, permetent que millori la seua ubicació històrica i s'incloga en circuits de visita i gaudiment social.¹⁶

Conclusions. El territori continu

Les carreteres representen el sistema principalment estructurant el paisatge i l'eina capaç de guiar la percepció dels llocs, permetent tant la seua travessia com la seua fructificació, entesa com la capacitat de moviment i comprensió. També poden fomentar un enfocament ecosistèmic cap al territori, considerant els elements d'una manera integrada i mai objectiva, donant visibilitat i prominència fins i tot al que es defineix com a patrimoni "menor", de manera convencional.

A través d'aquesta visió, el paisatge històric, amb la seua estreta connexió amb el sòl i els recursos, amb les fortes relacions entre causa i efecte, condueix a l'aprenentatge ètic i ecològic, que és una guia per observar el món.

En aquest sentit, els territoris marginats i abandonats per l'aïllament de les infraestructures i de les seues economies actualment infructuoses, amb un actiu inalterat i ric en recursos mediambientals i culturals, precisament a causa d'aquesta condició, es converteixen en un bé socialment compartit. El territori recupera la seua continuïtat; les zones interiors perden la seua marginalitat.

Encara que el problema de les àrees interiors depèn de molts factors, la recuperació de rutes i paisatges històrics pot ser el primer pas cap a la reactivació del territori en la seua proposta com una narrativa de llocs.

Actua com "una pedra llançada en un estany (que) dóna lloc a ones concèntriques [...] que impliquen en el seu moviment, a diferents distàncies, amb diferents efectes [...] objectes que cadascun se sostenia a si mateix."¹⁷

This first system of infrastructure and services forms a network that organically involves and connects all the elements constituting the image and substance of the landscape. This network reveals itself as a potential for the individual monument meant as a cultural good, allowing it to be enhanced in its historical location and included in circuits of visitation and social enjoyment.¹⁶

Conclusions. The continuous territory

Roads represent the system mainly structuring the landscape and the tool able to drive the perception of places, allowing both their crossing and fruition, understood as the capacity for movement and understanding. They also can encourage an ecosystemic approach toward the territory, considering the elements in an integrated and never objective way, giving visibility and prominence even to what is defined as 'minor' heritage, conventionally.

Through this vision, the historic landscape, with its close connection with the soil and resources, with the strong relationships between cause and effect, leads to ethical and ecological teaching, which is a guide in observing the world.

In this sense, marginalized and abandoned territories because of their isolation from infrastructures and their currently fruitless economies, with an unaltered asset and rich in environmental and cultural resources, precisely due to this condition, become a socially shareable good. The territory recovers its continuity; inland areas lose their marginality.

Although the problem of inner areas depends on many factors, the recovery of historic routes and landscapes can be the first step toward reactivating the territory in its proposition as a narrative of places.

It acts like "a stone thrown in a pond (that) gives rise to concentric waves [...] involving in their motion, at different distances, with different effects [...] objects that each stood on their own."¹⁷



Figura 19. La Via Clòdia creua la vall de Marta en l'última secció per finalment pujar al turó de San Pietro prop de Toscana.

Figure 19. The Via Clodia route crosses the Marta valley in the last section to finally climb the hill of San Pietro near Tuscany.

Notes

- ¹ "Ah! Si tinguérem el metro a Saint-Montron! No és així, petit? - Bé," va dir Zazie, "aquest és el tipus de disbarat que em fa fàstic especialment. Com si hi hagués un metro a la nostra petita ciutat. - Un dia arribarà, diu el xic. Amb progrés. Hi haurà un metro a tot arreu. Fins i tot serà molt agradable. El metro i l'helicòpter, aquest és el futur del transport urbà." Traducció de l'equip tècnic. Raymond Queneau, *Zazie dans le metro*, 1959.
- ² Joseph Rykwert, *Learning from the Street* (1976), 141.
- ³ Franco Farinelli, *Geografia: Un'introduzione ai modelli del mondo* (Torí: Einaudi, 2003).
- ⁴ Arthur Schopenhauer, *The World as Will and Representation*, 1819.
- ⁵ Scipione Guarracino, *Allarme demografico. Sovrappopolazione e spopolamento dal XVII al XXI secolo* (Milà: il Saggiatore, 2016).
- ⁶ "Al voltant, només silenci i pardals. Moments perfectes, paga la pena el viatge. Pense en l'horrorosa recta que sacseja als italians i, des de l'interior més profund, estic exultant gràcies a l'autopista que, si bé ha buidat Itàlia, ha deixat intacte a canvi un bosc verge d'esbarzers. Com el castell de la Bella Dorment." Traducció de l'equip tècnic. Paolo Rumiz, *La leggenda dei monti naviganti*, 2008.
- ⁷ Enrico Borghi, *Piccole Italie. Le aree interne e la questione territoriale* (Roma: Donzelli, 2017).
- ⁸ "Un país que ja no té nom: una peça de Latium, una peça de Toscana; però era Etrúria, fins més enllà de les portes de Roma, i després Tuscia romana, en oposició a la Tuscia dels llombards. Fins a la part costanera, es

Footnotes

- ¹ "Ah! If only we had the subway in Saint-Montron! Isn't that so, little one? - Well," said Zazie, "that's the kind of nonsense that particularly disgusts me. As if there could be a subway in our little town. - It will come one day, says the guy. With progress. There will be a subway everywhere. It will even be very nice. The subway and the helicopter, that's the future of urban transportation." Translation by the author. Raymond Queneau, *Zazie dans le metro*, 1959.
- ² Joseph Rykwert, *Learning from the Street* (1976), 141.
- ³ Franco Farinelli, *Geografia: Un'introduzione ai modelli del mondo* (Torino: Einaudi, 2003).
- ⁴ Arthur Schopenhauer, *The World as Will and Representation*, 1819.
- ⁵ Scipione Guarracino, *Allarme demografico. Sovrappopolazione e spopolamento dal XVII al XXI secolo* (Milano: il Saggiatore, 2016).
- ⁶ "Around, only silence and sparrows. Perfect moments, worth a trip. I think of the horrid straight that sucks in the Italians, and, from deep inside, I gush thanks to the highway that, if it emptied Italy, nevertheless left it intact behind a virgin forest of brambles. Like the castle in Sleeping Beauty." Translation by the author. Paolo Rumiz, *La leggenda dei monti naviganti*, 2008.
- ⁷ Enrico Borghi, *Piccole Italie. Le aree interne e la questione territoriale* (Roma: Donzelli, 2017).
- ⁸ "A country that no longer even has a name: a piece of Latium, a piece of Tuscany; but it was Etruria, until beyond the gates of Rome, and then Roman Tuscany, as opposed to the Tuscany of the Lombards. Until in the coastal part, it became Maremma. Great consular roads, the Cassia, the Clodia, and the Aurelia crossed it. When the Aurelia became unsafe for pirates and malaria, the Clodia and the Cassia were the two fundamental roads. The Clodia has disappeared, and the Cassia has transformed into the laical Highway of the Sun.

va convertir en Maremma. Grans carreteres consulars, la Cassia, la Clòdia i l'Aurea la van creuar. Quan l'Aurelia es va tornar insegura pels pirates i la malària, la Clòdia i la Cassia eren les dues carreteres fonamentals. La Clòdia ha desaparegut, i la Cassia s'ha transformat en la laica *Highway of the Sun*.

Per descomptat, una part de la Tuscia romana, la part que engloba Viterbo, a causa de la presència d'eixa ciutat, encara està concorreguda, però només per la carretera recorreguda pel corrent pudent dels automòbils. No obstant això, s'ha mantingut aïllada de totes maneres, i tot indica que continuarà sent així: aquests llocs de fades i romanços de cavalleria, com Norchia, Blera i el lloc d'Orlando, continuen sent llocs de fades i *chanson de geste* [...]. Malgrat això, aquesta terra rústica, oberta als vents i al sol, ha tingut una civilització evolucionada per a l'època, durant més de sis segles -estem entre el segle VIII i el segle XIV-. Aïllada de la pols de la carretera principal de comunicació, en aquests segles va ser una cruïlla, un coixí entre els bizantins i els llombards, i després entre l'Església-Estat i la Toscana de les Comunes. Aquests segles de glòria s'han mantingut confiats a monuments de rares, a vegades de molt alta qualitat i no sols a les notícies dels pergamins [...] Aquests monuments, S. Pietro i S. Maria Maggiore en la primera línia havien fet meravellar-se tots els historiadors de l'art, escandalitzats com estaven, entre els segles IX i XI. I com van néixer en aquest racó mort de la història? Però és que, en aquell moment, no era un racó cec. [...] Però el silenci [...] no és silenci en el cementiri, perquè la ruïna no oprimeix i el silenci t'exalta: t'agita a l'orella des d'una petxina. Aquí podeu suspendre el temps, seure a la vora de la carretera buida i escoltar-vos. És aquí on la Tuscia Romana ressorgeix, com des de les aigües, atresorant la primavera." Traducció de l'equip tècnic. Cesare Brandi, "La Tuscia Romana, quasi un'Atlantide," *Terre d'Italia* (2006).

⁹ Cesare Brandi, *Terre d'Italia* (Milà: Bompiani, 2006).

¹⁰ Ranuccio Bianchi Bandinelli, i Giuliano Antonio, *Etruschi e italici prima del dominio di Roma*. (Milà: Rizzoli, 1985).

¹¹ André Chastel, *Arte e umanesimo a Firenze al tempo di Lorenzo il Magnifico* (Torí: Einaudi, 1964).

¹² Cesare Brandi, *Disegno dell'architettura italiana* (Torí: Einaudi, 1985).

¹³ Joseph Rykwert, "Learning from the Street," *Lotus International*, no. 11: 144.

¹⁴ Council of Europe, "Convenzione Europea del Paesaggio," *Serie dei Trattati Europei*, no. 176 (Florència, 2000).

¹⁵ Antoine-Chrysostome Quatremere de Quincy, *Lettres sur le préjudice qu'occasioneroient aux arts et à la science, le déplacement des monumens de l'art de l'Italie* (París: 1796).

¹⁶ Carlo Tosco, *Il paesaggio storico: Le fonti e i metodi di ricerca* (Bari: Laterza, 2009).

¹⁷ Gianni Rodari, *Grammatica della fantasia. Introduzione all'arte di inventare storie*. Milà: Einaudi (1973).

Of course, a part of the Roman Tuscia, the part that englobes Viterbo, because of the presence of Viterbo, is still frequented, but only for the road traveled by the stinking flow of automobiles. Yet it has remained secluded all the same, and everything suggests that it will remain so: these places of fairies and chivalric romances, such as Norchia, Blera, and the spot of Orlando, remain places of fairies and *chanson de geste* [...]. Despite that, this rustic, open to the winds and the sun land has had an evolved civilization for the times, for more than six centuries - we are between the 8th century and the 14th -. Cut off from the pulse of the main communication road, in these centuries it was a crossroads, a zone-cushion between the Byzantines and the Lombards, and then between the Church-State and the Tuscania of the Communes. These centuries of glory have remained entrusted to monuments of rare, sometimes very high quality and not only to the news of parchments [...] These monuments, S. Pietro and S. Maria Maggiore in the first line had made the wonder of all art historians, staggered as they were, between the 9th and 11th centuries. And how were they born in that dead corner of history? But it is that, at that time, it was not a blind corner. [...] But the silence [...] is not graveyard silence, for ruin does not oppress and silence exalts you: it gurgles in your ear as from

a seashell. Here, you can suspend time, sit on the bank of the empty road, and listen to yourself. It is here that Roman Tuscia resurfaces, as if from the waters, hosting spring." Translation by the author. Cesare Brandi, "La Tuscia Romana, quasi un'Atlantide," *Terre d'Italia* (2006).

⁹ Cesare Brandi, *Terre d'Italia* (Milano: Bompiani, 2006).

¹⁰ Ranuccio Bianchi Bandinelli, and Giuliano Antonio, *Etruschi e italici prima del dominio di Roma*. (Milano: Rizzoli, 1985).

¹¹ André Chastel, *Arte e umanesimo a Firenze al tempo di Lorenzo il Magnifico* (Torino: Einaudi, 1964).

¹² Cesare Brandi, *Disegno dell'architettura italiana* (Torino: Einaudi, 1985).

¹³ Joseph Rykwert, "Learning from the Street," *Lotus International*, no. 11: 144.

¹⁴ Council of Europe, "Convenzione Europea del Paesaggio," *Serie dei Trattati Europei*, no. 176 (Firenze, 2000).

¹⁵ Antoine-Chrysostome Quatremere de Quincy, *Lettres sur le préjudice qu'occasioneroient aux arts et à la science, le déplacement des monumens de l'art de l'Italie* (Paris: 1796).

¹⁶ Carlo Tosco, *Il paesaggio storico: Le fonti e i metodi di ricerca* (Bari: Laterza, 2009).

¹⁷ Gianni Rodari, *Grammatica della fantasia. Introduzione all'arte di inventare storie*. Milano: Einaudi (1973).

Bibliografia

Bibliography

- AA. VV. *Attraverso l'Italia. Lazio*. Milà: Touring Club, 1950.
- Bianchi Bandinelli, Ranuccio and Giuliano Antonio. *Etruschi e italici prima del dominio di Roma*. Milà: Rizzoli, 1985.
- Bizzarri, Mario and Curri Claudio. *Magica Etruria*. Florència: Vallecchi, 1968.
- Borghi, Enrico. *Piccole Italie. Le aree interne e la questione territoriale*. Roma: Donzelli, 2017
- Brandi, Cesare. *Disegno dell'architettura italiana*. Torí: Einaudi, 1985.
- Brandi, Cesare. *Terre d'Italia*. Milà: Bompiani, 2006.
- Chastel, André. *Arte e umanesimo a Firenze al tempo di Lorenzo il Magnifico*. Torí: Einaudi, 1964.
- Council of Europe. "Convenzione Europea del Paesaggio." *Serie dei Trattati Europei*, no. 176. Florència, 2000.
- De Quincy, Antoine-Chrysostome Quatremere. *Lettres sur le préjudice qu'occasioneroient aux arts et à la science, le déplacement des monumens de l'art de l'Italie*. Paris: 1796.
- Farinelli, Franco. *Geografia: Un'introduzione ai modelli del mondo*. Torí: Einaudi, 2003.
- Guarracino, Scipione. *Allarme demografico. Sovrappopolazione e spopolamento dal XVII al XXI secolo*. Milà: il Saggiatore, 2016.
- Poëte, Marcel. *Introduction à l'urbanisme: l'évolution des villes, la leçon de l'antiquité*. Paris: Boivin & cie, 1929.
- Potter, Timothy W. *The Changing Landscape of South Etruria*. Londres: Palgrave Macmillan, 1979.
- Queneau, Raymond. *Zazie dans le métro*. Paris: Olympia Press, 1959.
- Rodari, Gianni. *Grammatica della fantasia. Introduzione all'arte di inventare storie*. Milà: Einaudi, 1973.
- Rumiz, Paolo. *La leggenda dei monti naviganti*. Milà: Feltrinelli, 2008.
- Rykwert, Joseph. "Learning from the Street." *Lotus International*, no. 11. Milà: 1976
- Schopenhauer, Arthur. *The World as Will and Representation* (original title *Die Welt als Wille und Vorstellung*). Leipzig: 1819.
- Tosco, Carlo. *Il paesaggio storico: Le fonti e i metodi di ricerca*. Bari: Laterza, 2009
- Vassalli, Salvatore. *La chimera*. Milà: Rizzoli, 2015.