

Introduzione

Le stazioni di sosta hanno dotato le strade romane dei servizi essenziali ai viaggiatori, offrendo a coloro che si spostavano per pubblico servizio o per motivi privati un pernottamento sicuro, garantendo un ricovero protetto ai mezzi di trasporto e alle merci, ed erogando quei fondamentali servizi per la sosta e il ristoro di uomini e animali assicurati dalla presenza di terme e *tabernae*, di stalle e magazzini, di attività metallurgiche per l'assistenza ai carriaggi e ai cavalli. Infrastrutture indispensabili all'impiego delle vie per viaggi a lunghissime distanze, le stazioni di sosta hanno inoltre rappresentato i gangli del servizio statale di trasferimento di notizie e di gestione di persone e merci istituito da Augusto e noto come *vehiculatio* prima e *cursus publicus* poi.

Gli studi hanno da tempo sottolineato l'evidente diversificazione dei luoghi di sosta, specie in area italica, alla quale si sovrappone la palese coesistenza lungo il sistema stradale romano di impianti governativi e strutture private – nati in seguito a una precisa pianificazione oppure sorti spontaneamente, anche per riconversione di complessi a vocazione originaria differente – che non mostrano chiare distinzioni terminologiche o planimetrico-strutturali. L'ampia casistica espressa da queste strutture, disseminate lungo tutte le strade principali dell'impero, rende dunque estremamente complessa la loro identificazione sul terreno e la proposta di individuare in un edificio funzioni di accoglienza e ospitalità, in difetto di caratteristiche univoche, spesso resta una all'interno di un ventaglio di ipotesi altrettanto legittime e fondate.

Il tema delle stazioni di sosta ha conosciuto in tempi recentissimi un rinnovato interesse, a seguito del convegno internazionale *Statio amoena: sostare e vivere lungo le strade romane tra antichità e alto Medioevo*, tenuto presso l'Università di Verona nel 2014, e dei contemporanei studi a carattere collettivo – si pensi a quelli diretti da France, Nelis-Clément e da Colleoni, ma non solo – che hanno contribuito ad ampliare il quadro delle nostre conoscenze sull'ospitalità viaria romana. Particolarmente insistita è la riflessione sulla riconoscibilità archeologica dei luoghi di sosta, sulla quale la ricerca esprime attualmente posizioni contrapposte: una parte delle pubblicazioni più recenti reputa che l'associazione di tracce che indichino specifiche attività artigianali ed economiche con certe caratteristiche strutturali e territoriali possa indicare in maniera convincente la funzione di stazione di sosta, supportando l'elaborazione di modelli di riferimento, pur nella persistenza di problematiche ancora aperte e irrisolte. È il caso, ad esempio, dei contributi di Zanini sull'archeologia contestuale dei luoghi di sosta o delle riflessioni di Sami sull'archeologia su microscala dei movimenti di persone, ai quali si affiancano i numerosi contributi sui siti della

Gallia – in particolare gli studi di Leveau, di Colleoni e di Poux, Brolenghi – che hanno focalizzato l'attenzione su specifici elementi della cultura materiale afferenti alla sfera del trasporto e del viaggio, della presenza di cavalcature e carriaggi, di attività di gestione commerciale, considerati indicatori dello svolgimento di servizi di accoglienza e ospitalità.

Un'altra parte dei ricercatori ha assunto posizioni di maggior cautela, invitando a un'estrema prudenza nell'adozione di schemi comparativi, spesso basati su elementi tratti da dataset parziali e non diacronici e penalizzati dalla circolarità delle argomentazioni, sino ad affermare l'impotenza delle teorie e degli strumenti archeologici riguardo a questo specifico tema, come di recente sostenuto da Corsi.

Tuttavia il caso in esame – un complesso situato a Calenzano (Firenze) – presenta aspetti che indicano che approfondire certe connessioni possa costituire un importante strumento d'analisi. L'impianto 'a corte', la distribuzione fra ambienti residenziali e di servizio, con spazi destinati al ricovero di animali e magazzini, le tracce di attività metallurgiche, la presenza di batterie di focolari – elementi che caratterizzano parte delle fasi edificative individuate – si accompagnano al ricco repertorio dei materiali. Questi palesano l'esistenza di un'economia di scambio notevole, integrata nel quadro globalizzato dell'impero, anche in epoche che restano poco leggibili nelle strutture, e che si riflette nel complesso delle monete rinvenute durante le indagini, in analogia a quanto osservato in altre strutture destinate all'ospitalità, come la stazione *ad Novas* a Ca' Bufalini (Cesenatico) o quella di *Vanesia* in Aquitania. Ma fra i reperti del nostro sito si possono anche leggere materializzazioni dell'intensa frequentazione della struttura da parte di un elevato numero di persone in viaggio, e isolare quegli elementi riconosciuti come potenziali marker dei servizi e delle attività specifiche di una stazione di sosta. Se la longevità del sito, in uso dalla media età repubblicana fino alla tarda antichità, e ciclicamente sepolto da alluvioni e subito ricostruito, di per sé non è sufficiente per trarre conclusioni sulla sua destinazione funzionale, letta nel quadro della contestuale analisi di fasi di vita, dotazioni architettoniche e reperti mobili, essa rafforza l'interpretazione del complesso come stazione di sosta.

A tutto ciò si accompagna lo stretto legame fra l'evoluzione del nostro complesso e della rete stradale romana, sistema vitale in continua trasformazione, che nel territorio riprende percorsi di ascendenza etrusca attraverso il tracciamento della via Cassia e di una via transappenninica in direzione di Bologna, che nell'ipotesi di Uggeri si sarebbe distaccata

Belonging and Belongings

dalla strada consolare nell'area di Sesto Fiorentino. Quest'importante contributo ragiona essenzialmente sul toponimo Settimello, agganciandolo al computo delle miglia del solo percorso transappenninico quale punto di passaggio del tratto viario diretto a nord, e per tale ragione escludendo che il toponimo possa riferirsi anche alla Cassia, in controtendenza rispetto al resto della letteratura. Ciononostante, le evidenze archeologiche emerse durante le indagini sul sito di Calenzano consentono di delineare una nuova ipotesi su questo importante snodo viario e di collocarlo più a ovest, in prossimità del nostro complesso, che si trova inoltre in corrispondenza di un punto di attraversamento del torrente Marinella.

Si segnala infine la specificità del contesto storico e territoriale, soprattutto in rapporto alle fonti itinerarie che, in quasi totale armonia fra loro, menzionano le due località di *Hellana* e *ad Solaria* – sulla cui identificazione gli studi conservano ancora un certo grado di incertezza – lungo il tratto di via Cassia tra Firenze e Pistoia. Come segnalato da Basso in occasione del convegno di Verona, non è agevole districarsi nella complessa strutturazione della rete stradale romana riflessa negli *itineraria*, cosparsi di tappe a volte vicinissime tra loro e spesso citate al solo scopo di orientare il viaggiatore lungo il percorso; ma la situazione di Calenzano offre il vantaggio di poter studiare un impianto connesso a un'importante strada consolare, in un luogo centrale per i collegamenti viari di lungo raggio e strategicamente favorevole alla presenza di una stazione di sosta, e di ritrovare nelle fonti antiche indizi di una sua identità storica. Se le connessioni sopra delineate assegnano quindi al nostro complesso questa specifica funzione, il computo miliario conservato dalla *Tabula Peutingeriana* conduce al suo possibile riconoscimento come *ad Solaria*.