

CRISTINA CORSI

LUOGHI DI SOSTA TERRESTRI E MARITTIMI TRA LIGURIA E PROVENZA IN ETÀ TARDOANTICA

Mansiones e mutationes alla prova delle evidenze archeologiche e documentarie

Una lunga e radicata tradizione di studi ci ha abituati ad immaginare l'organizzazione del traffico stradale lungo le vie dell'impero in un modo schematico e poco plasmato sulle variazioni geografiche e cronologiche. La scansione regolare delle strade romane in *mansiones*, intervallate da un numero ricorrente di *mutationes*, è divenuta una nozione tanto stereotipata da far parte del bagaglio culturale di qualsiasi appassionato di "archeologia". Uno studio più approfondito delle stazioni stradali in età romana, che ha cercato di riunire gli elementi desumibili da diverse categorie di fonti (letterarie, archeologiche, iconografiche, itinerarie, etc.), e che ha mirato ad enucleare le caratteristiche spaziali-organizzative e le eventuali corrispondenze nelle dotazioni infrastrutturali dei luoghi di sosta entro i confini dell'Italia augustea¹, ha dimostrato, al contrario, che nella realtà topografica la situazione fu molto meno omogenea e semplificata di quanto la bibliografia tenda a presentarci, e che infinite soluzioni diverse a diverse esigenze si materializzarono sul terreno, evolvendo ciascuna nel tempo in parallelo al mutare delle condizioni storiche, economiche, politiche, sociali e culturali.

Collazionare dati archeologici in merito alla effettiva consistenza monumentale di queste stazioni stradali e, quindi, alle loro caratteristiche planimetriche e organizzative, è impresa quanto mai ardua, considerate le tante incertezze che gravano proprio sulla loro localizzazione sul terreno. Innumerevoli generazioni di studiosi e di eruditi locali si sono, infatti, impegnati nel tentativo di individuare le tappe delle grandi strade romane ripercorse dalle fonti itinerarie antiche, e di ricollocarle sul terreno, possibilmente identificandole con centri moderni, spesso tralasciando le questioni di aderenza alla realtà topografica del tracciato viario in esame e, altrettanto spesso, trascurando il fatto che le fonti itinerarie ci informano circa uno stato di fatto cristallizzato al momento (spesso da precisare) della compilazione del documento.

Proprio nel rapporto con i documenti itinerari individuiamo una delle ragioni di tanto dibattito e anche di una certa *impasse* nella indagine sulla via-

1. CORSI 2000a.

bilità romana. Al centro di molti studi, anche recenti, si è posta solo la questione dell'identificazione delle località menzionate nella *Tabula Peutingeriana* e negli Itinerari, fonti che, spesso contro ogni ragionevolezza e senza alcuna aderenza alla conformazione topografica, sono state strapazzate con correzioni ed aggiustamenti, funzionali in primo luogo a farli combaciare tra loro (a dispetto di ogni considerazione di una loro diversità di cronologia); in seconda istanza, ad elevare al ruolo di stazione di posta i più insignificanti ruderi, o a nobilitare con un toponimo antico piccoli centri che di antichità non ne hanno mai avute.

In questa sede, dunque, si presenteranno e si discuteranno i dati archeologici raccolti per le fasi tardoantiche in alcuni di questi insediamenti dislocati lungo la strada che univa l'Italia alla Spagna, nell'arco tirrenico compreso tra i fiumi Magra ad est e Rodano ad ovest, premettendo che per la loro identificazione si è tenuto conto delle opinioni di alcuni editori che sono apparse più documentate, ma che non si entrerà nel merito della discussione circa la loro localizzazione qualora esistano proposte diverse².

Dunque, anche la scelta del termine “luogo di sosta” al posto dell'atteso ma terribilmente improprio “stazione di posta” o *mansio*, *mutatio*, o quanto altro di più convenzionale nella terminologia itineraria, deriva da un approccio più critico al tema delle infrastrutture viarie. L'esame dell'intero *corpus* delle fonti – mai affrontato in precedenza – ha infatti dimostrato che nell'arco cronologico che va dalla tarda età repubblicana alla tarda antichità, non è stata operata distinzione tra diversi tipi di luogo di sosta, e neppure traspare l'idea di una loro “gerarchia”, dal momento che un'amplessima gamma di termini è stata adottata sia in latino che in greco per indicare un luogo, spesso neanche un edificio, dove si effettua una tappa nel corso di uno spostamento³. Sorprendente è stato rilevare che il termine *mutatio* non è mai stato utilizzato con riferimento al sistema dei trasporti prima del Burdigalense, e che resta epi-

2. A questo proposito, mi è sembrato di cogliere una sensibile differenza di approccio nella bibliografia che ho affrontato. Ho rilevato, infatti, una estrema prudenza nella letteratura francese ad avanzare identificazioni tra siti oggetto di indagini e stazioni elencate nelle fonti itinerarie, come pure nel proporre un ruolo di centro di servizio alla viabilità per altri complessi rurali dislocati ai margini della strada (stesso rilievo di LEVEAU 2002a, pp. 21-22, a proposito di Bourbousson), che contrasta con la tendenza “italiana” ormai divenuta preoccupante di definire come edificio di sosta tutto ciò che viene individuato su suolo italico in ambito extraurbano, senza che la presenza o meno di un'asse viario debba essere necessariamente considerata come *conditio sine qua non*.

3. CORSI 2000a, pp. 70-73.

sodico anche nel IV e nel V secolo, senza tuttavia divenire mai alternativo a *mansio*⁴. La *mutatio*, intesa come piccolo stabile dove si effettua solo un rapido cambio di cavalli, almeno su suolo italico e nelle province con radicata tradizione insediativa, appare dunque una piena invenzione della letteratura⁵.

Del resto, l'elenco delle inesattezze o imprecisioni che si sono ormai radicate nella tradizione di studi si potrebbe allungare significativamente, solo ricordando che il termine stesso di *cursus publicus* è scorretto prima del IV secolo⁶, che la traduzione con "servizio di posta" è estremamente riduttiva e impropria, e – per tornare al nostro argomento principale – che la relazione tra i documenti itinerari ed il *cursus publicus* resta assolutamente ipotetica.

Sintetizzando all'estremo il quadro che si è potuto ricostruire sulla base degli elementi raccolti, ci appare una realtà estremamente diversificata di strutture di servizio che sorgono – in contesti geografici con radicata tradizione insediativa, come sono l'Italia e la Gallia – spontaneamente al ciglio delle strade, soddisfacendo esigenze molto disparate. Con la prima età imperiale, alcune di queste stazioni appaiono diversificarsi per complessità dell'organizzazione spaziale e per articolazione delle prestazioni offerte. Contemporaneamente lo Stato pare inquadrare queste strutture in un sistema di gestione del trasferimento di merci, uomini ed informazioni che viaggiano nell'interesse dello Stato stesso⁷, mediante amministratori che acquisiscono l'appalto per la gestione di questi complessi, che restano, con ogni verosimiglianza, accessibili anche al traffico privato. È solo con l'età tardo-imperiale che l'autorità statale sembra ingerirsi più pesantemente in un sistema ben avviato ma in continua evoluzione, come protagonista di acquisizioni, variazioni d'uso e adeguamenti di questi complessi, che appaiono ora essere

4. CORSI 2000a, pp. 40, 61-62.

5. CORSI 2000a, pp. 124-126. Un esempio eclatante potrebbe essere fornito dall'insediamento definito dal Burdigalense "*mutatio Valentia*", identificato presso la località Santo Stefano nei comuni di Torchiareolo e San Pietro Vernotico in provincia di Brindisi. Sorto sui resti di un abitato messapico, occupato in età ellenistica dai Romani, il centro, noto con il nome di *Valesium*, attraversato in tutta la sua lunghezza dalla via Appia traianea, subì già dalla prima età imperiale una contrazione drammatica, provata dalle ricerche di superficie estese a tutta l'area anticamente occupata. Nel IV secolo, sui ruderi di un edificio repubblicano, fu edificato un complesso termale che è stato identificato con lo stabilimento di servizio alla viabilità. Dato che la presenza delle installazioni per i bagni appaiono assolutamente centrali nella struttura, la sosta operata dai viaggiatori, che percorrono questo tratto stradale nella stessa epoca del Burdigalense, non deve essere stata troppo affrettata. Resta, dunque, aperta la possibilità che l'autore dell'Itinerario abbia voluto solo intendere che la sua comitiva si è limitata lì al cambio dei cavalli.

6. CORSI 2000a, pp. 6-9.

7. BELLINO 1910, p. 1404.

gestiti direttamente da funzionari imperiali.

In letteratura, che almeno da certi punti di vista si può definire abbondante, c'è una gran confusione tra centro abitato indicato nella fonte itineraria come tappa lungo la strada e struttura di servizio, il complesso, cioè dove effettivamente si svolgono le attività funzionali all'assistenza ai viaggiatori ed agli animali. Di questa confusione, purtroppo, si erediterà qualche elemento dal momento che in pochissime occasioni si potranno fornire delle informazioni circa lo stabilimento dove effettivamente si svolgono le attività di supporto e servizio all'ampia schiera di utenti che per i motivi più disparati sono in viaggio lungo le vie dell'impero, e più spesso si potranno solo riassumere i dati raccolti (a volte, sulla base della sola ricerca di superficie) circa l'insediamento che vi gravitava intorno.

Non entro nel dettaglio della questione dello statuto amministrativo di questi centri, tema ampiamente dibattuto e riccamente commentato dai colleghi francesi⁸, ma per prospettare la complessità del tema di una possibile "gerarchia" amministrativa delle stazioni stradali e la scarsa tecnicità della terminologia utilizzata nelle fonti più note, ricordo che il Burdigalense qualifica *Ernaginum* come *mutatio* mentre molte altre fonti ne certificano lo stato giuridico di *vicus*⁹. Restano possibili due sole ipotesi di lettura: o il pellegrino di Bordeaux ha fatto riferimento ad una struttura ben distinta dal resto del piccolo abitato (ipotesi poco ragionevole, considerate le modeste dimensioni dell'aggregato), oppure nella registrazione delle tappe effettuate nel corso del suo pellegrinaggio, l'autore dell'itinerario intende porre l'accento sul tipo di sosta effettuato presso quella località (pernottamento o solo rifornimento e sostituzione degli animali). In alternativa potrebbe esclusivamente sostenersi che nell'intervallo cronologico intercorso tra le due fonti, la *mutatio* (dunque, ben distinta dal *vicus* che testimonia di essere stato occupato sin dall'età del Ferro: *infra*, pp. 103-106) è stata abbandonata¹⁰.

8. *Agglomérations gallo-romains* 2002; GARMY, LEVEAU 2002; LEVEAU 2002a; LEVEAU 2002b.

9. Nella biografia di Cesario di Arles (composta prima della metà del VI secolo), "*vicus Arnaginensis*" è indicato come luogo d'origine di patrizio che si è rifugiato presso di lui (*Vitae Caesaris Episcopi Arelatensis, Monumeta Germaniae Historica, Scriptores Rerum Merovingicarum*, II, 9-11, p. 487). Cfr. ALLINNE, VERDIN 2002, pp. 140-141.

10. Il Ravennate non concorre a dipanare la questione con dei dati probanti, a causa del fatto che non è riportato proprio il raccordo tra l'importante *caput viarum* di *Arelatum* e la cosiddetta via d'Agrippa che pare terminare a Tarascone/Arascone, appena a nord di *Ernaginum* (AN. RAV., IV, 26, 15-17).

L'interpretazione che vede l'autore dell'itinerario gerosolimitano intento nella descrizione delle modalità della sosta effettuata dalla sua comitiva piuttosto che intenzionato a riportare una "classificazione" di questi stabilimenti, spiegherebbe anche alcune discrepanze come quella evidenziata sopra a proposito della *mutatio Valentia* (*supra*, nota 5), o l'incoerenza delle sintesi (quante *mansiones* e *mutationes* incontrate tra due *capita viarum*¹¹) allegate ad ogni paragrafo.

Viabilità e luoghi di sosta dell'arco tirrenico tra Liguria e Provenza

Gli assi viari ai quali si è fatto riferimento sono rappresentati quasi esclusivamente dalla cosiddetta via *Aurelia*, da Luni ad Arles, per la porzione della Liguria centrale semplificata al tracciato costiero via Genova¹² (fig. 1), in Gallia corrispondente alla via *Iulia Augusta*¹³ (fig. 2). In Provenza è stato preso in considerazione un breve troncone della cosiddetta via d'Agrippa, che risale lungo la riva sinistra del Rodano e che unisce *Arelatum* con *Lugdunum*. Sono stati inclusi poi due raccordi tra la via *Iulia Augusta* e la costa: l'uno tra *Forum Voconii* e *Telo Martius*, uno tra la stessa *Forum Voconii* e Riez (*Tab.*, II, A, 2)¹⁴,

11. CUNTZ 1929, p. 87.

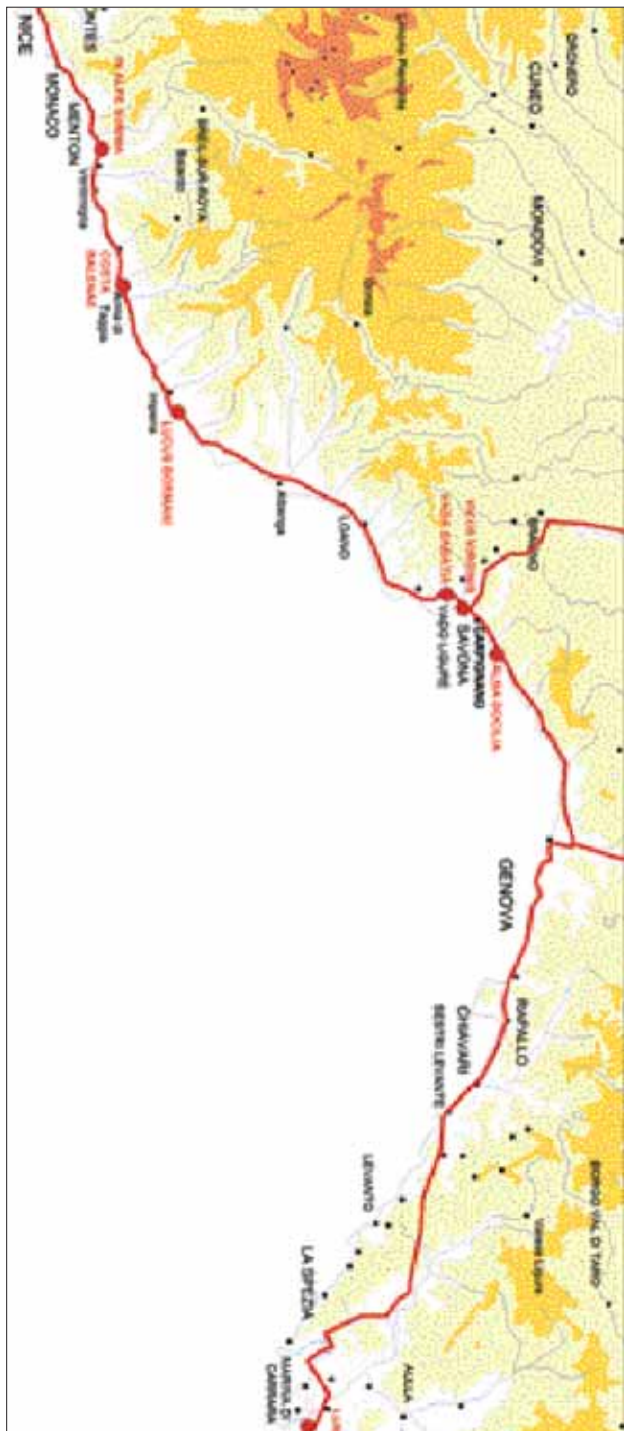
12. Per la ricostruzione topografica ci si è affidati prevalentemente al volume miscelaneo *Vie romane in Liguria*, a cura di L. Luccardini, Genova, 2001, mentre per gli aspetti tecnici del tracciato ligure si è fatto riferimento primariamente a MANNONI 2004a (soprattutto p. 278) e MANNONI 2004b.

13. Come è ben noto, i testi antichi (letterari, epigrafici, itinerari), al pari degli autori moderni, utilizzano nomi diversi per i vari tronconi viari che costituiscono l'ossatura delle comunicazioni tra la Spagna, i Pirenei, la provincia narbonense, la Costa Azzurra e ligure, e l'arco alpino che va da La Turbie all'Alpe di Susa e al Monginevro. In qualche caso le più antiche denominazioni vengono sostituite dalle nuove via via che magistrati repubblicani e imperatori si impegnano in una loro radicale strutturazione o in parziali rifacimenti (il caso della mitica via Erculeia, che acquista il nome di via Domizia nell'ultimo ventennio del II secolo a.C., a seguito dell'iniziativa edilizia intrapresa da Cn. Domizio Enobarbo). In altri casi, il nome delle vie consolari più prossime a Roma o alle città più importanti si estende a tutto l'asse viario (l'esempio della via *Iulia Augusta* assimilata alla via *Aurelia*). Ma in alcune circostanze si registrano delle discrepanze nell'interpretazione delle fonti: ad esempio, secondo G. Barruol, il titolo di *via Domitia* potrebbe spettare anche al troncone stradale tra il Rodano e La Turbie (BARRUOL 1997, p. 16), che viene al contrario abitualmente indicato con il nome di via *Iulia Augusta* (acquistato dopo il rifacimento integrale intrapreso da Augusto) o di via *Aurelia*, come è semplificato nelle fonti itinerarie.

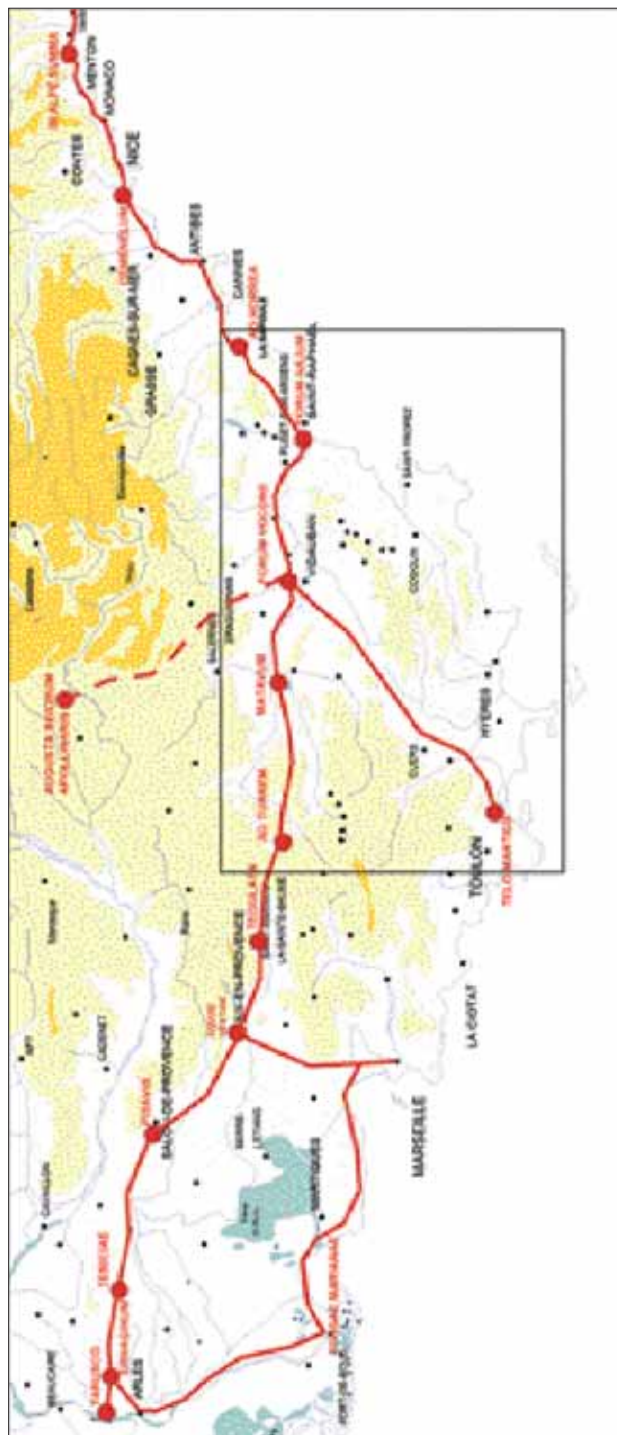
14. BARRUOL 1986, specialmente per il tratto Vèrignon – Riez, BORGARD 2003, p. 31.

CRISTINA CORSI

1 - Carta schematica del tracciato della *via Aurelia* in Liguria. In rosso sono state segnalate alcune località antiche citate nel testo.



LUOGHI DI SOSTA TERESTRI E MARITTIMI



2 - Carta schematica del tracciato della *via Aurelia* e di alcuni raccordi in Gallia. In rosso sono state segnalate alcune località antiche citate nel testo. Il riquadro indica la posizione dello stralcio di dettaglio riportato alla fig. 6.

l'antica *Civitas Iulia Augusta Reiorum Apollinaris*, nella *Tabula* abbreviata in *Reie Apollinaris*¹⁵.

La scansione delle tappe è fondata ovviamente sull'Itinerario Antonino e sulla *Tabula*, ma ampia considerazione è stata data all'Anonimo Ravennate, per il quale è provata, almeno per alcune regioni, un'opera di aggiornamento del dato topografico.

In considerazione della particolarità di questo segmento rispetto al resto del documento, anche la sezione che riporta la rotta tra Roma ed *Arelate* dell'Itinerario Marittimo, è stata inserita in questo quadro, soprattutto in virtù delle proposte per una sua datazione molto bassa recentemente avanzate (*infra*, pp. 115-117).

Proprio il collegamento tra gli itinerari terrestri e quelli marittimi ci offre l'opportunità di rilevare una delle principali differenze tra i sistemi di comunicazione nelle due regioni qui in esame: in Liguria, viabilità terrestre e itinerario paralitoraneo appaiono maggiormente integrati in quello che oggi definiremo un sistema di "intermodalità"¹⁶, mentre in Provenza la via di grande scorrimento si stacca dalla costa rocciosa all'altezza di Fréjus per raggiungere più celermente i centri designati al controllo del territorio (*Aquae Sextiae*/Aix-en-Provence ed *Arelatum*/Arles).

Naturalmente, data l'ottica con la quale si intende esaminare il fenomeno della trasformazione dell'insediamento in età tardo-antica in contesto extra-urbano, non saranno presi in considerazione quei centri che si possono definire "cittadini"¹⁷, essendo oggetto di questo contributo gli aspetti di trasformazione e le dinamiche di cristianizzazione delle piccole comunità che hanno

15. Su Riez: BORGARD, BOUET 1999; BORGARD 2003.

16. RIBOLLA 2001, pp. 25-26. L'integrazione tra vie d'acque e vie di terra è stata sempre perseguita con successo dai Romani, e si è rivelata particolarmente efficiente nelle regioni in cui i corsi d'acqua hanno rappresentato dei formidabili assi di penetrazione verso l'entroterra, e dove la presenza di scali portuali marittimi anche di limitate dotazioni infrastrutturali poteva garantire una capillare distribuzione delle merci, sia ad ampio raggio che nell'immediato hinterland di questi centri costieri: vedi, ad esempio, CHEVALLIER 1988, pp. 123-126 sulla frequentazione dei fiumi navigabili in Gallia. Il sistema doveva, in ogni caso, contemplare una viabilità paralitoranea che supplisse alle esigenze degli scambi nei periodi di "*mare clausum*" (tra l'avvio dell'autunno e la primavera inoltrata).

17. Dati interessanti sull'insediamento che si attesta a ridosso degli assi viari nell'immediato suburbio cittadino provengono da Luni (DURANTE 2001, pp. 62-64), Genova (MELLI 2001, pp. 103-109), *Albingaunum* (LAMBOGLIA 1935; LAMBOGLIA 1966, pp. 162-166; SPADEA NOVIERO 1990; CORSI 2000a, p. 105), Aix-en-Provence (NIN, DE LUCA 1987), Nîmes (SCHWALLER, VIDAL 1997). Per la viabilità romana intorno a Fréjus vedi: RIVET *et al.* 2000, pp. 455-460.

ruotato intorno ai luoghi di sosta piuttosto che quelli dei grandi abitati.

Per la Liguria proposte per una localizzazione generica delle tappe elencate nelle fonti itinerarie sono state avanzate per *Boaciae* (tra Ceparana e Bottagna, alla confluenza tra il fiume Vara e il Magra), per *Boron* (nel golfo di La Spezia)¹⁸, *Ad Figlinas* (presso il toponimo Fegino/Fegina ad ovest di Genova)¹⁹, per *Ad Navalìa* (stazione non lontana dal centro palesemente specializzato nella cantieristica navale identificato con Varazze)²⁰, *Pullopice* (presso Finale Ligure?)²¹ e *Lumone*²², mentre molto incerta resta, tra le altre, l'identificazione sul terreno di *Hasta* (Sestri, Voltri - Arenzano o presso il torrente Aresta)²³ e *Vico Virginis* (forse ad occidente di Savona)²⁴.

Tuttavia, dati archeologici di età tardo antica possono essere segnalati solo presso i siti identificati con le tappe di: *Alba Docilia* (presso Albisola), *Lucus Bormani* (tra San Bartolomeo al Mare e Diano) e *Costa Balenae* (fig. 1), ma come vedremo su di essi gravano molte incertezze interpretative.

Procedendo da est verso ovest, si incontra per prima la villa rustica di Albisola (fig. 3)²⁵, tradizionalmente identificata con la tappa di *Alba Docilia*. Proprio nella sua caratterizzazione manifesta come impianto produttivo e nel suo poco chiaro rapporto effettivo con la strada romana a grande scorrimento risiedono le principali ragioni del dubbio sull'identificazione. È possibile, infatti, che il ruolo di servizio al traffico viario fosse integrato tra le diverse attività economiche condotte nella villa, ma da un punto di vista archeologico i settori destinati a queste funzioni dovrebbero emergere con più chiarezza²⁶. Non più ricchi di dettagli sono i dati in merito all'occupazione tardoantica: una frequentazione fino al V-VI secolo è sicura sulla base dei rinvenimenti

18. GERVASINI 2001, pp. 71-73.

19. BULGARELLI, MELLI 2001, p. 116.

20. BULGARELLI, MELLI 2001, pp. 121-122.

21. BULGARELLI, MELLI 2001, p. 150.

22. Da ricercarsi al limite occidentale del territorio comunale di Mentone, sul Capo San Martino, dove è la biforcazione delle vie *Aurelia-Aemilia* e *Iulia Augusta*. I resti della *mansio* sono da alcuni additati in quelli racchiusi entro "villa Lumone", sul dorso del promontorio sul fianco orientale del quale corre il torrente Gorbio, interpretabili come i ruderi di un ninfeo: LAMBOGLIA 1939, pp. 81-82; LAMBOGLIA 1940, pp. 13-15.

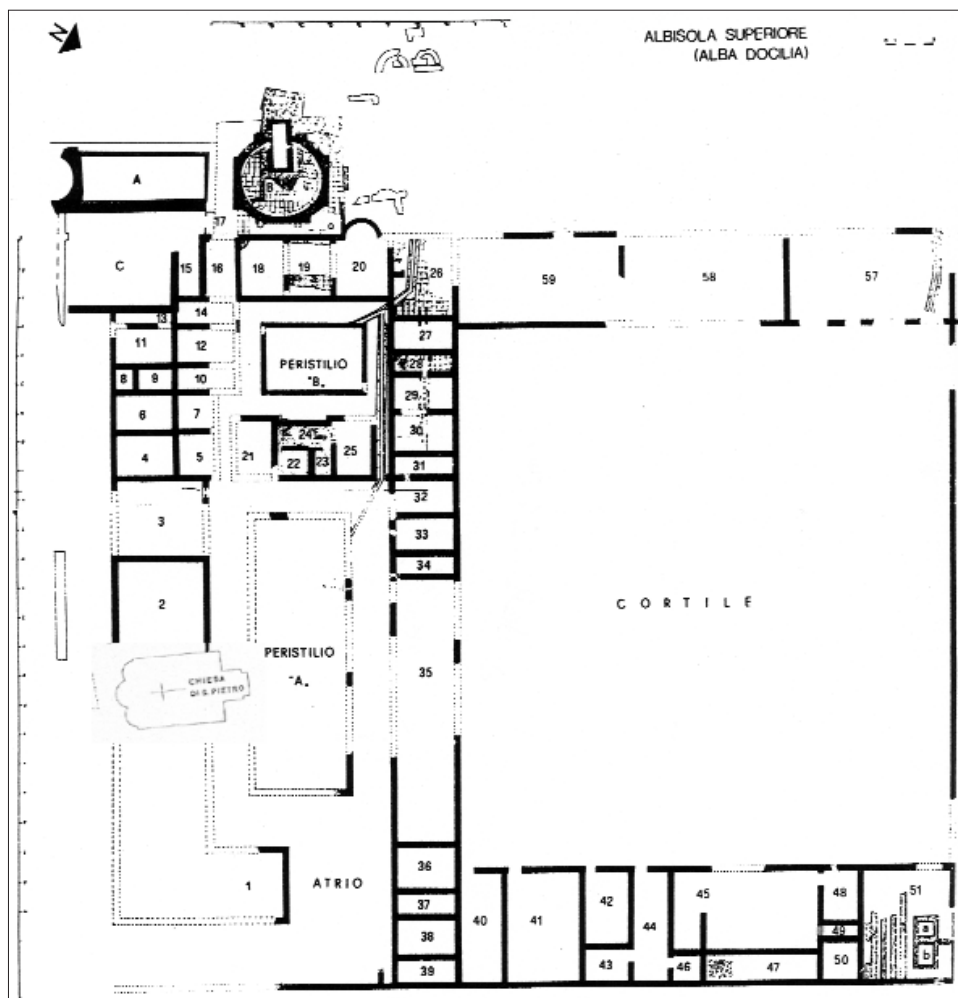
23. BULGARELLI, MELLI 2001, p. 118.

24. BULGARELLI, MELLI 2001, pp. 127-128.

25. RESTAGNO 1953; RESTAGNO 1958; TINÉ BERTOCCHI 1971; TINÉ BERTOCCHI 1976; TINÉ BERTOCCHI 1978; CORSI 2000a, p. 156; BULGARELLI 2001a, pp. 124-125.

26. Sulla possibile integrazione di alcuni grandi impianti produttivi nel sistema dei trasporti di età imperiale vedi: CORSI 2000a, pp. 169-177.

CRISTINA CORSI



3 - ALBA DOCILIA (ALBISOLA SUPERIORE). Pianta della villa rustica identificata con una struttura di servizio al traffico stradale (da Tiné Bertocchi 1976).

soprattutto di lucerne (la cronologia delle quali potrebbe arrivare fino al VII secolo) e di alcuni restauri operati nel settore "B", ma non emergono elementi particolari che qualifichino questa frequentazione o che la distinguano da quella nota per decine di altri impianti rustici italici. In epoca imprecisata, sulle strutture antiche si impianterà la chiesa di San Pietro, e abbastanza documentata è la frequentazione di età tardo e post-medievale²⁷.

27. ANNETTA, BULGARELLI 2001, pp. 293-300.

La presenza di un luogo di culto accomunerebbe, dunque, *Alba Docilia* agli altri due esempi liguri, cioè *Lucus Bormani* e *Costa Balenae*, ma almeno in entrambi questi ultimi l'impianto del luogo di culto cristiano risale con sicurezza alle fasi più tarde dell'abitato romano. Per il resto, i dati archeologici sono molto discontinui e non ci consentono di comporre un quadro chiaro dell'organizzazione di questi due piccoli centri.

Per *Lucus Bormani*, propendo ad attribuire le frammentarie evidenze note nella piana costiera all'interno di Diano Marina, ai lati del torrente San Pietro, nelle località di San Nazario e San Siro (quest'ultima a Diano Castello)²⁸, all'abitato vero e proprio²⁹, e non al luogo di sosta che potrebbe meglio essere identificato con i resti (ugualmente frammentari) dalla località Rovere³⁰ (fig. 4A).

Se questa lettura si dovesse rivelare corretta, *Lucus Bormani* potrebbe esemplificare l'esistenza di un legame particolare che in età cristiana si stabilirà tra stazione stradale e luogo di culto³¹. Infatti, nel complesso archeologico individuato presso il santuario di Nostra Signora della Rovere, a levante di Diano, a circa un miglio di distanza rispetto all'area San Siro - San Nazario, alla confluenza delle valli di Diano e del Cervo, sono stati parzialmente riportati alla luce dei resti di uno stabilimento dalle caratteristiche planimetriche abbastanza peculiari che, viste le somiglianze con altri edifici adibiti all'accoglienza dei viaggiatori ed al riparo degli animali, è stato ritenuto dagli scavatori ricondu-

28. MATTIAUDA 1905, pp. 44-47; LAMBOGLIA 1948; GHIGLIAZZA 1950; LAMBOGLIA 1957; LAMBOGLIA 1958, pp. 129-130; LAMBOGLIA 1959; LAMBOGLIA 1963a, p. 106 ss.; LAMBOGLIA 1963b; LAMBOGLIA 1971; LAMBOGLIA 1976a; VARALDO 1984, pp. 29-41; PESAVENTO MATTIOLI 1985-87, p. 640; MASSABÒ 1987a; GANDOLFI 1991-92, pp. 138 - 146; GANDOLFI, in VARALDO GROTTO 1996, pp. 77-82; CORSI 2000a, pp. 156-157.

29. I diversi nuclei di strutture archeologiche frammentariamente noti possono, infatti, essere ricondotti ad insediamenti produttivi come ad elementi di un agglomerato (un *vicus*?), sorto nel corso del I secolo a.C. lungo la strada: GAMBARO 1999, pp. 89-91, con bibliografia.

30. L'edificio, che rioccupa strutture utilitaristiche che sono state in funzione fino al III secolo, non dovrebbe risalire però oltre il VI secolo. Del resto, il fatto che *Lucus Bormani* non venga citato nell'Itinerario Marittimo potrebbe escludere una localizzazione topografica direttamente sul mare.

31. CORSI 2000a, pp. 157, 173-174. La presenza di un luogo di culto è un elemento catalizzante per la nascita di un luogo di sosta anche in età pagana: cfr. CHALON 1997, p. 21: «*Quelques-unes de ces mansiones se trouvaient près d'un sanctuaire païen, ou peut-être même sur le terrain du sanctuaire, précisément parce qu'il appartenait à l'État. La présence d'une telle mansio n'étonnera pas, quand on sait l'importance de Port-Vendres sur cette route littoral et de Collioure dans l'Antiquité tardive (mentions du VII^e e VIII^e siècle)*».

CRISTINA CORSI



4 - *LUCUS BORMANI* (SAN BARTOLOMEO AL MARE, LOC. ROVERE).

A: Localizzazione dei resti antichi e del santuario moderno su base catastale (da Surace 1984).

B: Pianta dei resti dell'edificio "A" (da Surace 1984).

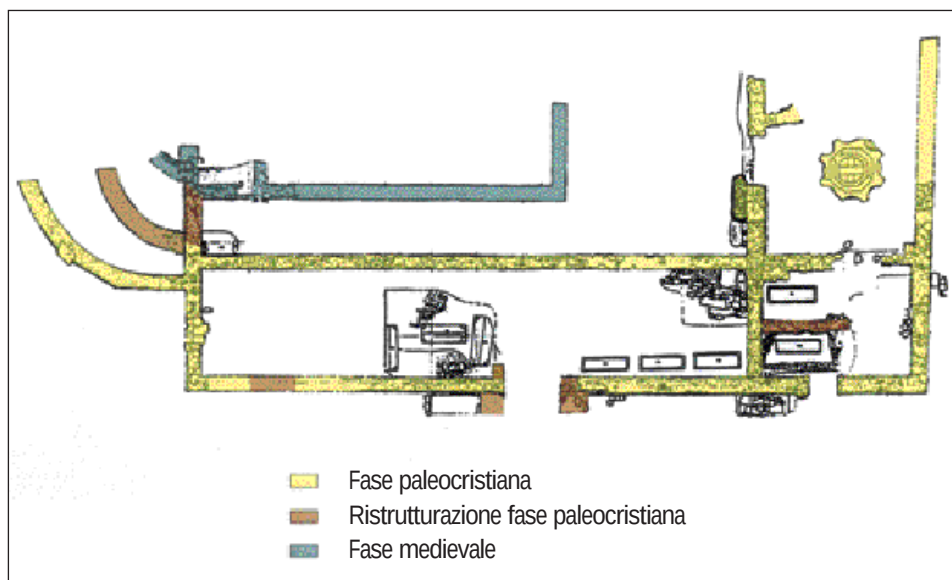
cibile ad una *mansio* (fig. 4B)³². Come dicevamo, anche qui, proprio al di sotto delle strutture della chiesa barocca di Nostra Signora della Rovere, sui resti murari dislocati ai lati di una "buca di combustione", è sorta una chiesa di V-VI secolo³³.

Una forte perplessità sull'affidabilità di questa identificazione, che eredito direttamente dagli editori, è costituita dalla cronologia piuttosto alta (II seco-

32. SURACE 1984; GANDOLFI 1987-88; GANDOLFI 1991-92, pp. 146-152. Una scheda riassuntiva che presenta i rinvenimenti è in CORSI 2000a, p. 158.

33. Tombe a cassone litico si impianterebbero sopra gli stessi livelli di epoca tardo-romana: SURACE 1984; MASSABÒ 1987b; GANDOLFI 1987-88; GANDOLFI 1991-92, pp. 146 - 152.

LUOGHI DI SOSTA TERESTRI E MARITTIMI



5 - *COSTA BALENAE*. (RIVA LIGURE, CAPO DON). Pianta della basilica con battistero ottagonale (da Marcenaro, Frondoni 2006).

lo d.C.) che è attribuita all'abbandono dell'edificio "d'accoglienza".

La ricostruzione dell'insediamento di *Costa Balenae* è ancora più complessa dovendo combinare dati provenienti da diverse zone, distribuite in tre comuni, tra la zona di Capo Don/San Siro, la regione Foce e il torrente Armea³⁴. Certo, anche in questo caso si può ritenere che alcuni nuclei (escludendo quelli palesemente attribuibili ad insediamento rurale) siano riconducibili al *vicus*, ed altri resti siano attribuibili alla *mansio*, ma in questo caso dobbiamo ammettere che nessun elemento è planimetricamente noto al punto tale da poterne proporre una identificazione o una funzione. L'unico elemento certo è, ancora una volta, la presenza nei dintorni di un luogo di culto cristiano³⁵, con la basilica a tre navate ed il battistero di Capo Don (fig. 5), anche se

34. I resti in loc. Foce, sulla sponda destra, presso Sanremo, sono attribuiti genericamente ad una villa marittima, occupata almeno tra l'età giulio-claudia ed il IV secolo d.C.: LAMBOGLIA 1976b, p. 169; MARTINO 1996, pp. 209-211; GAMBARO 1999, p. 85. Ugualmente ad una villa, rustica o marittima, potrebbero essere assegnati i resti sulla sponda destra del torrente Armea, noti come "villa di Bussana": LAMBOGLIA 1976b, p. 169; MARTINO 1996, pp. 204-206.

35. BAROCELLI 1928; BAROCELLI 1932; LAMBOGLIA 1942; LAMBOGLIA 1963a; DURANTE, DE APOLLONIA 1988, pp. 306-309.

presso questo importante complesso tardoantico non sono state ad oggi rinvenute tracce di una occupazione precedente il IV-V secolo³⁶. Il battistero, dalla caratteristica forma ottagonale, con lati ad angoli incurvati, si trova al centro del nartece tripartito: all'interno della cella più piccola, è sistemato un sarcofago di pietra tardo-romano, che accoglieva delle sepolture plurime³⁷. Negli anni '80, sono stati riportati alla luce i resti dell'edificio di culto, la cui navata destra è stata quasi interamente distrutta dall'allargamento della adiacente via Aurelia operato nell'800³⁸. Nella navata centrale fu ricavata, in un secondo momento, una seconda aula, di dimensioni inferiori (la cd. "chiesa ridotta")³⁹, mentre in epoca imprecisata, ma abbastanza alta, la navata sinistra fu utilizzata come area funeraria. Sulla base del confronto con i battisteri di *Albingaunum* e *Forum Iulium*, la vasca si data all'inizio del VI secolo⁴⁰.

Ulteriori indagini potranno chiarire la connessione topografica tra i diversi nuclei e definire meglio la cronologia della loro occupazione. La ragione della lunga frequentazione di questo insieme formato dall'abitato, dall'edificio funzionale al servizio al traffico e al luogo di culto, potrebbe comunque trovare una motivazione nella eccellente posizione di snodo tra le vie di comunicazioni terrestri, marittime e fluviali.

Alcuni rinvenimenti alla foce del torrente Argentina (in questa zona detto "fiumara di Taggia"), nel territorio di Riva Ligure, potrebbero, infatti, essere interpretati come resti di un porto canale, che sarebbe allora da identificarsi con lo scalo di *Tavia Fl.* dell'Itinerario Marittimo, 503, 2 (*infra*)⁴¹.

Anche il tratto tra *Alpes Summa* e *Aquae Sextiae* (Aix-en-Provence) non appare rendere particolare soddisfazione per le fasi tardoantiche, e le forme della transizione tra l'età tardo imperiale, la fase tardoantica ed il primo

36. GAMBARO 1999, p. 89 e MARTINO 2003 con bibliografia.

37. All'interno di un saggio di approfondimento, sono stati raccolti materiali di III-IV secolo d.C.

38. FRONDONI 1985, pp. 713-715.

39. MARTINO 1989.

40. PERGOLA *et al.* 1989, pp. 45-46.

41. LAMBOGLIA 1942. In epoca paleocristiana, l'abitato romano qui ipotizzabile si trasformò in *plebs*. È possibile che vada qui ubicato il *castrum Tabia*, caposaldo militare bizantino di VI secolo (*kástron Tabía* di Georg. Cyr., *Descr. Orbis Romani*, p. 32, ed. H. Gelzer, Leipzig 1980) e che, quindi, la traslazione del *castrum* verso l'interno (presso Taggia) sia avvenuta solo intorno alla metà del VII secolo. A Taggia è stata scoperta un'aula pavimentata a mosaico (per la quale non sono state fornite informazioni precise), andata distrutta durante le attività belliche: *Notiziario storico, archeologico e artistico*, sv. *Taggia*, in "Rivista Ingauna e Intemelja", I, (1946), p. 13.

medioevo restano incerte quasi ovunque.

Per esempio, per la localizzazione della tappa di *Ad Horrea*, presente nella *Tabula*, sono state avanzate diverse proposte che spaziano dalla zona più costiera presso La Napoule (fig. 2), dove sono stati scoperti elementi di vasti granai⁴², alla zona del quartiere delle terme di Saint-Cassien (fig. 6)⁴³, dalla quale, però, non provengono materiali archeologici di particolare rilievo, ai dintorni di Sainte-Marie-d'Avignonet nell'Estérel, dove presso Mandelieu sono stati riportati alla luce i resti di una villa con mitreo, che potrebbe essere messa in relazione con la presenza di un asse stradale⁴⁴ (fig. 6). Quest'ultimo insediamento appare abbandonato nel corso del IV secolo. Nei suoi dintorni sorgerà un luogo di culto cristiano che non pare, tuttavia, potersi mettere in diretta relazione con quello pagano⁴⁵.

Una precoce fine della frequentazione interesserebbe anche la tappa di *Forum Voconii* (fig. 2), per la quale è stata recentemente proposta l'identificazione con quanto noto da scavi relativamente estesi condotti a Blaïs, tra i comuni di Cannet-des-Maures e Vidauban, loc. Pras-de-court⁴⁶ (fig. 6), dato che non sono stati ad oggi raccolti elementi che confermino una occupazione dell'area oltre il III secolo d.C.⁴⁷

42. HALL 1898, pp. 180-181.

43. BOYER, FÉVRIER 1959, pp. 166-168. La proposta d'identificazione ha tre motivazioni principali: la presenza di un granaio, che testimonia anche della rilevanza di questa produzione nella bassa valle della Siagne fino a tutto il Medioevo; la necessità di allestire un luogo di sosta prima della difficile traversata dell'Estérel e la vicinanza al punto di attraversamento del fiume Siagne. È quasi certo che nel Medioevo le funzioni di luogo di tappa passeranno in parte al sito di Arluc, sull'altro lato del fiume Siagne, presso il quale si installeranno anche il monastero di St-Veran e l'ospedale dei Cavalieri di San Giovanni, a St-Laurent du Var, ma non ci sono dati per chiarire le modalità (né la cronologia) di questo passaggio: BOYER, FÉVRIER 1959, pp. 166-168.

44. FIXOT *et al.* 1983, pp. 29-30.

45. FIXOT *et al.* 1983, pp. 29-30.

46. CONGÈS, MARTOS 2002 p. 129. L'identificazione è discussa da molto tempo. Le fonti sono costituite dall'Itinerario Antonino e dalla *Tabula*, che riportano due cifre diverse per la distanza da Fréjus. Il dato archeologico consiste in un'area di rinvenimenti occasionali e di superficie di circa 15 ettari. Come probante è data la disposizione lungo la via, la possibile esistenza di un'organizzazione spaziale, la presenza di attività agricole-artigianali (c'è una pressa) e di elementi che riconducono a servizi e commerci (strumenti chirurgici di bronzo), pesetti, molte monete: CONGÈS, MARTOS 2002, pp. 130-131.

47. Nonostante siano stati dedicati studi specifici allo statuto amministrativo e alle caratteristiche archeologiche di un *forum* (RUOFF VÄÄNÄNEN 1978), la questione resta ancora ampiamente

CRISTINA CORSI

6 - DÉPARTEMENT ALPES-MARITIMES-CÔTE-D'AZUR-VAR. Stralcio della carta turistica con indicazione, in rosso, di alcuni centri moderni citati nel testo.



Anche per l'identificazione di *Matavum*⁴⁸ è inevitabile operare una scelta tra proposte diverse. Qui, infatti, ad una prima proposta di distinzione tra l'abitato antico vero e proprio da localizzare sull'altura di Cabasse (fig. 6), e la stazione-aggregato sulla strada romana da individuarsi nel sito della Grand Pièce⁴⁹, ne è succeduta una che considera i resti archeologici sotto il villaggio moderno di Cabasse pertinenti ad una villa rustica, e riconduce le testimonianze archeologiche della Grand-Pièce, al limite sud del comune, all'abitato⁵⁰ (fig. 7). Quest'ultimo, quindi, sarebbe posizionato proprio a cavallo della strada a grande percorrenza che avrebbe già rivestito una particolare importanza in tempi molto antichi, come è provato dalla presenza di stazioni preistoriche ai lati della strada e di un tumulo dell'età del Ferro⁵¹. La grande azienda agricola individuata sotto il villaggio di Cabasse si troverebbe, invece, lungo un asse di comunicazione che collega la zona della Grand-Pièce a Riez, asse che nel Medioevo permetterà di raggiungere l'importante abbazia di Thoronet, non lontano dal punto di attraversamento de L'Issole⁵². La stazione sarebbe, dunque, sorta all'incrocio tra la strada principale e la strada secondaria che la collega al *pagus* e che prosegue fino a Pont d'Argens. È questa – secondo gli editori – che svolge il ruolo di centro di controllo compartimentale e di piazza di mercato. Qui verrebbero distribuiti anche i prodotti agricoli di questo comprensorio che, sulla

insoluta. In questa sede, rileviamo solo che la Francia meridionale è la regione dove i *fora* appaiono in più alto numero dopo l'Italia (RUOFF VÄÄNÄNEN 1978, pp. 14-15, map. 2), ma la loro distribuzione geografica sembra rinnegare la connessione con la viabilità e piuttosto confermare che i *fora* furono fondati come luoghi di incontro in aree dove l'amministrazione giudiziaria locale non aveva assunto delle forme molto definite prima dell'arrivo dei Romani: RUOFF VÄÄNÄNEN 1978, pp. 14-15. Il collegamento con la strada appare, dunque, più un fenomeno spontaneo che una scelta politica.

48 Il *Pagus Matavonis* o *Matavonicus* è noto da diverse fonti letterarie ed epigrafiche, oltreché itinerarie. Nell'Itinerario Antonino e nella *Tabula* è coerentemente posto nella sequenza: *Forum Iulii, Forum Voconii, Matavo, ad Turrem*, ma non corrispondono le distanze. Tuttavia, grazie ad un miliario rinvenuto *in situ* possiamo fissare in XXXVIII miglia la distanza dal *caput viarum Forum Iulium*: BÉRARD *et al.* 1993, pp. 302-309; BERTONCELLO 2002.

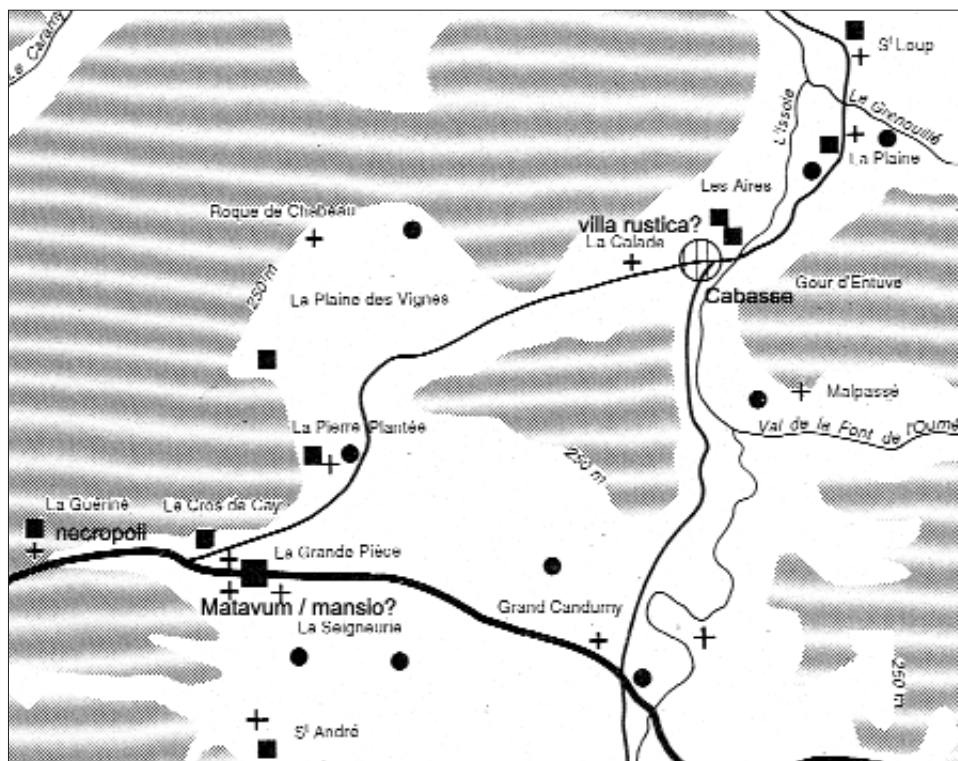
49 Sondaggi 1997 di Borréani e Cazalas (BRUN, BORRÉANI 1999, p. 277). Cfr. LEVEAU 2002b, p. 83.

50 BÉRARD *et al.* 1993, p. 309. I rinvenimenti più ricchi sono localizzati a nord della strada, ma anche a sud di essa, in loc. La Seigneure, alcuni sondaggi hanno riportato alla luce resti di II secolo d.C., con tracce di attività artigianali e scorie: BÉRARD *et al.* 1993, p. 311.

51. BÉRARD *et al.* 1993, pp. 318-319.

52. BÉRARD *et al.* 1993, p. 320. La villa di Cabasse rivestiva sicuramente un ruolo egemonico nelle diverse forme insediative connesse allo sfruttamento delle risorse agricole, come è provato dalla monumentalità del mausoleo ad essa collegato, sfruttato come base per l'impianto della chiesa medievale di Santa Maria.

CRISTINA CORSI



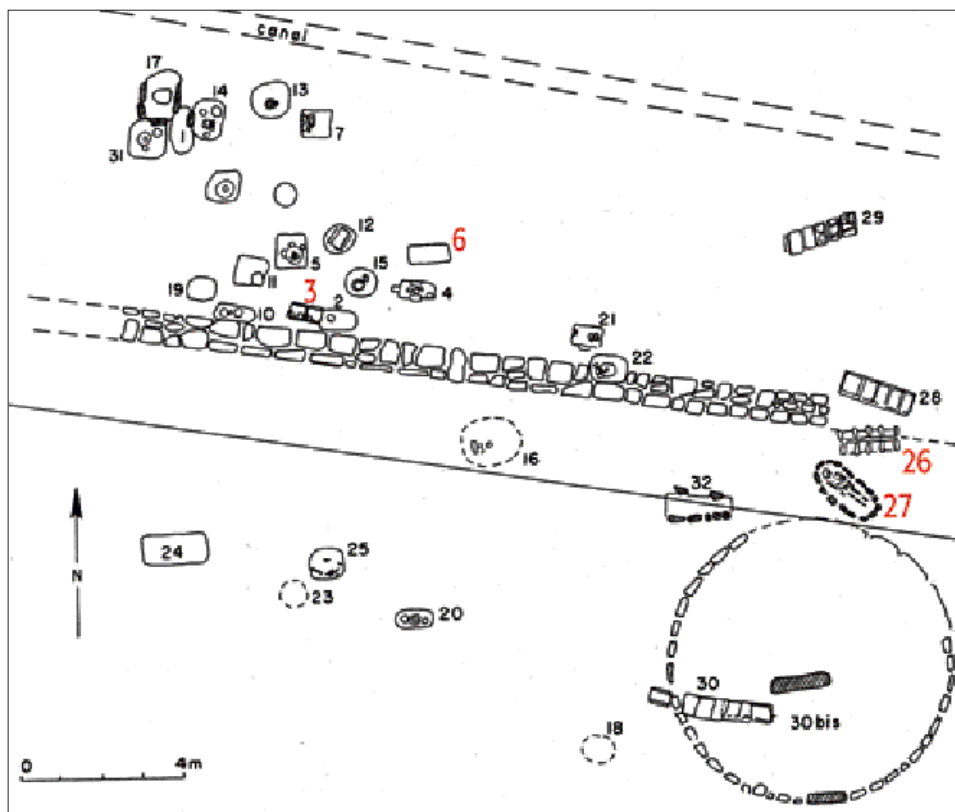
7 - MATAVUM (CABASSE). Localizzazione dei principali rinvenimenti archeologici nella zona e lungo l'asse stradale D79 (da Bérard *et al.* 1993).

base dei rinvenimenti, pare incentrato sulla produzione olearia. Quest'ultima deve essere piuttosto florida, se permette a tanti proprietari di innalzare ville con *pars urbana* e mausolei⁵³. A *Matavum*, alcuni reperti raccolti in contesti funerari confermano una frequentazione dell'agglomerato sorto intorno alla stazione stradale fino al VI secolo d.C.⁵⁴, ma la sua evoluzione nella tarda antichità

53. BÉRARD *et al.* 1993, p. 336.

54. Tra Cabasse e la valle attraversata dalla D79, sono state individuate diverse aree cimiteriali, le più importanti delle quali si trovano l'una all'incrocio tra la strada comunale e la D79, l'altra sul lato meridionale della strada ad est dell'abitato (fig. 7). Nei dintorni di Cabasse sono stati rinvenuti un cimitero di I-II secolo in loc. La Calade (tanto vasto da essere difficilmente associato ad una villa rustica), interessato anche dall'impianto di diverse tombe di III secolo d.C. (BÉRARD *et al.* 1993, pp. 302-309). Un'altra vasta necropoli è stata rintracciata a La Guérine, ai margini di strada romana parallela alla via Aurelia, ma distinta da essa: BÉRARD 1980, pp. 62-63: due tombe di fine IV secolo (fig. 8, nn. 26-27), una di V secolo (fig. 8, n. 6), una di VI secolo (fig. 8, n. 3). La presenza delle tombe più tarde colpisce per la sua rarità.

LUOGHI DI SOSTA TERESTRI E MARITTIMI



8 - *MATAVUM* (CABASSE). Pianta della necropoli in loc. La Guérine. Alla tarda antichità sono attribuite le tombe nn. 26-27 (di fine IV secolo), n. 6 (di V secolo) e n. 3 (di VI secolo); (da Bérard 1980).

resta oscura, indiziata solo da pochi frammenti di ceramica estampée e da tombe a inumazione di difficile interpretazione, che invadono proprio la sede stradale (fig. 8).

Più sostanziosa appare dunque la fase di IV secolo: per quanto riguarda un riesame generale delle modalità di sfruttamento delle risorse, sottolineerei l'abbondanza di rinvenimenti numismatici per il IV secolo, che potrebbero sottintendere una particolare prosperità economica, magari da mettersi in relazione con l'intervento costantiniano di ristrutturazione della via⁵⁵.

55. Presso la Grand-Pièce è stata ritrovata una base con inciso il numerale XVII, che potrebbe costituire la base del miliario di Costantino ora conservato a Cabasse. Non bisogna, tuttavia, amplificare la portata di queste testimonianze tardo-imperiali, che appaiono piuttosto modeste se

La basilica di Saint Maximin marca un luogo di sosta di età medievale di eccezionale rilevanza. L'origine del santuario risale infatti già ad età tardoantica, quando un sacello cristiano si impianta nel mausoleo di una ricca famiglia di *possessores*⁵⁶. La villa alla quale il mausoleo fa riferimento si trova nei dintorni: di impianto tardo (forse solo dal IV secolo), l'azienda agricola evolve nel corso del V-VI secolo in abitato rurale, un poco discosto dalla strada⁵⁷. Seppure resta un caso abbastanza isolato, Saint-Maximin segna, dunque, un significativo cambiamento nell'assetto insediativo, con l'ascesa di un centro produttivo al ruolo di abitato. Ma le sue caratteristiche come luogo di sosta rientrano pienamente tra quelle che si possono mettere in luce nella pur notevolmente più scarsa documentazione di alto e pieno Medioevo, soprattutto per quanto attiene la distanza sempre prudentemente osservata rispetto alla strada⁵⁸.

La stazione di *Ad Turrem*, che si potrebbe localizzare presso il moderno centro di Tourves⁵⁹, non sopravvive nella trascrizione tarda dell'Anonimo Ravennate. Dunque, si è proposto di leggere questa omissione come dovuta alla fine della frequentazione del centro e ad uno slittamento dell'itinerario privilegiato dall'asse di congiungimento tra Cabasse e Tourves a quello tra Toulon e Saint-Jean-Garguier, piccolo borgo cresciuto intorno ad un priorato, che a sua volta sostituisce l'abitato gallo-romano di *Locus Gargarius*⁶⁰ (fig. 6). Al contrario, *Tegulata*, l'ultima tappa ad est di *Aquae Sextiae*, è menzionata ancora dal Ravennate con il nome di *Tegulicia*. Tuttavia, permangono sostanziali dissensi sulla sua identificazione: quella tradizionale presso La Grande Pugère è attualmente rimessa in discussione, mentre una nuova proposta – che intende valorizzare proprio la testimonianza dell'Anonimo Ravennate – ha riguardato il

messe a confronto con la ricca documentazione sullo sfruttamento agricolo di prima e piena età imperiale: BÉRARD *et al.* 1993, pp. 333-335.

56. Secondo Février, i sarcofagi qui ritrovati nel Medioevo hanno forti contatti con la produzione arelatense. Potrebbero essere collocati nel IV secolo, e una possibilità per spiegare la loro presenza è quella di ritenerli depositi da facoltosi possidenti della villa rustica presso il vicino mausoleo familiare. Da rilevare il ruolo nella cristianizzazione delle campagne che avrebbe rivestito questa prestigiosa famiglia, ancora prima della costituzione del vescovato di Aix da cui poi questa zona sarebbe dipesa: *Les premiers monuments* 1995, pp. 175-180. Nel 1279, Charles de Salerne ritroverà a Saint-Maximin, presso un sepolcro romano, le spoglie di Maria Maddalena: *Les premiers monuments* 1995, p. 63.

57 BRUN, BORRÉANI 1999, pp. 661-675; LEVEAU 2002b, pp. 87-88.

58 CORSI 2005a, pp. 274-276; CORSI 2005b, pp. 186-187.

59 HALL 1898, pp. 182-183; CHEVALLIER 1997, p. 207.

60 BRUN, BORRÉANI 1999, p. 832.

territorio comunale di Puyloubier, dove consistenti tracce di occupazione d'età tardoantica sono state segnalate presso la cappella di Saint-Pancrace⁶¹.

Riprendendo la strada da Aix verso Arles, dopo *Pisavis*⁶², incontriamo *Tericie*⁶³ (presente, come *Pisavis* solo sulla *Tabula*), per la quale disponiamo però di sole proposte di localizzazione non unitariamente accettate (fig. 2).

Una posizione privilegiata, all'incrocio tra la via *Aurelia*⁶⁴, la via *Domitia*⁶⁵ diretta fino all'Alpe di Susa, e l'asse N-S della via cosiddetta d'Agrippa, che risale la valle del Rodano collegando in questo tratto Arles a Avignone⁶⁶, è occupata dal *vicus* di *Ernaginum*⁶⁷, da individuarsi presso Saint-Gabriel (fig. 2). Il *vicus* si trova all'estremità occidentale del massiccio delle Alpilles, circa 5 km. ad est di Tarascon, e si allunga dalla collina di Saint-Gabriel fino alla rotonda di Pont des Quatre-Arcs, che effettivamente ricalca l'incrocio antico, ma non è facile stabilire i limiti dell'area urbana e di conseguenza studiare i rapporti tra abitato e campagna⁶⁸ (fig. 9). L'organizzazione spaziale dell'abitato non è, infatti, ancora definitivamente chiarita⁶⁹, ma si possono mettere in evidenza i seguenti punti:

61 BRUN, BORRÉANI 1999, pp. 570-571.

62 Se il centro antico dovesse essere identificato con la moderna località di Saint-Jean-de-Bernasse, nel comune di Salon-de-Provence, potremmo rimarcare la coincidenza del luogo di sosta con un'altra cappella, ma l'identificazione non è unitariamente accettata e, comunque, qui come presenza archeologica può essere segnalato solo un poderoso lacerto murario detto "muro di Mario": BOYER, FÉVRIER 1959, pp. 182-183; TASSAN 2005, p. 2.

63 BOYER, FÉVRIER 1959, pp. 183-184.

64 Lambisce il piedimonte meridionale delle Alpilles ed è qui ricalcata dall'attuale D33.

65 La via *Domitia* attraversa il Rodano e costeggia le Alpilles a nord (corrispondente all'attuale N570/D32).

66 Lione è la sua destinazione finale. Oggi è ricalcata dalle strade N570 / D79a.

67. ALLINNE, VERDIN 2002, p. 137. Come abbiamo visto (*supra*, p. 86), per questo insediamento è documentato lo statuto giuridico di *vicus*. Altre fonti confermano l'identificazione toponomastica: un frammento del catasto d'Orange indica gli *Erneginenses* poco a nord di Saint-Gabriel, ma il rinvenimento presso quest'ultimo centro di un cippo funerario di un utriculario fuga ogni dubbio (ALLINNE, VERDIN 2002, pp. 137-138). *Ernaginum* è citato nei bicchieri Vicarello (FRANCE 2001, p. 924), dall'Itinerario Antonino, dalla *Tabula* e dal Burdigalense, che – *come anticipato supra*, p. 86 – lo qualifica come *mutatio Arnagine*.

68. Il complesso è attraversato da un corso d'acqua che dal XIII secolo è detto Duransole, mentre attualmente è indicato come canal du Viguiérat.

69. ALLINNE, VERDIN 2002, pp. 141-143: le ricognizioni hanno potuto documentare diversità di concentrazione di materiali molto accentuate, e anche molto diversificate cronologicamente (cfr. fig. 8). Così, possiamo ora suggerire una localizzazione per l'abitato dell'età del Ferro, i limiti possibili dell'agglomerato romano, la posizione di alcuni edifici suburbani. La maggior densità di materiale si ritrova sulla collina di Saint-Gabriel (l'*oppidum* antico), nel vallone de La Baune, a nord e soprattutto ad ovest del piedimonte dell'Alpilles, fino a Mazets e al canale Viguiérat. A nord ed ovest i limiti sono marcati dalla

- a) anche *Ernaginum*, come *Matavum*, è già interessata da occupazione dell'età del Ferro, rendendo altamente probabile che sia esistita una viabilità rilevante anche precedentemente alla strutturazione intrapresa dai Romani.
- b) A partire dal I secolo a.C. l'abitato comincia a crescere in densità e progressivamente si trasferisce dalla collina di Saint-Gabriel a valle, dove si trovano anche le testimonianze dell'antichità tarda, ben meno numerose di quelle dell'alto impero.
- c) La rilevanza della funzione di snodo viario è testimoniata dalla complessità dell'agglomerato, dalla diversificazione delle attività economiche che vi si conducono, e dalla densità dell'occupazione del suolo nel suburbio, a riprova di una funzione del *vicus* come centro di mercato. La stessa continuità che si registra in qualche contesto fino alle soglie dell'età medievale dimostra che la posizione di centro di scambio ne abbia promosso una maggior vitalità.
- d) La documentazione archeologica conferma che *Ernaginum* godette di prosperità nel IV secolo d.C., con notevoli prove della persistenza di molti settori urbani e suburbani fino anche al VI secolo.
- e) Il "suburbio" di *Ernaginum* appare particolarmente prospero in età tardoantica (fig. 10) e molti edifici extraurbani (noti parzialmente da scavo, fotoaerea o ricognizione) presentano tracce di occupazione abitativa ancora in

via di Saint-Etienne-du-Grés (D32) della rotonda di Pont des Quatre-Arcs. Nell'età del Ferro dunque la comunità si installa sulla collina di Saint-Gabriel. Oggi i limiti sono individuati dalla torre del XIV secolo e dalla cappella romanica di XII secolo. A partire dal I secolo a.C. la densità dell'abitato cresce ma è altresì individuabile il progressivo scivolamento dell'abitato verso la valle, e qui si trovano anche le testimonianze dell'antichità tarda, ben meno numerose di quelle dell'alto impero. Tra VIII e IX secolo viene edificata la cappella di Saint-Philippe, anteriore a quella di Saint-Gabriel distrutta dalla strada di Fontvieille (GATEAU, GAZENBEEK 1999, p. 414). L'abitato è circondato da una necropoli che ha restituito un centinaio di sarcofagi: ALLINNE, VERDIN 2002, pp. 141-143. Attraverso gli scavi più antichi conosciamo qualche dettaglio sull'organizzazione interna di *Ernaginum*, che aveva case private, edifici pubblici, luoghi di produzione, monumenti, una rete stradale urbana completa di sistema fognario, ecc., mentre la fotoaerea conferma l'esistenza di un reticolo viario regolare (ALLINNE, VERDIN 2002, pp. 146-147). Dati archeologici, fotoaerea e prospezioni sul terreno confermano, inoltre, l'esistenza di un suburbio piuttosto fittamente occupato (ALLINNE, VERDIN 2002, pp. 147-148). In ALLINNE, VERDIN 2003, pp. 412-413, si approfondisce la relazione tra l'abitato antico e il corso d'acqua della Duransole. Un dato particolarmente interessante proviene da un piccolo sondaggio all'angolo tra la strada D79c e la N570, non lontano dalla via di Agrippa, dove non solo si sono potute documentare le numerose inondazioni che hanno interessato il sito, ma è stato messo in luce anche un cantiere di lavorazione della pietra, a esempio di una attività economica che pare ad *Ernaginum* particolarmente prospera: ALLINNE, VERDIN 2003, p. 414.

LUOGHI DI SOSTA TERESTRI E MARITTIMI



9 - ERNAGINUM (SAINT-GABRIEL). Carta archeologica con scala della densità degli affioramenti di materiale archeologico sul terreno (vedi legenda). La linea tratteggiata delimita la possibile area dell'abitato antico (da Allinne, Verdin 2002).

questa fase. Tale è il caso di sito di Sagnon (fig. 10, n. 1), definito villa, che è distrutto violentemente da un incendio, e non più rioccupato, nel corso del VI secolo d.C. Ancora, possiamo fare l'esempio de La Laurade, in loc. La Mourgue (fig. 10, n. 3), che dura anche fino al VI secolo d.C., e che presenta anche un'area funeraria, mentre Saint-Clement (fig. 10, n. 2), forse una villa con terme, dura fino al IV secolo⁷⁰, mentre a sud di *Ernaginum* le ville di Barjolle e Mas Poulet (fig. 10, nn. 10, 13) sono occupate fino al V secolo (interessante la prima perché è probabile sede di attività di lavorazione della pietra, caratteristica di tutto il centro, la seconda perché proprio attestata sul ciglio della strada)⁷¹.

Di un certo interesse per la ricostruzione delle trasformazioni che hanno interessato questi piccoli abitati stradali nel corso della prima età cristiana, è l'insediamento identificato con *Antea*, lungo il raccordo *Forum Voconii* – Riez. L'area archeologica è delimitata dagli agglomerati moderni di Draguignan a nord-est, La Billette ad est, Saint-Hermentaire ad ovest. Quest'ultima località è stata oggetto di ricerche negli anni '40 e ha restituito anche molte testimonianze della tarda antichità, tra le quali spiccano una chiesa e un battistero di VI secolo. All'origine della nascita dell'agglomerato, ci sarebbe una villa con terme, che appare dotata anche di una fonderia e di un fornace (*quartier des Salles*)⁷², tutti elementi che appaiono piuttosto caratteristici delle dotazioni infrastrutturali di una *mansio* d'età imperiale⁷³. Ai lati della strada romana sono segnalate numerose sepolture⁷⁴.

Stabilimenti per la sosta e *bourgs routiers* “anonimi”

È ormai accettato che il sistema stradale romano fosse molto meno schematico e sclerotizzato di quanto tendiamo a presentarlo, e che queste strade abbiano conosciuto una frequentazione probabilmente molto più intensa di quanto siamo propensi ad immaginare. Dunque, stabilimenti di diversa tipologia, funzione e “livello” si sono avvicendati lungo le strade, nel corso degli otto secoli inclusi nella “Romanità” a ritmi incalzanti, ed edifici inequivocabil-

70. ALLINNE, VERDIN 2002, pp. 150-153.

71. ALLINNE, VERDIN 2002, p. 153.

72. LEVEAU 2002b, p. 88.

73. CORSI 2000a, p. 180.

74. BRUN, BORRÉANI 1999, p. 380.

LUOGHI DI SOSTA TERESTRI E MARITTIMI



10 - *ERNAGINUM* (SAINT-GABRIEL). Carta archeologica del territorio circostante l'abitato moderno. La linea tratteggiata delimita la possibile area dell'abitato antico. Con i nn. 1-3, 10, 13 sono indicate le località citate nel testo; i rettangoli indicano tracce dell'acquedotto (rielaborazione da Allinne, Verdin 2002).

mente al servizio del traffico sono sorti a ridosso dei tracciati stradali, ampliando enormemente le possibilità d'assistenza offerte ai viaggiatori. Spesso attribuibili con certezza ad iniziativa privata, di una certa complessità o di una basilare semplicità, nella maggior parte dei casi presentano fasi di occupazione piuttosto lunghe, testimoniando di aver rappresentato un caposaldo almeno

nel sistema delle comunicazioni di un limitato comprensorio⁷⁵.

Sotto quest'ultimo aspetto, alcuni degli stabilimenti stradali individuati lungo le strade di Provenza sono piuttosto anomali: il grande edificio a corte scavato presso La Brune d'Arles, in Camargue (fig. 11), qualificato dagli editori come un "auberge" è, infatti, abbandonato già alla metà del I secolo a.C., pur venendo innalzato solo qualche decennio prima⁷⁶. Questa interpretazione, oltre che sulla caratteristica planimetria, è fondata sulla presenza di una strada antica che attraversa la Crau, forse identificabile con la stessa *via Heraclea* di origine greca. La precoce fine della frequentazione di questo luogo di sosta si spiegherebbe, allora, con la strutturazione della nuova *via Aurelia* più a nord, che avrebbe catalizzato tutto il traffico.

Se l'identificazione dovesse venire confermata, è chiaro che il fatto che l'occupazione di questo complesso cessi ancora prima della formalizzazione del servizio di gestione dei trasporti confermerebbe proprio che nelle regioni con radicata tradizione insediativa gli edifici di servizio al traffico stradale sono sorti in contesti del tutto distinti da quello dell'amministrazione statale.

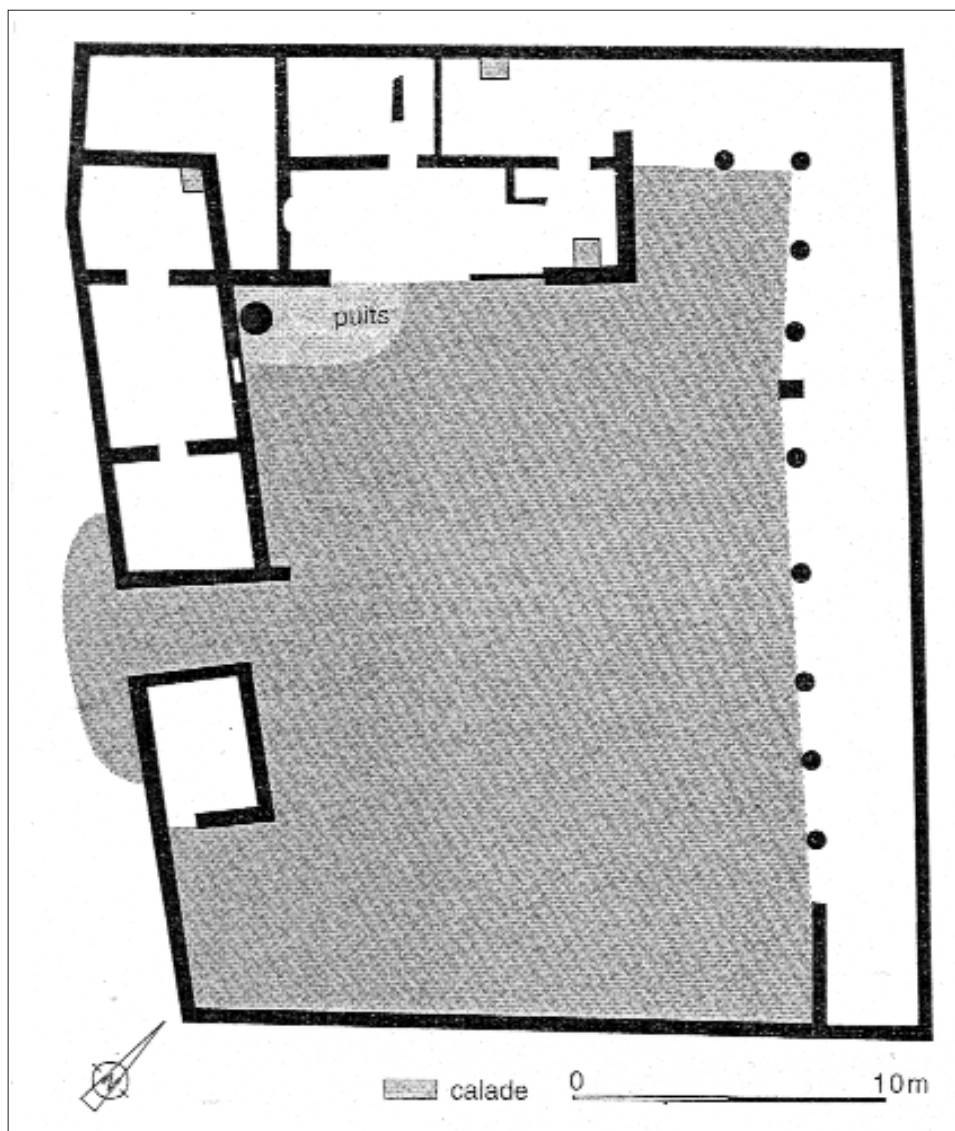
Anche lungo la cosiddetta *via d'Agrippa*, che abbiamo già menzionato come strada lungo la quale si trova la tappa di *Ernaginum*, è stato individuato uno stabilimento di età romana per il quale è stata suggerita in via d'ipotesi l'identificazione con un edificio d'accoglienza per i viaggiatori. Infatti, a Bourbousson, località presso Crest, immediatamente a sud di Valence, l'antica *Iulia Valencia*, lungo la strada che collegava questa città romana ad Avignone ed Orange, tra le diverse evidenze antiche che gli scavi per la realizzazione della nuova linea ferroviaria TGV hanno messo alla luce, è stato proposto di interpretare come stazione stradale un complesso archeologico (definito Bourbousson 3), che comprende due edifici, una corte e un fondo di capanna tardoantico⁷⁷ (fig. 12B). La proposta è fondata sulla certezza che il piccolo insediamento si trovi in prossimità di un incrocio viario ma, se è sicura l'identificazione dell'asse che corre immediatamente a nord dell'edificio con un asse centuriale

75. CORSI 2000a, pp. 169-170; 182-186. Un caso ben noto è quello della *via Tiburtina* alle porte di Roma: CORSI 2000a, pp. 120-121.

76. Si tratta di un edificio quasi rettangolare (trapezoidale, in realtà), con ambienti disposti su due lati, mentre il lato lungo opposto all'ingresso è allestito come un portico ad L, aperto sull'ampio cortile. La superficie totale dello stabilimento raggiunge gli 850 mq. circa. A conforto dell'identificazione con un esercizio pubblico, gli editori rimarcano la forte percentuale di anfore e monete tra i rinvenimenti. BADAN, BRUN, CONGÈS 2000, pp. 180-181; LEVEAU 2002a, p. 20.

77. BASTARD, STEPHENSON 2002.

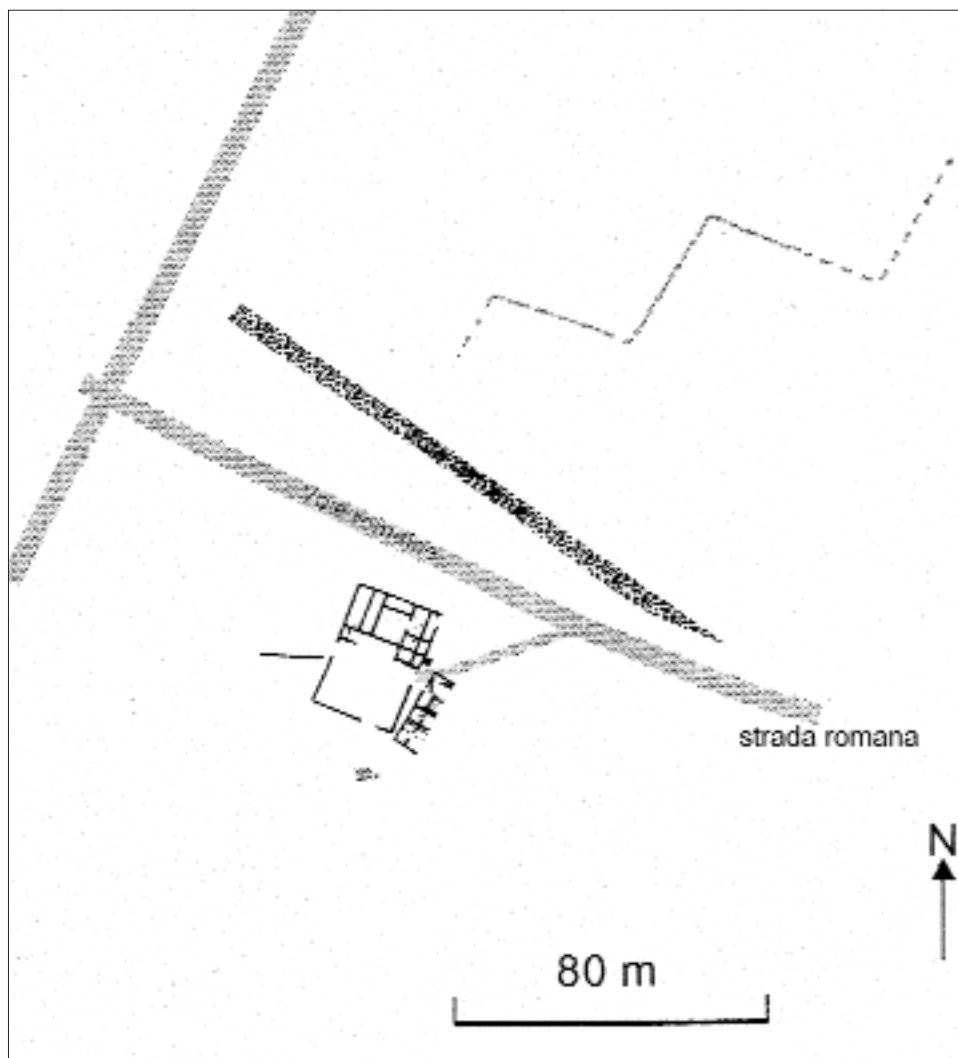
LUOGHI DI SOSTA TERESTRI E MARITTIMI



11 - LA BRUNE D'ARLES. Pianta dell'edificio interpretato come una stazione di sosta (da Leveau 2002a).

(il decumano che corrisponde alla D93, fig. 12A) che ha funzionato anche da asse stradale, più incerta resta la relazione con la grande viabilità (qui costituita dalla via d'Agrippa) e con l'ipotizzata via delle Alpi da Valence a Gap. La strada romana messa in luce a nord di questo decumano ha, infatti, un orientamento diverso da quello della centuriazione di Valente, ed è più prossima al-

CRISTINA CORSI

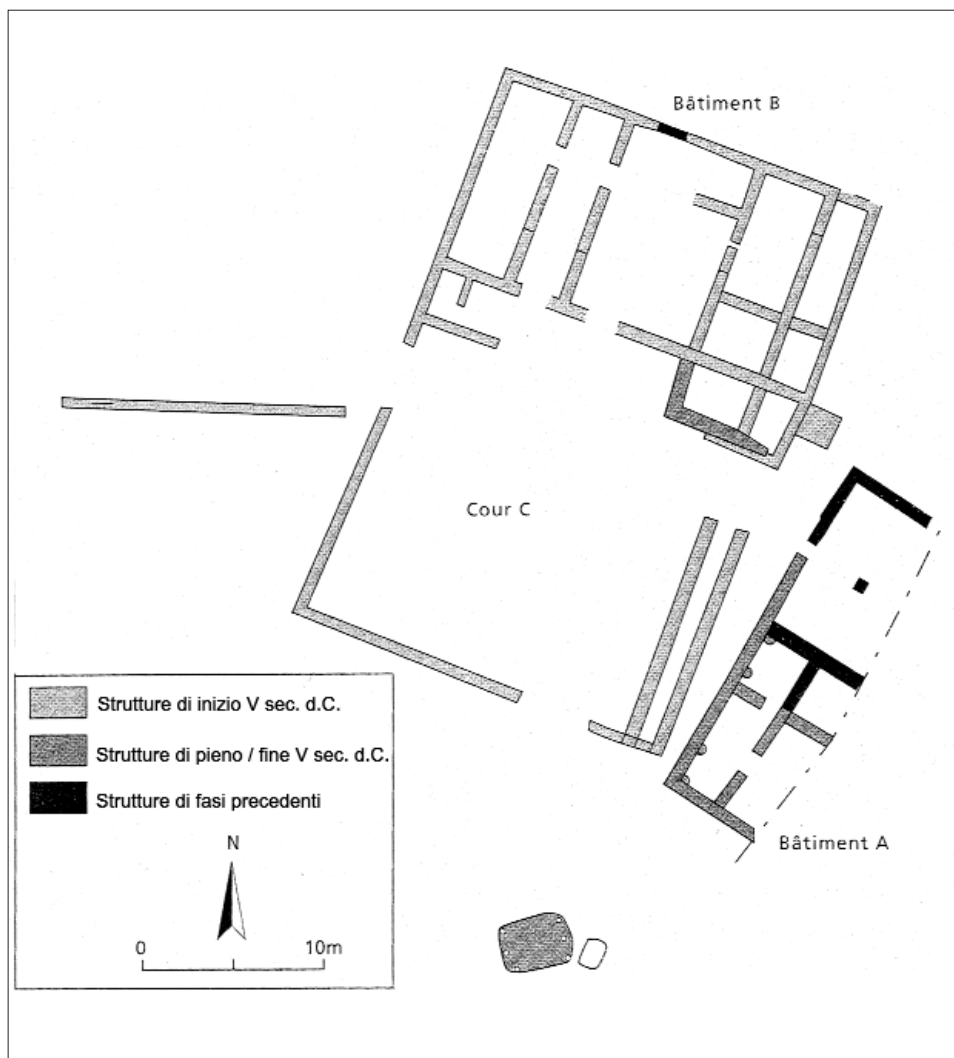


12A - BOURBOUSSON 3 (Crest). A: schema della localizzazione dell'edificio "B" in rapporto agli assi centuriali e al troncone di strada basolata messo in luce a nord del complesso (da Bastard, Stephenson 2002). B: pianta generale dell'edificio "B" (da Leveau 2002a).

l'insediamento Bourbousson 2 di epoca medievale⁷⁸. Altri elementi che sono stati valutati come una possibile conferma del ruolo rivestito da questo stabilimento come esercizio pubblico sono la presenza di un deposito d'offerte in

⁷⁸. BASTARD, STEPHENSON 2002, p. 688.

LUOGHI DI SOSTA TERESTRI E MARITTIMI



12B - BOURBOUSSON. Pianta generale dell'edificio "B" (da Leveau 2002a).

monete e l'alta percentuale di numerali rinvenuti (602 monete). A questi dati, potremmo aggiungere altre considerazioni, fondate sulla comparazione con altri siti con le stesse caratteristiche planimetriche e topografiche, quali la presenza di un corso d'acqua nelle vicinanze, l'esistenza di un deverticolo che mette in comunicazione "lo spazio di circolazione", probabilmente carrozzabile, delimitato dagli edifici con la strada, l'attestazione di attività metallurgiche condotte in sito, la possibilità che vi fosse un acquedotto che serviva la strut-

tura, l'ampiezza dell'arco cronologico della frequentazione. L'occupazione del sito inizia, infatti, con la fine del II - inizio del III secolo d.C. e si conclude nel corso del V (materiali sporadici di VI secolo sono stati comunque segnalati), con una evidente conversione della destinazione d'uso del complesso, che precocemente abbandona le funzioni agricole della fase d'impianto⁷⁹.

Dopo l'abbandono il sito viene interessato da un marginale recupero di materiali, forse da mettersi in relazione alla nascita del sito di Bourbousson 2, e dell'installazione di una necropoli di VII-VIII secolo⁸⁰.

L'elenco degli esempi di quelle che ho chiamato "stazioni anonime" si allunga consistentemente se prendiamo in considerazione non lo stabilimento ma l'aggregato che si sviluppa lungo la strada, cioè quello che i francesi chiamano *bourg routière*⁸¹.

In Liguria, se le identificazioni delle "stazioni itinerarie" qui riassunte non appaiono particolarmente convincenti, di maggior interesse per la diagnosi degli elementi caratterizzanti un centro strutturato intorno alla viabilità in età tardo antica è il piccolo aggregato sorto intorno ad un centro produttivo presso il moderno borgo di Carpignano. Qui, non lontano da *Vada Sabatia*, si localizza la confluenza (ben schematizzata nella *Tabula Peutingeriana*) della via costiera proveniente da *Vico Virginis* con il tratto montano della via *Aemilia Scauri* diretta a *Crixia*⁸² (fig. 1), e qui si trovano i resti (inglobati entro il rifacimento seicentesco) di un luogo di culto di età romanica, sorto a ridosso di un'area cimiteriale tardoantica⁸³. L'area testimonia di essere stata interessata da un impianto produttivo di età romano-imperiale, certo collegato alla presenza della vicina viabilità a grande scorrimento. Pur in mancanza di dati probanti, si può avanzare un'ipotesi sul ruolo decisivo giocato proprio dall'asse di collegamento, non solo nello sviluppo della villa rustica, ma nella successiva evoluzione dell'insediamento come punto di riferimento per il traffico stradale, come è ben attestato per altri esempi su suolo italico⁸⁴, e come potrebbe essere confermato dagli sviluppi avuti in seguito da questo nucleo insediativo, con la nascita dell'importante luogo di culto.

79. BASTARD, STEPHENSON 2002, pp. 689-695.

80. BASTARD, STEPHENSON 2002, p. 697.

81. Sulla difficoltà di inquadrare il concetto di *bourgade routiere* vedi MANGIN, TASSEAU 1992.

82. BULGARELLI, MELLI 2001, p. 128; BULGARELLI 2001c, pp. 139-141.

83. MARTINO 1984, pp. 159-161; BULGARELLI 2001b, pp. 128-129; BULGARELLI 2003.

84. CORSI 2000a, p. 182.

In Provenza, tra gli abitati sorti a ridosso di un asse stradale che appaiono ancora vitali nel IV secolo, posso presentare quello di Escaravatiers, nel comune di Puget-sur-Argens⁸⁵ (fig. 6), erede di un insediamento protostorico⁸⁶, che sorge verso la fine del II secolo a.C., nella zona più prossima alla strada⁸⁷. L'insediamento, che è noto purtroppo solo frammentariamente, si trova presso un ponte romano detto des Esclapes, attualmente isolato sulla terraferma a causa delle fluttuazioni di età medievale del fiume Argens, ma che potrebbe essere interpretato come un ponte della via *Aurelia* o meglio di un deverticolo diretto al golfo di Saint-Tropez che si sarebbe qui staccato dalla "Voie d'Italie"⁸⁸. La sua occupazione dura almeno fino alla fine del IV secolo, anche se non sono estremamente chiare le modalità di questa occupazione, in considerazione del fatto che il settore più orientale del complesso è stato ricondotto alla presenza di una villa rustica⁸⁹.

È, tuttavia, soprattutto a Pignans che le evidenze acquistano una particolare rilevanza per l'età tardoantica e per l'analisi delle trasformazioni che hanno interessato le forme d'occupazione lungo la viabilità romana in epoca altomedievale (figg. 6, 13). Qui, in diverse aree del quartiere noto come Berthoire, sono state rinvenute evidenze archeologiche distribuite sui due lati dell'asse stradale che collegava *Forum Voconii* a *Telo Martius*⁹⁰, proprio in prossimità di quello che si ritiene essere stato il confine tra i territori di Fréjus e Arles (fig. 14)⁹¹. La definizione di "*vicus routier*" è basata anche sulla caratteristica forma dell'abitato, esteso quasi per un chilometro di lunghezza, con edifici dislocati, però, sui soli due lati della strada⁹², un'ampia porzione della quale è stata ricalcata dalla viabilità moderna (rue des Quatre Coins). L'abitato (del quale si ignora il nome antico) pare strutturarsi nel corso del I secolo d.C., e subire una

85. LEVEAU 2002b, p. 82.

86. Identificabile nel nucleo più orientale (BRUN, BORRÉANI 1999, n. 099-3*, p. 584), occupato dalla fine del VI secolo a.C. fino all'inizio del I secolo a.C., che rappresenta uno degli abitati del Ferro più importanti in tutta la bassa valle dell'Argens.

87. FICHES *et al.* 1995, pp. 217-235; BRUN, BORRÉANI 1999, p. 584, n. 099, 2*. Questo secondo insediamento è inserito in un recinto che è visibile nelle fotografie aeree: BERTONCELLO 2002, p. 47.

88. BRUN, BORRÉANI 1999, pp. 584-586; RIVET *et al.* 2000, pp. 458-459.

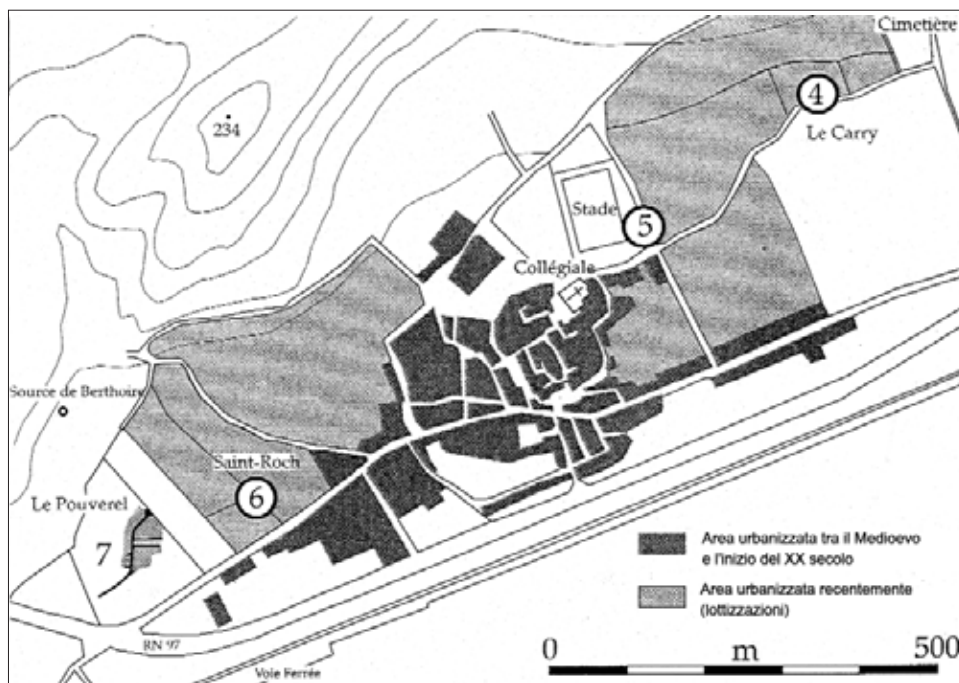
89. BERTONCELLO 2002, pp. 46-47.

90. LEVEAU 2002b, p. 85.

91. BRUN, BORRÉANI 1999, p. 553.

92. Tra essi, significativamente, uno stabilimento termale pubblico (BRUN, BORRÉANI 1999, pp. 556-558, figg. 639-640).

CRISTINA CORSI



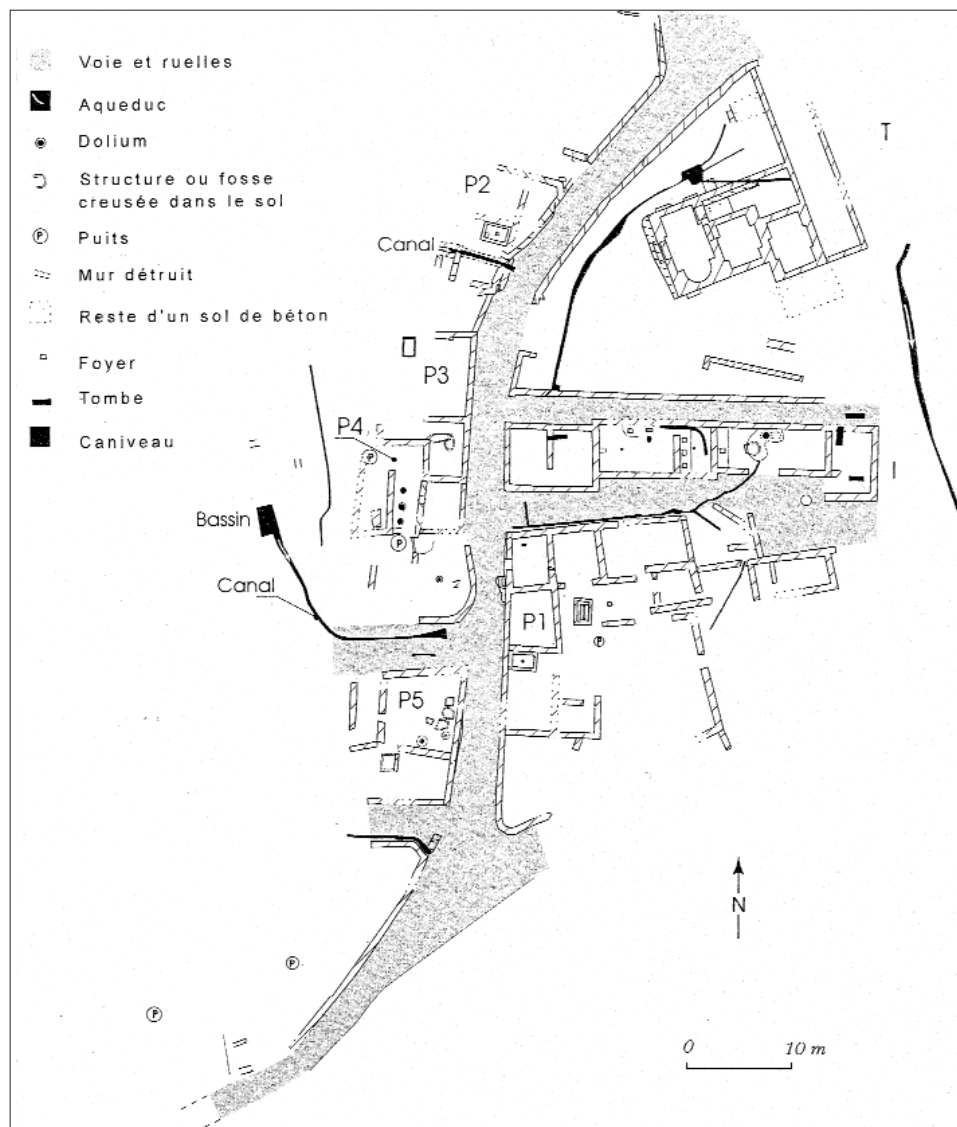
13 - PIGNANS. Localizzazione delle aree archeologiche: n. 4, cantiere definito “Charry 2”; n. 5, cantiere “Charry 1”; n. 6, area archeologica di Saint-Roch; n. 7, quartiere Berthoirie (rielaborazione da Brun 1999).

forte recessione già alla metà del III, le aree produttive identificate presso le località Berthoire, Saint-Roch e Carry attestando un abbandono delle attività artigianali e dell’occupazione abitativa a vantaggio di un esclusivo uso per scopi funerari, anche se interventi di altro tipo possono essere segnalati almeno fino al VI secolo d.C.⁹³. Tuttavia, proprio la presenza di questi nuclei cimiteriali, utilizzati almeno fino al VI secolo d.C. (fig. 15), dimostra che l’insediamento non fu abbandonato, e forme d’occupazione possono essere esistite e aver dato luogo anche ad un’interrotta continuità fino allo sviluppo del villaggio medievale, dove non sono state possibili le indagini archeologiche⁹⁴.

93. BRUN, BORRÉANI 1999, pp. 553-555, 559-560. Presso il sito identificato come Le Carry 3 è stata individuata una struttura per la raccolta dell’acqua datata al V secolo, mentre in alcuni settori dell’abitato (che si allunga tra le località Berthoire, Le Pouverel e La Berlière) sono enucleabili interventi di ripavimentazione della strada e di riapertura di alcuni accessi prospettanti su di essa, intrapresi nello stesso V secolo ma apparentemente destinati ad un lungo utilizzo.

94. BRUN, BORRÉANI 1999, pp. 553-560, con bibliografia.

LUOGHI DI SOSTA TERESTRI E MARITTIMI

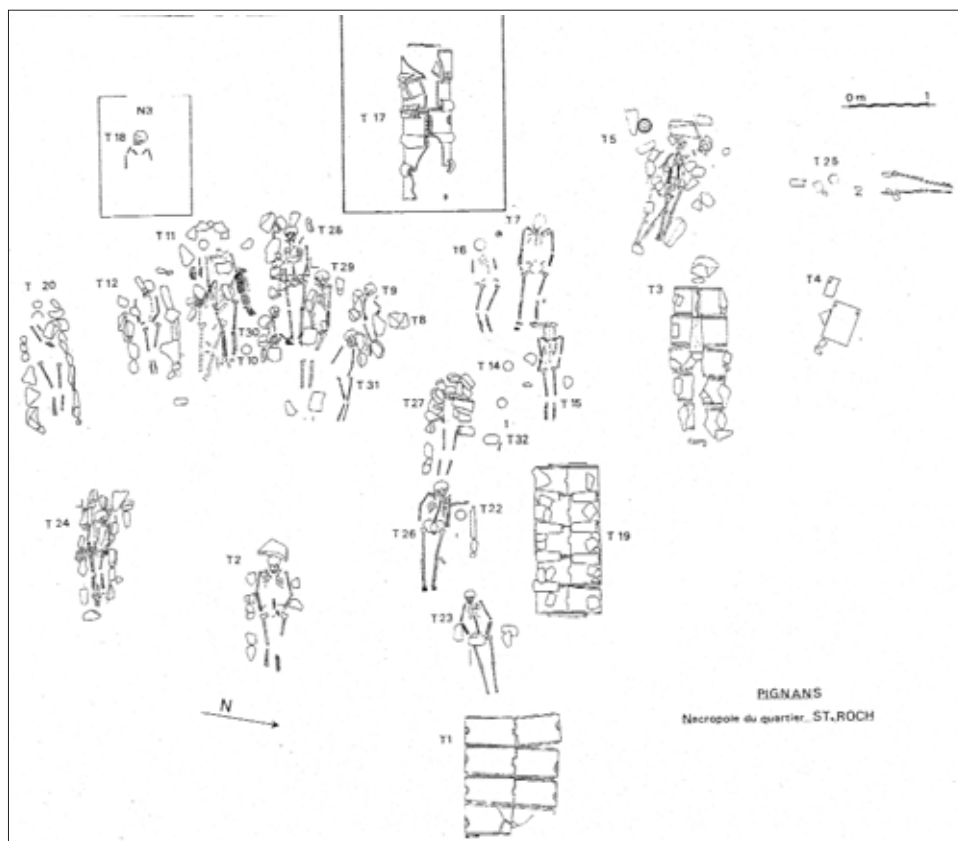


14 - PIGNANS. Segnalazione rinvenimenti antichi presso il quartiere Berthoire (da Brun 1999).

L'Itinerario Marittimo

L'Itinerario Marittimo concorre alla composizione del quadro del sistema delle comunicazioni in quest'arco tirrenico con il capitolo che include la rotta Roma/Arles, recentemente oggetto di una proposta di datazione molto ribassata: quella stessa sezione che per Lugand era anteriore a Traiano, come abbia-

CRISTINA CORSI



15 - PIGNANS. Pianta della necropoli di età tardoantica dal quartiere Saint-Roch (rielaborazione da Brun 1999).

mo anticipato, viene oggi ad essere datata tra il IV e il VI secolo (Uggeri lo fissa tra il 511 ed il 535 d.C.), riprendendo una originale idea di Lamboglia (1943) che lo riteneva successivo all'imperatore Maurizio (582-602)⁹⁵.

95. UGGERI 2004, pp. 40-41; cfr. ARNAUD 2004, p. 3. Sarebbe proprio il toponimo Porto Maurizio che testimoniarebbe della receniorità dell'Itinerario. Non si riferirebbe all'imperatore Maurizio del 582-602, ma probabilmente ad un santo martire a cui è dedicato il duomo dell'abitato. La venerazione di questo santo in questa zona non risale oltre il V secolo, anche se il martirio avvenne nel 286 d.C. e, sul luogo del sacrificio, ad *Agaunum* nel vallese, alto Rodano, fosse eretta una chiesa già nel IV secolo. Altre chiese dedicate a San Maurizio appaiono dal 420 ad Auxerre, Tours, Vienne, Colonia, Luni e perfino Roma. Il documento sarebbe dunque posteriore alla metà V secolo. La cronologia nell'ambito del VI secolo è proposta dall'Uggeri sulla base di considerazioni soprattutto storiche: il documento appare elaborato (con l'ausilio di una carta

Dunque, visto che gli studi più recenti concordano comunque sulla necessità di abbassare la cronologia del documento, è certo che per l'età tardoantica esso rappresenti un caposaldo per la ricostruzione del sistema dei trasporti via mare⁹⁶.

Purtroppo, le note vicende della trasmissione del testo del *De Reditu* di Rutilio Namaziano, che hanno comportato la quasi totale perdita del poema in versi per la seconda parte del viaggio, non ci permettono di avvantaggiarci di questa straordinaria opportunità di confronto tra la rotta seguita dal magistrato e l'itinerario di cabotaggio presentato nell'*Itinerarium Maritimum*, da Roma ad Arelate, ed il rammarico è amplificato dalla cronologia del resoconto poetico di Rutilio, stabilita con sicurezza agli anni 415-417, che avrebbe potuto costituire un caposaldo per la ricostruzione dei punti di riferimento per i naviganti della tarda antichità⁹⁷.

È noto che la maggior parte degli scali elencati dall'*Itinerario Marittimo*

allegata) in un contesto di dominio vandalico, ed alle comunicazioni tra l'Africa Vandala e il Mediterraneo viene riservato il preponderante interesse (UGGERI 2004, pp. 42-43). Le rotte Roma – Cartagine, Africa – Spagna, Africa – coste tirreniche sono spesso indicate direttamente o via numerosi scali e sono tutte confortate dalla ricca documentazione archeologica derivante dall'importazioni delle merci alimentari in contenitori anforari e dalle ceramiche. Ulteriore conferma della cronologia così fissata deriverebbe dalla scelta del capolinea ad Arles, che con Teoderico, impegnato a prevenire le mire espansionistiche del re franco Clovis, divenne un caposaldo fondamentale in mano agli Ostrogoti, che ne fecero nuovamente il terminale privilegiato della navigazione di cabotaggio con Roma, rotta che assunse un'importanza vitale per l'approvvigionamento delle truppe nella Narbonense proprio in età teodoriciano. Arnaud condivide una datazione tarda, sicuramente posteriore al IV secolo, fondandosi su altri elementi (soprattutto linguistici e toponomastici), ma ritiene la datazione di Lamboglia troppo tarda, mentre quella di Uggeri, per la redazione finale del documento, è considerata possibile, anche se non c'è nessun elemento che effettivamente la confermi: ARNAUD 2004, pp. 4-5; pp. 13-15.

96. UGGERI 2002. Sarei prudente, al contrario, nell'affermare che la *Tabula Peutingeriana* ci offrirebbe l'elenco dei porti che funzionavano nel IV secolo nel Tirreno (SPADEA, MARTINO 2004, pp. 253-255), dal momento che in questo singolare documento appaiono sempre più numerosi gli anacronismi piuttosto che gli aggiornamenti operati nel IV secolo all'archetipo, che risale con ogni probabilità alla primissima età imperiale.

97. Ma non dobbiamo dimenticare che la testimonianza rutiliana è permeata di un'aura di intenzionale malinconia e che cade in un periodo di particolare durezza. Data la disorganicità dei frammenti del testo recuperati, non è sicuro che Rutilio effettui una tappa a Luni, e piuttosto dubbia resta l'identificazione degli *Hiberna Ligustica* del frammento recentemente recuperato. È stata proposta un'identificazione con *Vada Sabatia*, con i dintorni di *Portus Delphini* e con altri scali ancora, ma le incertezze restano più numerose delle certezze: MOSCA 2004. Il viaggio di Rutilio proseguirebbe poi fino ad *Albingaunum* (vv. 1-2 del frammento B), presso la quale l'autore del poema celebra l'attività di Costanzo: LAMBOGLIA 1976-1978, pp. 32-38.

in Liguria (fig. 16) e in Costa Azzurra sono oggi stati individuati, con livelli diversi di certezza e accordo tra gli studiosi, ma ancora una volta da nessuno di questi siti provengono dati che possono chiarirci come fosse effettivamente organizzato il traffico e come questi scali funzionassero⁹⁸.

Del resto, al di là di una indubbia tecnicità della terminologia portuale adottata in questo documento, non possiamo essere totalmente certi che ad ogni toponimo elencato nel portolano antico corrisponda un vero e proprio scalo, integrato a livello diverso con il sistema dei trasporti governativo. Alcuni di questi nomi, infatti, potrebbero indicare semplicemente dei punti di riferimento per la navigazione, senza che per questo vi fosse possibile l'approdo, ancor meno che vi fossero degli apprestamenti per il riparo e la manutenzione delle imbarcazioni, per il rifornimento e l'acquatico⁹⁹.

I riscontri archeologici, dunque, restano estremamente poveri e certo gli episodici rinvenimenti di materiali ceramici (prevalentemente anfore) di IV, V, VI e fino VII secolo, o di relitti sui fondali prospicienti le coste liguri e provenzali (fig. 17), possono essere solo utilizzati come prova di una continuità dei traffici (pure se con un volume di scambi ridotto), soprattutto con l'Africa e con il Medio Oriente, fino alle soglie del Medioevo, e possono testimoniare di come queste isole rimanessero un punto di riferimento ben riconoscibile, e continuassero ad offrire ripari dal Mistral e dalle intemperie, ma non ci possono fornire alcun elemento sulle forme di continuità nell'occupazione di questi scali portuali¹⁰⁰.

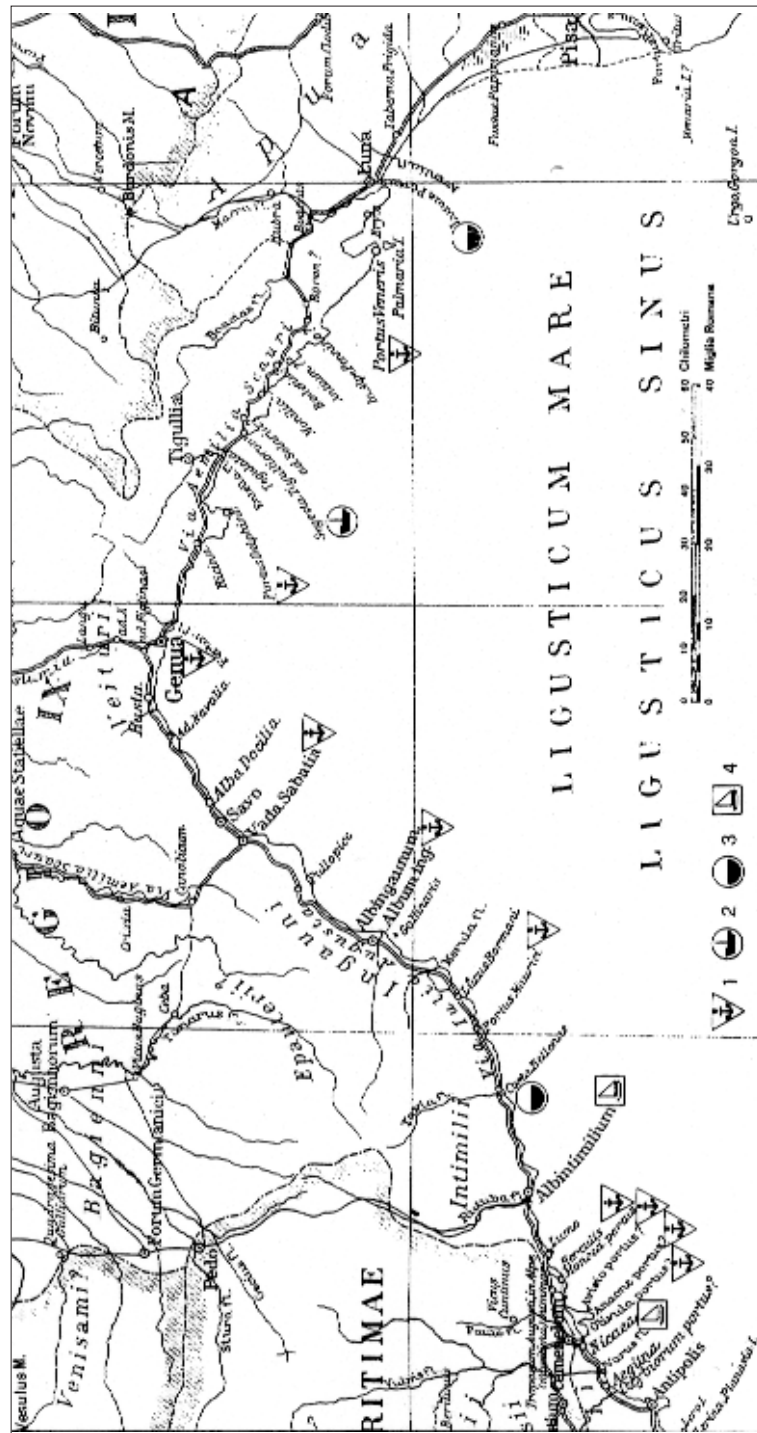
Qualche notizia in più si può raccogliere mettendo a confronto dati

98. Per ragioni di brevità, non entro neanche nella questione delle ville marittime che possono aver funzionato da scali (LEVEAU 2002b, pp. 72-82), ma prospetto solo la complessità del problema, dal momento che riesce difficile immaginare una convivenza tra *domini* e loro famigli con marinai e scaricatori, e deve quindi essere ricercata una soluzione che vada o nella direzione di una netta separazione dei settori adibiti alle funzioni di piccolo scalo, all'interno dei vasti complessi, o ad una rigida selezione delle persone che avevano diritto a far sosta presso questi *praedia*: CORSI 2000a, pp. 171, 181-182.

99. Tale sarebbe il caso dell'isola Maire alle foci del Rodano. Qui, infatti, per quanto sia sicura l'identificazione con l'*Inmadras positio* di *It.Mar.*, 506, 7-8, il fatto che l'isoletta non sia in alcun modo accessibile alle imbarcazioni ha spinto Rigaud a sostenere che non ci si riferisca proprio all'isola ma che la *positio* vada ricercata nelle Calanques de Callelounge o des Goudes, e che il toponimo debba, dunque, essere esteso alla costa che fronteggia la piccola isola: RIGAUD 2003, p. 51.

100. LONG, VALENTE 2003, p. 159. Materiali di V-VII secolo (molto sporadici) sono stati recuperati sul fondo del canale tra *Portus Veneris* e l'isola Palmaria e nella baia di Portofino (SPADEA, MARTINO 2004, pp. 256-257), nella Baia di San Michele di Pagana (SPADEA, MARTINO 2004,

LUOGHI DI SOSTA TERESTRI E MARITTIMI

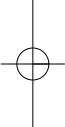


16 - ITINERARIO MARITTIMO IN LIGURIA. Gli scali. Con il simbolo n. 1 sono indicati gli scali definiti nell'itinerario *porti*, con il simbolo n. 2 quelli definiti *positiones*, con il n. 3 i *fluvii*, con il n. 4 le *plagiae* (da Uggeri 2004).

CRISTINA CORSI

archeologici e informazioni derivanti dalle fonti, ma queste riguardano quasi esclusivamente i centri urbani ed eventualmente i loro scali portuali¹⁰¹. Altrettanto può dirsi della ricerca archeologica: basti ricordare come le indagini degli ultimi vent'anni abbiano provato che gli scambi commerciali nel porto di Marsiglia furono molto vivaci anche tra V e VII secolo¹⁰².

- p. 259), presso l'isola di Bareggi (SPADEA, MARTINO 2004, p. 266). Ben documentati solo alcuni relitti tardoantichi individuati lungo le coste provenzali, come quello di *Heliopolis* I (Ile du Levant: POMEY 2005, p. 186), di fine IV o inizio V secolo d.C., contenente prevalentemente anfore africane bizacene da vino, e de La Palud 1, nell'Ile de Port-Cros (POMEY 2005, p. 186), ben noto perché conteneva molte anfore cilindriche africane (tipo Keay LV, LXII), che spesso presentano dei graffiti paleocristiani, oltre ad anfore orientali di Siria e Palestina, e ceramica sigillata africana D, che riporta la datazione alla metà o seconda metà di VI secolo.
101. Così sappiamo che *Portus Vadorum* (Vado), distrutta come *Albintimilium* e *Albingaunum* dai Goti di Ataulfo diretti in Provenza, non fu abbandonata ma rientrò in un progetto di riassetto difensivo del generale Costanzo nel secondo decennio del secolo. Dopo la distruzione di Rotari (641) continuò ad essere sede di diocesi e poi del comitato franco-longobardo. Tutta la rada, che si apre ad ovest di Savona e che include le piane delle foci dei torrenti Segno e Quiliano, ha restituito materiali archeologici di tutte le epoche (tra i quali, le anfore che raggiungono il V-VII secolo), che potrebbero indiziare uno spostamento verso occidente dei pontili in epoca tardoantica, quasi ai piedi della collina: SPADEA, MARTINO 2004, pp. 259-266; UGGERI 2004, p. 31. Il porto antico, che era caratterizzato da bassi fondali, può essere orientativamente collocato a ponente del porto di Vado, nella conca interrita dalle alluvioni tra la città romana e le collina di San Genesio, con un fondale argilloso adatto all'ancoraggio e meglio protetto a libeccio dal Capo di Vado: VARALDO GROTTO 1996, pp. 91-93. *Vada* venne abbandonata nell'Altomedioevo a vantaggio del *castrum* di Savona, ora così ben conosciuto archeologicamente: UGGERI 2004, p. 31. Ad Albenga siamo sicuri che Costanzo vi ricostruì strutture portuali e mura ma nulla è stato ad oggi rinvenuto, forse perché coperto dai potenti strati alluvionali del Centa. Il *portus* di *Albingauno*, o *Albium Ingaunum*, potrebbe essere localizzato alla foce del Marura (cfr. Plin., *NH*, III, 48), ora Centa, il fiume di maggior portata della riviera di Ponente, che però non viene ricordato nell'Itinerario Marittimo: cfr. MATTIAUDA 1905, pp. 47-49. Il porto ha subito un interrimento a causa del protendimento del litorale, imputabile alle alluvioni del Centa, soprattutto a quella che determinò la colmata del vecchio alveo, denunciato dall'interrato Pontelungo, e l'apertura del nuovo corso fluviale a sud di Albenga. Forse un faro è da riconoscere nel pilone sul colle dell'abbazia di San Martino, che ripeterebbe così la situazione documentata a Bergeggi: UGGERI 2004, p. 34. Il porto ebbe una seconda fioritura dopo il 417 d.C., quando la città fu ricostruita da Costanzo, il cognato di Onorio, come sappiamo dalla coeva testimonianza del nuovo frammento di Rutilio (FERRARI 1973, p. 28; TANDOI 1992, pp. 994-1000) e dalla nota iscrizione, secondo la quale Costanzo dà alla città *cives, tecta, forum, portus, commercia, portas*: LAMBOGLIA 1957, pp. 16-17, 82; PERGOLA 1993-1994, pp. 300-301. Anche l'isola Gallinaria è ritenuta un ottimo punto d'approdo, e le fonti confermano che lì ripararono Martino di Tours, San Gaudenzio e Sant'Ilario vescovo di Poitiers (SEMERIA 1843). L'isola ha rappresentato uno scalo



Per valutare l'entità dei cambiamenti che possono essere intervenuti in età tardoantica anche nell'organizzazione degli scali portuali, è molto appropriata l'osservazione di Uggeri circa lo scalo indicato presso Luni: l'Itinerario Marittimo segnala, infatti "*Lune, fluvius Macra*", facendo esplicito riferimento, quindi, non più alle strutture portuali romane note a sud dell'antica colonia, ma al riparo naturale offerto dalla foce del fiume Magra¹⁰³.

Per *Portus Veneris*¹⁰⁴, *Portus Maurici* (= Porto Maurizio), *Tavia fluvius* (oggi Fiumara di Taggia¹⁰⁵), *Albintimilium*, *portus Herculis Monoeci*, *portus Avisone*¹⁰⁶, *portus Anaone*¹⁰⁷, *Portus Olivula*¹⁰⁸ e *Nicia*¹⁰⁹ abbiamo solo ipotesi abbastanza fondate sulla localizzazione esatta dello scalo marittimo, ma nessun dato

a sé stante, come confermano gli abbondanti ritrovamenti sottomarini con materiali che arrivano al IV-V secolo d.C. (SPADEA, MARTINO 2004, pp. 266-268). Per *Genua*, si suppone che fosse utilizzato il porto naturale tra il promontorio della Lanterna e il Castello, anche se questa per gli antichi era probabilmente da considerarsi una rada e si utilizzava solo il settore sud-orientale, dove sorse anche il Mandraccio medievale. La vitalità di questo scalo dal punto di vista commerciale fu tale nella tarda antichità che fu necessario un intervento di calmierazione contenuto nell'*Edictum de Pretiis* di Diocleziano del 301: VARALDO GROTTIN 1996, pp. 100-105; UGGERI 2004, p. 30.

102. PASQUALINI 2003a, p. 19, con bibliografia.

103. Si trova più ad ovest, all'incirca nella depressione del Padule basso odierno, davanti al quale, sul protendimento alluvionale, sorse poi la chiesa di San Maurizio: UGGERI 2004, p. 27.

104. UGGERI 2004, p. 28. Lo scalo è indicato erroneamente prima di Segesta. Ben noto ai naviganti per la presenza della sequenza Palmaria, Tino e Tinetto, eccezionale riparo naturale, rifugio di monaci: GERVASINI 1996; VARALDO GROTTIN 1996, pp. 127-130. Nel 580 è ricordato da Giorgio Ciprio come *kástron Benéres* (Georg. Cypr., *Descr. Orbis Romani*, p. 32, ed. H. Gelzer, Leipzig 1980).

105. PESAVENTO MATTIOLI 1985-87, p. 641; VARALDO GROTTIN 1996, p. 73.

106. La *Ysionem* medievale, ora Eze-Bord-de-Mer, ai piedi del picco di Eze che ospitò l'*oppidum* pre-romano. Oggi si presenta come una rada ridossata dal capo Estel al Capo Rosso, che forma un piccolo porto rifugio. L'ipotesi alternativa, che proponeva di identificare *Avisone* nella baia di San Lorenzo, presso la Plage Mala, chiusa dall'altro Cap Mala, è stata scartata perché la rada si troverebbe troppo lontana dall'abitato che ne ha perpetuato il nome antico: ROSSI 1905, pp. 26-28; UGGERI 2004, p. 39.

107. Beaulieu sur Mer. Molti ritrovamenti di età romana sono segnalati soprattutto sotto la chiesa di Sancta Maria de Pulchro loco. Il punto preciso dell'approdo andrebbe, però, ricercato più a meridione, nella Baie des Fourmis: ROSSI 1905, pp. 24 ss.; UGGERI 2004, p. 39.

108. Corrispondente alla rada di Villafranca, protetta dai venti pericolosi per la navigazione dal Mont Boron ad occidente e dalla penisola di Cap Ferrat ad est: ROSSI 1905, pp. 21-23.

109. Nell'ampio golfo di Nizza, una possibilità concreta potrebbe essere quella di localizzare lo scalo nell'ampio arenile che si allunga tra la Pointe des Pochettes alla foce del Paglione (l'antico *Palio*), oggi noto come Baie des Anges: LUGAND 1926, p. 126.

archeologico importante¹¹⁰.

Mi soffermo, allora, solo su *Telo Martius*, localizzata nel comune di Six-Fours-les-Plages, nella parte occidentale del Cap Sicié, non lontano da Le Brus¹¹¹. L'interesse è dato dall'ipotesi che la tappa *Patavi/Pataum* menzionata dal Ravennate (IV, 28; V, 23), sia da leggersi come la contrazione di *Po(rtus) Tau(rent)um*¹¹². Questo confermerebbe l'ipotesi, già presentata più sopra, che nella tarda antichità l'itinerario da Frèjus ad Aix non passasse più per Tourves, ma per *Telo Martius*, adottando dunque un percorso più costiero (cfr. figg. 2, 20)¹¹³. Il particolare ruolo rivestito da questo piccolo centro in età tardoantica sarebbe confermato dalla sua menzione nella *Notitia Dignitatum* (*"In partibus occidentis"*, XI, 72), e dal fatto che nel 441 d.C. ne sia noto un vescovo.

L'elemento che meglio caratterizza questa fase da un punto di vista insediativo nelle isole più inaccessibili è la nascita dell'insediamento monastico¹¹⁴, come ben mostra la *retraite* di San Martino sull'isola Gallinaria, di fronte alla costa ligure, probabilmente nel terzo quarto del IV secolo¹¹⁵. Ma anche se progressivamente la conoscenza archeologica di alcuni di questi insediamenti si approfondisce, nessuno di essi pare ragionevolmente da ritenersi inserito nelle rotte di cabotaggio, neanche quelli palesemente non connessi alle fondazioni eremitiche, come quello di Porquerolles¹¹⁶, nonostante siano state avanzate

110. UGGERI 2004, pp. 37-39, con bibliografia.

111. *Tauroeis* può essere identificata con La Cittadelle, mentre il porto detto dai Romani *Tauroentum* è a qualche centinaio di metri, nella baia di Sanary: BRUN, BORRÉANI 1999, p. 729.

112. Tuttavia, il confronto tra la sequenza riportata dal Ravennate (*Foro Boconi, Teloni, Pataum, Carcarium, Tegulicia, Aquis Sextis*) con quella dell'Antonino (*Forum Voconii, Matavo, Ad Turrem, Tegulata, Aquae Sextiae*), rende più probabile che il toponimo *Pataum* sia da intendersi piuttosto come una deformazione di *Matavum*. "L'intrusione" di *Teloni* nella sequenza andrebbe, allora, letta come un riferimento ad un deverticolo diretto alla località costiera, e non ad un effettivo detour lungo la costa per tornare sulla via *Iulia Augusta* all'altezza di *Tegulata/Tegulicia*.

113. BRUN, BORRÉANI 1999, p. 729.

114. Per la Provenza, conosciamo meglio la fondazione eremitica delle isole Lérins, mentre quella delle isole d'Hyères ci resta oscura (PASQUALINI 2003a, p. 20; cfr. anche ARNAUD 2003b e BORRÉANI *et al.* 1993).

115. GUYON 2003, pp. 40-41.

116. PASQUALINI 2003a, pp. 19-21; PASQUALINI 2003b, p. 123. A Porquerolles sono noti due insediamenti principali: quello di Les Medes e un villaggio che si stanza nell'ansa de La Galère dalla fine del II secolo a.C., senza dubbio in ragione della presenza di un riparo per i navigli

delle ipotesi in merito¹¹⁷.

Osservazioni generali

In conclusione, dobbiamo ammettere che dal contesto territoriale qui inquadrato non provengono dati di scavo molto significativi per un approccio archeologico alla questione dei luoghi di sosta, e che piuttosto frammentari sono gli elementi che ci illuminano sulle trasformazioni o frequentazioni tardo antiche.

Ma alcune osservazioni, fondate su una casistica abbastanza sostanziata, si possono formulare sulla più generale organizzazione topografica di questi insediamenti nella fase tardoantica.

Se ripercorriamo la storia di questi centri distribuiti lungo i principali assi stradali, notiamo che per alcuni di essi possiamo parlare di una continuità con l'età preromana, anche se il nucleo abitato conosce spesso una leggera traslazione che lo porta proprio a ridosso o a cavallo della strada (ricordiamo *Matavum*, ai piedi dell'*oppidum* che domina la valle d'Issole; *Tericiae* che succede a l'*oppidum* di Caisses, e *Lucus Bormani*), mentre altri sorgono *ex-novo*: *Forum Voconii*, *Pisavis*, *Tegulata*, in *Alpe Summa* (La Turbie)¹¹⁸.

In qualche caso, la stazione romana ha conosciuto un'evoluzione ed è divenuta un abitato medievale (*Alpe Summa* /La Turbie, *Forum Voconii*/Blaise, *Ad Turrem*/Tourves, *Ernaginum*/Saint-Gabriel), mentre in altre la continuità si registra solo in abitati vicini, sorti in età medievale in posizione più arroccata (*Lucus Bormani*/Diano Castello, *Matavum*/Cabasse, *Pisavis*/Salon-de-Provence). Altri luoghi di sosta sono invece quasi spariti e ne è rimasta solo una

nei giorni di Mistral. Questo gruppo umano pratica marginalmente l'agricoltura (come è testimoniato dal rinvenimento di alcune macine), ma è la pesca la sua attività principale (BRUN 1991; TRÉGLIA 2003, p. 127). Tuttavia, la loro occupazione sarebbe di breve durata, e i due nuclei abitati sarebbero presto abbandonati a vantaggio di quello che si trova proprio presso l'abitato moderno di Porquerolles: BRUN 1991, p. 268; BRUN 1992, p. 286; BRUN, BORRÉANI 1999, pp. 83-84, 478.

117. I resti rinvenuti presso il villaggio moderno di Porquerolles sono stati ipoteticamente identificati con quelli di *Pomponiana portus* di Plinio (*NH*, III, V, 79) e di *It. Mar.*, 505,7 (identificazione contestata da ARNAUD 2003a, pp. 32-33, che localizza *Pomponianis portus* nell'isola di Port-Cros). L'aspetto fortificato attuale di entrambe le isole risale al XV secolo, quando furono attrezzate come avamposto militare di Tolone, insediamento che ha dato origine ai due abitati moderni di Porquerolles e Port-Cros: PASQUALINI 2003b, p. 123.

118. BOYER, FÉVRIER 1959, pp. 184-185. Lo stesso fenomeno si verifica lungo la via *Domitia*: BARRUOL 1997, p. 17.

cappella a segnacolo (San Pietro ad *Alba Docilia*, Nostra Signora della Rovere a *Lucus Bormani*, La Trinité a *Forum Voconii*, Saint-Pancrace a *Tegulata* (?), St-Jean-de-Brenasse se accettassimo l'identificazione con *Pisavis*).

In altri casi il ruolo di luogo di tappa è stato ereditato da un centro vicino (il monastero di St-Cassien e il *castrum* d'Avignonnet hanno sostituito *Ad Horrea*, l'uno come punto d'attraversamento della Siagne, l'altro come luogo di sosta prima del faticoso passaggio dell'Estérel).

A livello cronologico, possiamo fondatamente affermare che la "selezione" dei luoghi di sosta e degli agglomerati che spesso li circondano si può dire iniziata già a partire dal III secolo. Solo quelli che detengono una funzione di nodo di scambio, di mercato a scala regionale, di centro produttivo (esemplare e particolare al tempo stesso è il caso della lavorazione della pietra ad *Ernaginum*), continuano a presentare tracce di frequentazione fino a tutto il V, a volte fino al VI e perfino al VII secolo. Se volessimo meglio dettagliare le vicende dell'occupazione, basandoci sui dati archeologici, ad esempio sul grafico che sintetizza le statistiche della cronologia dei materiali recuperati nei diversi contesti, potremmo individuare un periodo di crisi nel V secolo, ma avremmo altresì la conferma che i traffici commerciali con la Spagna e l'Africa proconsolare continuarono oltre questo epocale discrimine¹¹⁹.

Più in generale, quindi, almeno fino alla fine dell'età imperiale, non ci sembra di cogliere trasformazioni radicali, quanto piuttosto di percepire, come è logico, un progressivo diradamento dei luoghi di sosta distribuiti lungo gli assi stradali, che sicuramente subiscono un processo di selezione, in parte spontaneo, in parte pilotato dalle autorità statali, concentrato nel IV secolo, cioè dal momento in cui il servizio statale adibito al trasporto di persone, merci ed animali che viaggiano nell'interesse dello Stato, si radica sul territorio, e acquista quelle caratteristiche che siamo soliti attribuire al *cursus publicus*.

In questo senso, diventa un po' critico il rapporto con le fonti antiche. Queste non sono troppo generose di dettagli sull'effettiva portata dei passaggi dei gruppi di Germani che sono registrati lungo questi importanti assi stradali e degli assalti portati principalmente dai Vandali alle coste tirreniche (452: Genserico), ma anche se le fonti archeologiche ci raccontano di un periodo duro, nessun elemento materiale ci rimanda a significative distruzioni collegabili ad arrivi di genti allogene. La crisi, dove c'è stata, ha avuto ben più profon-

119. SPADEA, MARTINO 2004, pp. 270-271.

de radici. Gli insediamenti che sono riusciti a superare la soglia del III secolo, quasi sempre manifesteranno continuità d'occupazione – a volte prosperità – almeno fino al VI secolo¹²⁰.

Il confronto con i dati che ho potuto raccogliere sull'organizzazione spaziale e sulle strutture materiali in questi luoghi di sosta altrove in Italia, e sulle più generali modalità del viaggio in età tardoantica, pur scarsi e volte superficiali, possono essere illuminati dalle fonti, che ci dimostrano come l'attività delle stazioni stradali inserite nel sistema governativo del *cursus publicus* appaia perfino intensificarsi nel corso del IV secolo, con fondazioni mirate a sistematizzare la scansione miliaria dei luoghi di sosta (la fonte più celebre è la menzione in *It. Ant.*, 94, 2-3, di *mansiones nunc institutae*, lungo la via tra Catania ed Agrigento¹²¹). Qui abbiamo due casi esemplari: Saint-Maximin e probabilmente *Antea*, dove le ville rustiche costituenti il nucleo generante l'insediamento – se non proprio di fondazione così tarda – paiono comunque “esplodere” solo nel IV secolo. Per *Alba Docilia*, che nasce nel I secolo d.C. e che vive il periodo di maggior prosperità tra la metà del II d.C. e la metà del III secolo, dovremmo attendere un riesame dei dati di scavo, ma non si può escludere che il suo “assorbimento” nel sistema di servizi ai trasporti risalga proprio a questa fase.

In effetti, almeno lungo il tratto gallico della via *Iulia Augusta*, l'interesse imperiale sull'intero sistema delle comunicazioni traspare dalle statistiche dei miliari (fig. 18). Alla dominanza degli interventi stradali attuati nel corso dell'età augustea, giulio-claudia e antonina, fa infatti riscontro un dignitoso numero di miliari impiantati in occasione di provvedimenti intrapresi da Costantino, Costantino II, Valente e Valentiniano¹²².

La continuità nella frequentazione di questi centri di strada principali ha avuto positive ripercussioni anche sull'insediamento rurale, dato che le unità produttive appaiono durare più a lungo, come possiamo provare almeno per il suburbio di *Ernaginum*.

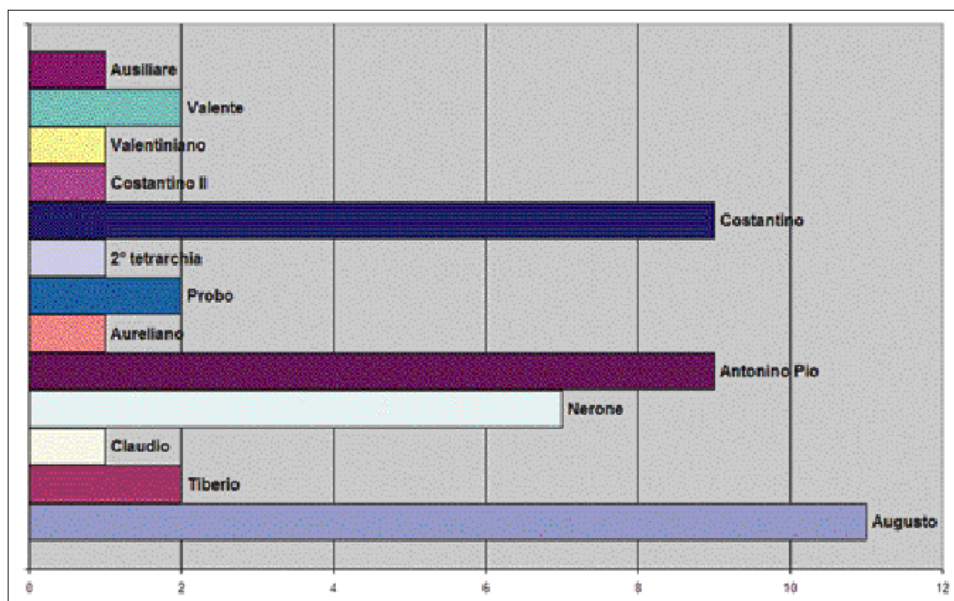
Se volessimo scendere maggiormente nel dettaglio dell'organizzazione topografica di questi luoghi di sosta, potremmo solo rimarcare che quando conosciamo i sepolcreti di questi agglomerati, grandi o piccoli che siano, essi

120. Considerazioni analoghe sono state condotte sull'insediamento rurale in Gallia meridionale, dove emerge che del totale individuato nell'alto-impero, i 2/3 delle ville rustiche sono ancora attive nel III secolo, mentre nel IV sono già ridotte ad 1/3 del totale: TRÉMENT 2001, pp. 281-288.

121. UGGERI 1982-83, pp. 437-438; CARANDINI, RICCI, DE VOS 1982, p. 22.

122. KÖNIG 1970, pp. 37, 74-75, 158-163; CHEVALLIER 1997, pp. 207-208.

LUOGHI DI SOSTA TERESTRI E MARITTIMI



18 - Grafico che riporta la cronologia dei miliari rinvenuti lungo la via *Julia Augusta* nel tratto compreso tra La Turbie e Arles (elaborazione dell'autrice).

sono distribuiti ai lati della strada, raggruppati o in tombe isolate. Se c'è continuità fino al IV, V o anche VI secolo, le inumazioni si concentrano normalmente in uno di questi cimiteri¹²³.

A dispetto di una certa scarsità dei dati in merito all'impianto insediativo cristiano in ambito extraurbano, soprattutto a paragone di un patrimonio monumentale paleocristiano che appare sempre più ricco e antico nei centri urbani sia di Liguria che di Provenza, i contesti paleocristiani rurali di entrambe le regioni appaiono comunque sostanziare l'idea che la viabilità abbia svolto un ruolo di una certa rilevanza nella cristianizzazione delle campagne. Se potessero essere dissipate le incertezze interpretative sull'identificazione di *Costa Balenae* (su cui, *supra*), la basilica paleocristiana di Capo Don potrebbe esemplificare perfettamente l'attrazione esercitata dalle stazioni stradali per

123. Molte necropoli di età romana sono note lungo la strada Arles-Avignone. Una di età altomedievale è stata segnalata a Saint-André de Bragance ai piedi dell'*oppidum* de La Roque, dove il centro protostorico, che controllava una strada con andamento nord-sud, è stato sostituito da un abitato, circondato da necropoli, che si è installato lungo la via: LEVEAU 2002b, p. 71.

l'impianto di un importante luogo di culto. Il processo di cristianizzazione deve in ogni modo essere avvenuto in maniera ancor più misurata e progressiva che in ambiente cittadino¹²⁴.

Effettivamente, allo stato attuale delle ricerche, solo in pochissimi casi la datazione dell'impianto del luogo di culto risale al V secolo, con la maggior parte delle fondazioni che si addensano nel VI e VII secolo. A questa fascia cronologica appartengono anche altre basiliche rurali, che sorgono in alcuni casi presso centri che appaiono avvantaggiarsi della prossimità di una strada a grande scorrimento senza, tuttavia, gravitare immediatamente ai suoi margini¹²⁵. Tra gli esempi che si possono enumerare, spiccano quelli delle due basiliche sorte ai lati della viabilità di raccordo tra Marsiglia e *Arelatum*¹²⁶, mentre una terza da La Celle si troverebbe sul tracciato tardoantico della via *Iulia Augusta*.

In realtà, la nascita di un luogo di culto cristiano presso un insediamento extraurbano rientra in una più ampia casistica di forme di continuità nell'occupazione, che privilegiano gli insediamenti assurti al rango di poli demici, come possono considerarsi anche alcuni grandi impianti produttivi¹²⁷. Più in

124. *Les premiers monuments* 1995, p. 61. Tra gli esempi che si possono fare per esemplificare questa relazione tra viabilità e luogo di culto di età paleocristiana, il caso più significativo è forse quello di Riez. L'antica *Civitas Iulia Augusta Reiorum Apollinaris* pare avvantaggiarsi particolarmente in età paleocristiana della posizione presso un incrocio stradale. All'attività del primo vescovo noto, Massimo (433-460, ma siamo sicuri che la sede esisteva precedentemente a lui, probabilmente dall'inizio del V secolo), è assegnata la fondazione della chiesa dedicata a Saint-Albin sulla sommità dell'altura di Saint-Maxime, che controlla l'incrocio della valle dove sorge la città antica. Il primo gruppo episcopale, però, sorge in loc. Pré de Foire, sui resti di un edificio alto-imperiale (forse uno stabilimento termale; sicuramente un grande edificio pubblico è servito da fondazione per la chiesa paleocristiana e per il suo battistero), ai margini della città antica, che è però poco conosciuta: *Les premiers monuments* 1995, pp. 85-93.

125. Per una panorama generale sui primi edifici di culto cristiano in Provenza vedi: GUYON 2005.

126. Un tracciato corre sulla sponda orientale, l'altro su quella occidentale dell'Etang de Berre: *Les premiers monuments* 1995, pp. 123-124. La chiesa dell'*oppidum* de Constantine, abitato indigeno che presenta tracce consistenti di occupazione tardoantica a sud di Lançon-Provence, presenta punti di contatto planimetrici con la basilica di Saint-Blaise, nell'*oppidum* indigeno di Ugium (*Les premiers monuments* 1995, pp. 147-148), ma mentre per la prima è stata proposta una datazione al V-VI secolo, per l'altra non sono stati reperiti elementi che ne possano far risalire l'impianto a prima del Medioevo. Tuttavia, le fasi paleocristiane e tardoantiche dell'abitato testimoniano con sufficiente chiarezza quanto la posizione lungo la strada abbia promosso la continuità e la vitalità del centro: *Archéologie Médiévale* 1983, pp. 45-47; BOULOUMIÉ, SOYER 1986-87, pp. 148-149.

127 CARRU *et al.* 2001, pp. 489-490. Il caso di San Pietro in Carpignano si configurerebbe un po' diversamente, dal momento che l'impianto del luogo di culto non pare potersi anticipare prima della fine dell'Altomedioevo: BULGARELLI 2003, pp. 170-174; FRONDONI 2003, pp. 95-96.

generale, tuttavia, bisogna ammettere che in Liguria come in Provenza gli agglomerati sorti presso le stazioni stradali non appaiono contendere efficacemente ai centri urbani il ruolo di capoluoghi amministrativi anche nella gestione ecclesiastica, amministrazione che resta, nel corso dell'antichità tarda e dell'alto Medioevo, incardinata sulle città di più antica fondazione e sui centri gestionali alto-imperiali¹²⁸.

Comunque, per fugare ogni dubbio in merito ad un precoce rapporto tra stazione stradale e luogo di culto cristiano, basti menzionare un passo di Ammiano Marcellino, riferito ad un episodio avvenuto nel 376 d.C., quando il prigioniero Palladio, che sta venendo trasferito sotto il controllo di una piccola scorta armata, si suicida approfittando dell'assenza dei suoi carcerieri, che si sono allontanati dalla *statio* presso la quale hanno fatto sosta, per trascorrere la notte in una *ecclesia* (Amm., XXVIII, 6, 27).

Il rapporto tra cristianizzazione della società e sistema dei trasporti è confermato anche dalle fonti letterarie e giuridiche, che ci informano di un'impenata dei gravosi carichi ricaduti sul *cursus publicus*, proprio con il riconoscimento della Chiesa e l'ingerenza di Costantino e dei suoi successori sulla gestione delle vicende ecclesiastiche, perché questa richiederà una instancabile mobilità da parte degli esponenti del nascente potere ecclesiastico¹²⁹.

Non dimentichiamo poi che i primi pellegrinaggi cristiani a Santiago de Compostella interverranno già pesantemente sulla strutturazione dei poli d'attrazione lungo la viabilità, con l'ascesa prima dei luoghi di culto urbani (la chiesa di Saint-Trophime di Arles¹³⁰, per esempio), e successivamente di altri importanti santuari come quello di Saint-Maximin. Quest'ultimo esempio concorre anche ad illustrare le modalità di trasformazione che hanno interessato il rapporto tra insediamento di età tardoantica e rete viaria, dal momento che Saint-Maximin appare svilupparsi in posizione discosta rispetto all'asse

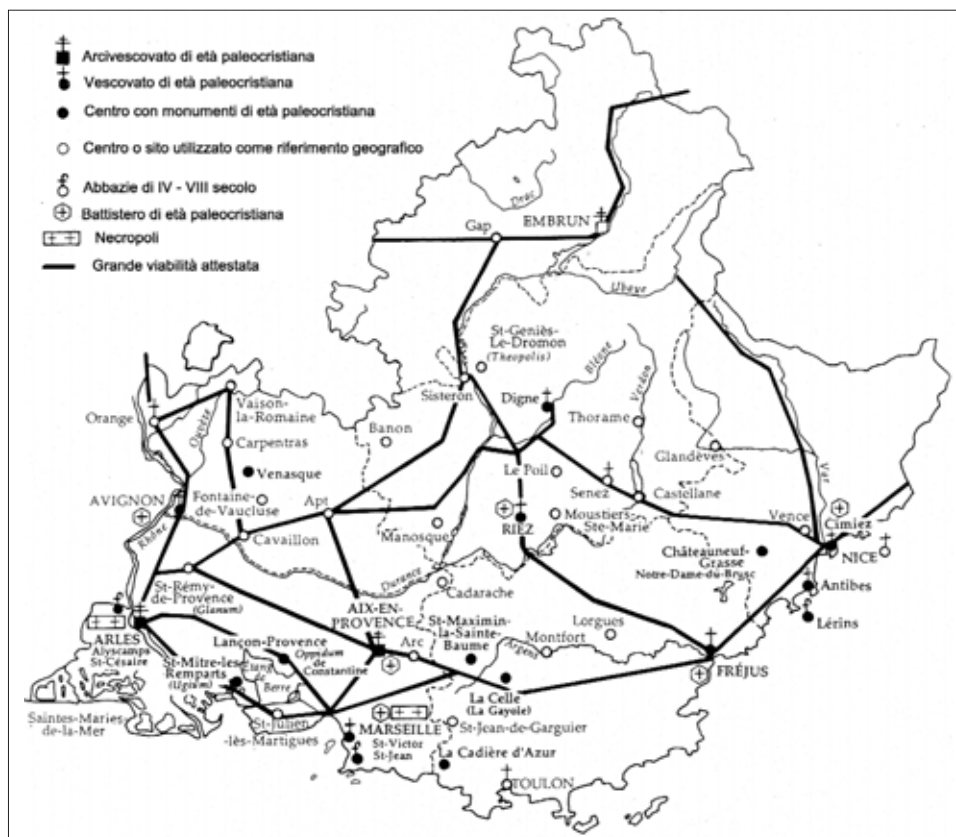
128 FÉVRIER 1978, pp. 210-222; TRÈMENT 2001, p. 276.

129. Lo studio più completo sul rapporto sistema dei trasporti e Chiesa è quello di GORCE 1925. Qualche aggiornamento si può trovare in CASSON 1974, pp. 188-189, 302, 351-52, e CORSI 2005b.

130. *Les premiers monuments* 1995, p. 63.

131. La strada attraversava la piana, solo nel tratto più orientale ricalcata dalla RN 7, per entrare nel vallone delle Bastidettes e proseguire per Patissauron, dove è particolarmente ben conservata (BRUN, BORRÉANI 1999, pp. 665-666). Dunque, evitava Saint-Maximin, dove per altro mancano tracce di età altoimperiale. Anche i due esempi di basiliche rurali citati *supra*, nota 126, rientrerebbero in questa casistica: Saint-Blaise, in forte ascesa tra V e VII secolo, potrebbe essere considerata, secondo Février, un centro parrocchiale (FÉVRIER 1978, p. 242),

CRISTINA CORSI



19 - PROVENCE, ALPES MARITIMES, CÔTE-D'AZUR, BOUCHE-DU-RHÔNE. Carta schematica della viabilità di raccordo tra i centri che testimoniano di essere stati attivi in età tardo-imperiale (da *Les premiers monuments* 1995).

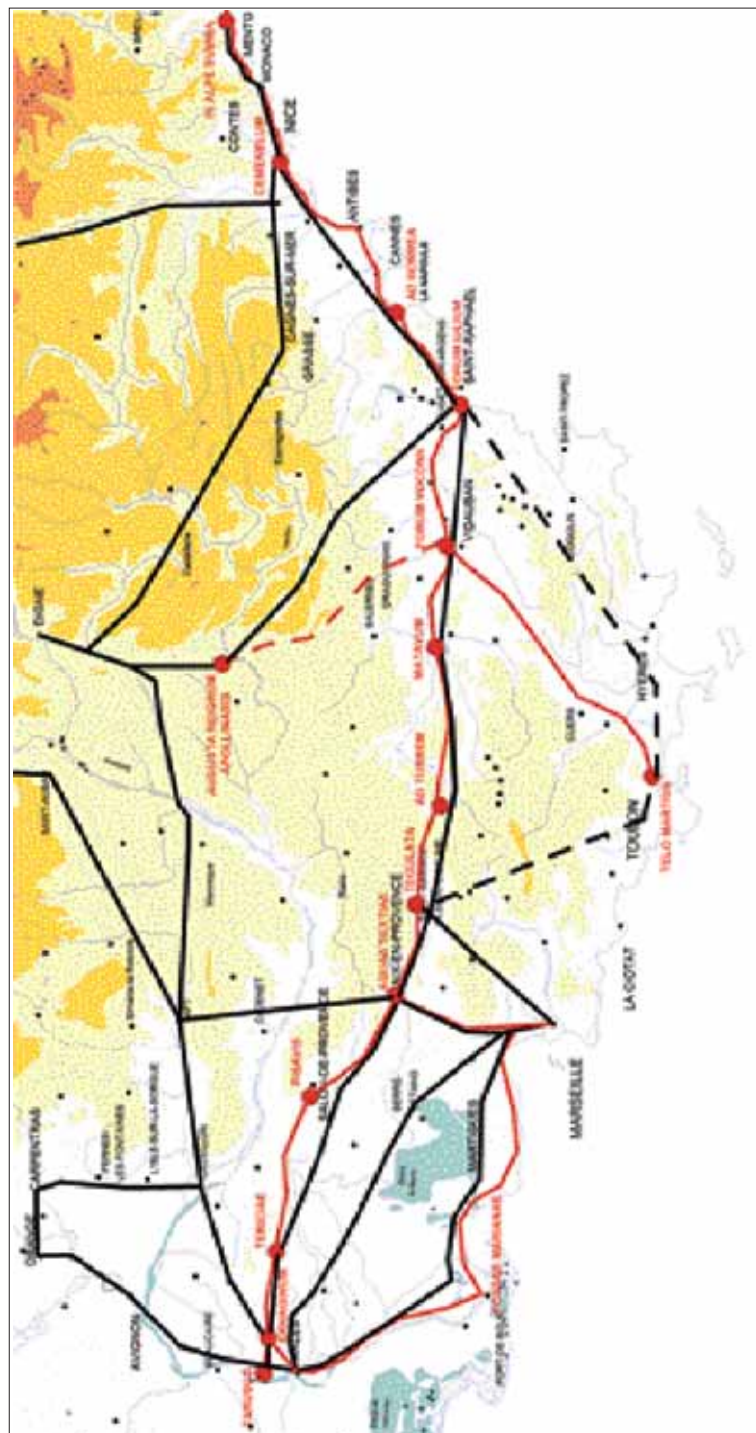
stradale di grande percorrenza¹³¹.

Chiudiamo, dunque commentando la carta elaborata nel 1995 per presentare le principali emergenze paleocristiane di Provenza (fig. 19)¹³². Il confronto con la carta schematica della viabilità di piena età imperiale (fig. 20) mostra

ipotesi che sembrerebbe confermata dalla persistenza, tra VI e XV secolo, di un centro religioso e di un'entità giuridica e territoriale; l'*oppidum* de Constantine, che nel V presenta una significativa rioccupazione, quasi un recupero della forma insediativa degli *oppida* pre-romani che vi corrispondono, esemplifica la scelta topografica che permette di controllare il traffico viario senza, tuttavia, gravitare direttamente sull'asse stradale: TRÈMENT 2001, pp. 294-297.

132. Per la Liguria non disponiamo di uno strumento così semplificato, ma è anche vero che qui i condizionamenti geografici hanno lasciato meno spazio a trasformazioni più radicali.

LUOGHI DI SOSTA TERESTRI E MARITTIMI



20 - PROVENCE, ALPES MARITIMES, CÔTE-D'AZUR, BOUCHE-DU-RHÔNE. Viabilità di età primo imperiale (in rosso) e tardoantica (in nero).

che le direttrici principali sono rimaste invariate, ma che significativi cambiamenti sono intervenuti nella scansione delle tappe e nella polarizzazione degli itinerari verso nuovi centri d'interesse. Nel dettaglio è chiaro che numerosi tronconi hanno subito degli slittamenti e che strade secondarie sono assunte al ruolo di viabilità principale. È in particolare la situazione intorno all'Etang de Berre che mostra come la viabilità di età tardoantica sia influenzata dalla topografia cristiana, a riprova del fatto che la crescente strutturazione della Chiesa ed il dilagare della nuova fede cambieranno per sempre le modalità del viaggio e l'aspetto delle vie dell'impero e di tutte le comunità che su di esse gravavano.

Bibliografia

- Agglomérations gallo-romaines* 2002 = *Les agglomérations gallo-romaines en Languedoc-Roussillon*, a cura di J.-L. Fiches, I-II, in "Monographies d'Archéologie Méditerranéenne", 13-14, Lattes.
- ALLINNE, VERDIN 2002 = C. ALLINNE, F. VERDIN, *Le vicus d'Ernaginum (Saint-Gabriel, Tarascon, Bouches-du-Rhône)*, in "Revue archéologique de Narbonnaise", 35, pp. 137-156.
- ALLINNE, VERDIN 2004 = C. ALLINNE, F. VERDIN, *Ernaginum (Saint-Gabriel, Tarascon), une agglomération antique et son cours d'eau*, in *Fleuves et maris, une histoire au croisement de la nature et de la culture*, a cura di J. Burnouf, Ph. Leveau, "Archéologie et histoire de l'art", 19, Paris, pp. 409-417.
- ANNETTA, BULGARELLI 2001 = E. ANNETTA, F. BULGARELLI, *Ceramica romana e post-medievale dalla villa mansio di Albisola (Atti del XXXIII Convegno Internazionale della Ceramica, Albisola 2000)*, Albisola, pp. 293-300.
- Archéologie Médiévale* 1983 = *Archéologie Médiévale en Provence. Alpes, Côte-d'Azur 1970-1982*, Aix-en-Provence.
- ARNAUD 2003a = P. ARNAUD, *Les îles du littoral d'après les auteurs anciens. Géographie, structures descriptives, tradition littéraires*, in *Des îles côte à côte. Histoire du peuplement des îles de l'Antiquité au Moyen Âge (Provence, Alpes-Maritimes, Ligurie, Toscane), (Actes de la table ronde, Bordighera 1997)*, a cura di M. Pasqualini et al., in "Bulletin Archéologique de Provence", Supplément 1, Aix-en-Provence, pp. 25-38.
- ARNAUD 2003b = P. ARNAUD, *Les îles de Lérins, Sainte-Marguerite et Saint-Honorat (Cannes, Alpes-Maritimes)*, in *Des îles côte à côte. Histoire du peuplement des îles de l'Antiquité au Moyen Âge (Provence, Alpes-Maritimes, Ligurie, Toscane), (Actes de la table ronde, Bordighera 1997)*, a cura di M. Pasqualini et al., "Bulletin Archéologique de Provence", Supplément 1, Aix-en-Provence, pp. 175-189.
- ARNAUD 2004 = P. ARNAUD, *Entre Antiquité et Moyen Âge: l'Itinéraire Maritime d'Antonin*, in *Rotte e porti del Mediterraneo dopo la caduta dell'impero romano d'occidente, (Atti del IV seminario ANSER, Genova 2004)*, a cura di L. de Maria, R. Turchetti, Rubettino, pp. 3-20.
- BADAN, BRUN, CONGÈS 2000 = O. BADAN, J.-P. BRUN, G. CONGÈS, *La Brune d'Arles, une auberge en Crau*, in *Les temps des Gaulois en Provence*, a cura di J. Chausserie-Laprée, Martignes, pp. 180-181.

- BAROCELLI 1928 = P. BAROCELLI, *F. 102 Sanremo. Edizione Archeologica della carta d'Italia 1:1000.000*, Firenze.
- BAROCELLI 1932 = P. BAROCELLI, *Capo San Siro (Riva Ligure) - Avanzi di Probabile Mansione Romana*, in "Notizie degli Scavi", serie VI, VIII, p. 26.
- BARRUOL 1986 = G. BARRUOL, *Ouvrages routières antiques à Sainte-Croix-du-Verdon et à Riez (Alpes-de-Haute-Provence)*, in "Revue archéologique de Narbonnaise", XIX, pp. 133-158.
- BARRUOL 1997 = G. BARRUOL, *Présentation de la via Domitia*, in *Voies romaines du Rhône à l'Èbre, via Domitia et via Augusta*, a cura di G. Castellvi et al., "Documents d'Archéologie Française", 61, Paris, pp. 16-17.
- BASTARD, STEPHENSON 2002 = V. BASTARD, P. STEPHENSON, *Entre structures agraires, sanctuaire et station routière: le site de Bourbousson 3 à Crest (Drôme)*, in *Archéologie du TGV Méditerranée – Fiches de synthèse*, III, "Monographies d'Archéologie Méditerranéenne", 10, Lattes, pp. 687-698.
- BELLINO 1910 = S. BELLINO, s.v. *cursus publicus*, in *Dizionario Epigrafico di antichità romane*, a cura di E. De Ruggiero, II, 2, Roma, pp. 1404-1425.
- BÉRARD 1980 = G. BÉRARD, *La nécropole de La Guerine à Cabasse (Var)*, in "Revue archéologique de Narbonnaise", 13, pp. 19-63.
- BÉRARD, et al. 1993 = G. BÉRARD, Y. CODOU, J.-L. FICHES, G.B. ROGERS, G. SINTÈS, *Matavo (Cabasse, Var) et le Pagus Matavonicus*, in "Revue archéologique de Narbonnaise", 26, pp. 301-337.
- BERTONCELLO 2002 = F. BERTONCELLO, *Villa/vicus: de la forme de l'habitat aux réseaux de peuplement*, in "Revue archéologique de Narbonnaise", 35, pp. 39-58.
- BORGARD 2003 = PH. BORGARD, *Le "Pilon", un milliaire méconnu de la voie antique reliant Riez à Aix-en-provence*, in *Peuples et territoires en Gaule méditerranéenne*, a cura di M. Bats et al., in "Revue archéologique de Narbonnaise", Supplémento 35, Montpellier, pp. 31-34.
- BORGARD, BOUET 1999 = PH. BORGARD, A. BOUET, *L'esplanade du pré de Blanchon: un nouvel élément de l'ensemble monumental suburbain des «quatre colonnes», à Riez (Alpes-de-Haute-Provence)*, in "Revue archéologique de Narbonnaise", 32, pp. 255-270.
- BORRÉANI, MICHEL, PASQUALINI 1993 = M. BORRÉANI, J.-M. MICHEL, M. PASQUALINI, *Etat des recherches archéologiques sur les îles d'Hyères (1894-1986)*, in "Travaux scientifiques du Parc national de Port-Cros", 15, pp. 101-119.
- BOULOUMIÉ, SOYER 1986-87 = B. BOULOUMIÉ, J. SOYER, *Prospection archéologique en Basse-Provence: itinéraires antiques et habitats. 1. Étang de Berre*, in "Hamburger Beiträge zur Wissenshatsgeschichte", A, XIII-XIV, pp. 119-237.
- BOYER, FÉVRIER 1959 = R. BOYER, P. A. FÉVRIER, *Stations routières romaines de Provence*, in "Rivista di Studi Liguri", XXV, 3-4, pp. 162-185.
- BRUN 1991 = J.-P. BRUN, *Le village massaliote de la Galère (île de Porquerolles, Hyères, Var)*, in "Documents d'archéologie Méridionale", 14, pp. 239-276.
- BRUN 1992 = J.-P. BRUN, *Le village massaliote de la Galère à Porquerolles et la géographie des Stoechades dans l'Antiquité*, in *Marseille grecque et la Gaule, (Actes du colloque, Marseille 1990)*, a cura di M. Bats et al., "Etudes Massaliètes", 3, Aix-en-Provence, pp. 279-288.
- BRUN, BORRÉANI 1999 = J.-P. BRUN, M. BORRÉANI, *Carte archéologique de la Gaule, Le Var*, Paris.
- BULGARELLI 2001a = F. BULGARELLI, *Albisola, villa romana*, in *Vie romane in Liguria*, a cura di R. Luccardini, Genova, pp. 124-126.

CRISTINA CORSI

- BULGARELLI 2001b = F. BULGARELLI, *S. Pietro in Carpignano*, in *Vie romane in Liguria*, a cura di R. Luccardini, Genova, pp. 128-129.
- BULGARELLI 2001c = F. BULGARELLI, *Da Piana Crixia al promontorio della Caprazoppa*, in *Vie romane in Liguria*, a cura di R. Luccardini, Genova, pp. 135-151.
- BULGARELLI 2003 = F. BULGARELLI, *San Pietro in Carpignano a Quiliano: da insediamento romano a edificio di culto*, in *Roma e la Liguria Maritima: secoli IV-X. La capitale cristiana e una regione di confine*, (Atti del corso e Catalogo della mostra, Genova 14 febbraio - 31 agosto 2003), a cura di M. Marcenaro, Genova-Bordighera, pp. 137-146.
- BULGARELLI, MELLI 2001 = F. BULGARELLI, P. MELLI, *L'Aemilia Scauri tra Genova a Vado Ligure*, in *Vie romane in Liguria*, a cura di R. Luccardini, Genova, pp. 113-130.
- CARANDINI, RICCI, DE VOS 1982 = A. CARANDINI, A. RICCI, M. DE VOS, *Filosofiana. La villa di Piazza Armerina*, Palermo.
- CARRU, et al. 2001 = D. CARRU, F. GATEAU, PH. LEVEAU, N. RENAUD, *Les villae en Provence aux IV^e et V^e siècles: apports et limites des inventaires archéologiques*, in *Les campagnes de la Gaule à la fin de l'Antiquité*, (Actes du Colloque, Montpellier 2001), a cura di P. Ouzoulias et al., Antibes, pp. 475-502.
- CASSON 1974 = L. CASSON, *Travel in the Ancient World*, London.
- CHALON 1997 = M. CHALON, *Le caractère public de la via Domitia*, in *Voies romaines du Rhône à l'Èbre, via Domitia et via Augusta*, a cura di G. Castellvi et al., "Documents d'Archéologie Française", 61, Paris, pp. 20-21.
- CHEVALLIER 1988 = R. CHEVALLIER, *Voyages et déplacements dans l'empire romain*, Paris.
- CHEVALLIER 1997 = R. CHEVALLIER, *Les voies Romaines*, Paris.
- CONGÈS, MARTOS 2002 = G. CONGÈS, F. MARTOS, *Forum Voconii aux Blaïs (Le Cannet-des-Maures, Var): Le cas d'une agglomération secondaire sur la voie Aurélienne*, in "Revue archéologique de Narbonnaise", 35, pp. 129-135.
- CORSI 2000a = C. CORSI, *Le Strutture di Servizio del Cursus Publicus in Italia: Ricerche Topografiche ed Evidenze Archeologiche*, in "British Archeological Reports – International Series", 875, Oxford.
- CORSI 2000b = C. CORSI, *Stazioni stradali e Cursus Publicus. Note di tipologia dell'insediamento lungo la viabilità romana*, in "Orizzonti", I, pp. 243-252.
- CORSI 2005a = C. CORSI, *Luoghi di sosta lungo le vie di pellegrinaggio in età tardoantica e alto-medievale. Aspetti topografici dell'Itinerarium Egeriae*, in *I pellegrinaggi nell'età tardoantica e medievale*, (Atti del Convegno di Studi, Ferentino 1999), Roma, pp. 259-294.
- CORSI 2005b = C. CORSI, *La cristianizzazione del viaggio: fonti letterarie ed archeologiche sui luoghi di sosta tra tarda antichità e alto medioevo*, in "Rivista di Archeologia Cristiana", LXXXI, pp. 157-194.
- CUNTZ 1929 = O. CUNTZ, *Itineraria Romana*, I, Lipsiae.
- DURANTE 2001 = A.M. DURANTE, Luna, in *Vie romane in Liguria*, a cura di R. Luccardini, Genova, pp. 53-65.
- DURANTE, DE APOLLONIA 1988 = B. DURANTE, M. DE APOLLONIA, *Albintimilium. Antico municipio romano*, Cavallermaggiore.
- FERRARI 1973 = M. FERRARI, *Spigolature bobbiesi, II. Frammenti ignoti di Rutilio Namaziano*, in "Italia medievale e umanistica", XVI, pp. 1-41.
- FÉVRIER 1978 = P.-A. FÉVRIER, *Problèmes de l'habitat du Midi méditerranéen à la fin de l'Antiquité et dans le haut Moyen Age*, in "Jahrbuch des römisch-germanischen Zentralmu-

- seums Mainz”, 25, 1, pp. 208-247 (ripubblicato in *La Méditerranée de Paul-Albert Février*, II, Rome 1996, pp. 1059-1098).
- FICHES, et al. 1995 = J.-L. FICHES, D. BRENTCHALOFF, G. CHOUQUER, M. DUBAR, M. GAZEMBEK, J. LATOUR, G.B. ROGERS, *Habitas de l'Age du Fer et structures agraires d'époque romaine aux Escravatiers (Puget-sur-Argens)*, in “Gallia”, 52, pp. 205-261.
- FIXOT, et al. 1983 = M. FIXOT, Y. CODOU, L. AYGUEPARSE, *Un lieu de culte païen du IV^e siècle*, in “Archéologie Médiévale”, pp. 29-31.
- FRANCE 2001 = J. FRANCE, *Quadragesima Galliarum. L'organisation douanière des provinces alpestres, gauloises et germaniques de l'Empire romain. I^{er} siècle avant J.C. – III^e siècle après J.C.*, “Collection de l'Ecole Française de Rome”, 278, Rome.
- FRONDONI 1985 = A. FRONDONI, *Rassegna delle scoperte dell'ultimo decennio e prospettive dell'archeologia cristiana in Liguria*, (Atti del VI Congresso Nazionale di Archeologia Cristiana, Pesaro - Ancona 1983), II, Ancona, pp. 713-732.
- FRONDONI 2003 = A. FRONDONI, *La Liguria cristiana tra IV e X secolo: problemi e aggiornamenti*, in *Roma e la Liguria Maritima: secoli IV-X. La capitale cristiana e una regione di confine* (Atti del corso e Catalogo della mostra, Genova 14 febbraio - 31 agosto 2003), a cura di M. Marcenaro, Genova-Bordighera, pp. 89-100.
- GAMBARO 1999 = L. GAMBARO, *La Liguria costiera tra III e I sec. a.C. Una lettura archeologica della romanizzazione*, Mantova.
- GANDOLFI 1987-88 = D. GANDOLFI, *Relazione sulle campagne di scavo 1986-87 nel complesso archeologico di San Bartolomeo al Mare*, in “Rivista Ingauna e Intemelìa”, XLII-XLIII, pp. 122-129.
- GANDOLFI 1991-92 = D. GANDOLFI, *Attività archeologica nell'area Lucus Bormani*, in “Rivista Ingauna e Intemelìa”, XLVI-XLVII, 1-4, pp. 137-152.
- GARMY, LEVEAU 2002 = P. GARMY, PH. LEVEAU, *Présentation du dossier: villa et vicus en Narbonnaise, un débat*, in “Revue archéologique de Narbonnaise”, 35, pp. 1-3.
- GATEAU, GAZENBEEK 1999 = F. GATEAU, M. GAZENBEEK, *Carte archéologique de la Gaule, Les Alpilles et la Montagne*, 13/2, Paris.
- GATEAU, TRÈMENT, VERDIN 1996 = F. GATEAU, F. TRÈMENT, F. VERDIN, *Carte archéologique de la Gaule, Bouches-du-Rhône*, 13, Paris.
- GERVASINI 1996 = L. GERVASINI, (SP –Portovenere). *Le Grazie – area archeologica. Villa romana del Varignano Vecchio. 1994-95*, in “Archeologia Medievale”, XXIII, pp. 557-558.
- GERVASINI 2001 = L. GERVASINI, *Da Luni all'alta val di Vara*, in *Vie romane in Liguria*, a cura di R. Luccardini, Genova, pp. 69-74.
- GHIGLIAZZA 1950 = P. GHIGLIAZZA, *Nuovi rinvenimenti a Diano Marina*, in “Rivista Ingauna e Intemelìa”, V, 1, pp. 23-24.
- GORCE 1925 = D. GORCE, *Les voyages, l'hospitalité et le port des lettres dans le monde chrétien des IV^e et V^e siècles*, Thèse, Faculté des Lettres de l'Université de Poitiers, Weipion-sur-Meuse et Paris.
- GUYON 2003 = J. GUYON, *Frères des îles et de la côte. Le dossier littéraire des premières établissements monastiques sur le littoral provençal et ligure*, in *Des îles côte à côte. Histoire du peuplement des îles de l'Antiquité au Moyen Âge* (Provence, Alpes-Maritimes, Ligurie, Toscane), (Actes de la Table Ronde, Bordighera 1997), a cura di M. Pasqualini et al., “Bulletin Archéologique de Provence”, Supplément 1, Aix-en-Provence, pp. 39-44.

CRISTINA CORSI

- GUYON 2005 = J. GUYON, *Les premiers édifices de culte chrétiens*, in *15 Ans d'Archéologie en Provence-Alpes-Côte d'Azur*, a cura di X. Delestre, Aix-en-Provence, pp. 188-199.
- HALL 1898 = W.H. HALL, *The Romans on the Riviera and the Rhone*, Chicago.
- KÖNIG 1970 = I. KÖNIG, *Itinera Romana 3, Die Meilensteine der Gallia Narbonensis*, a cura di G. Walser, Berna.
- LAMBOGLIA 1935 = N. LAMBOGLIA, *Alassio: scavo di un edificio suburbano di Albingaunum*, in "Bollettino della regia Deputazione di Storia Patria per la Liguria. Sezione Ingauna ed Intemelìa", II, pp. 348-359.
- LAMBOGLIA 1939 = N. LAMBOGLIA, *Liguria Romana*, Alassio.
- LAMBOGLIA 1940 = N. LAMBOGLIA, *Mentone Intemelìa*, in "Rivista di Studi Liguri", VI, 1-4, pp. 9-25.
- LAMBOGLIA 1942 = N. LAMBOGLIA, *Nuovi scavi a Taggia e Sanremo*, in "Rivista di Studi Liguri", VIII, pp. 25-40.
- LAMBOGLIA 1943 = N. LAMBOGLIA, *Questioni di topografia antica nelle Alpi Marittime: 6. La posizione degli Oratelli*, in "Rivista di Studi Liguri", IX, 2-3, pp. 115-123.
- LAMBOGLIA 1948 = N. LAMBOGLIA, *Scoperte archeologiche a Diano*, in "Rivista Ingauna e Intemelìa", III, 3-4, p. 48.
- LAMBOGLIA 1957 = N. LAMBOGLIA, *Albenga romana e medievale*, Bordighera.
- LAMBOGLIA 1958 = N. LAMBOGLIA, *Restauro e saggi di scavo alla Madonna della Rovere*, in "Rivista Ingauna e Intemelìa", XIII, 3-4, pp. 124-134.
- LAMBOGLIA 1959 = N. LAMBOGLIA, *L'esplorazione della zona del Lucus Bormani (Diano Marina)*, in "Rivista Ingauna e Intemelìa", XIV, pp. 123-124.
- LAMBOGLIA 1963a = N. LAMBOGLIA, *Nuovi scavi nell'area di Lucus Bormani*, in "Rivista Ingauna e Intemelìa", XVIII, pp. 106-107.
- LAMBOGLIA 1963b = N. LAMBOGLIA, *La demanializzazione e lo scavo della villa romana in regione Foce a Sanremo*, in "Rivista Ingauna e Intemelìa", XVIII, pp. 99-102.
- LAMBOGLIA 1966 = N. LAMBOGLIA, *Albenga romana e medievale*, Bordighera.
- LAMBOGLIA 1971 = N. LAMBOGLIA, *Nuove scoperte nell'area Lucus Bormani (Diano Marina)*, in "Rivista Ingauna e Intemelìa", XXVI, pp. 73-76.
- LAMBOGLIA 1976a = N. LAMBOGLIA, *Diano Marina*, in *Archeologia in Liguria. Scavi e scoperte 1967-75*, I, Genova, pp. 167-168.
- LAMBOGLIA 1976b = N. LAMBOGLIA, *Sanremo*, in *Archeologia in Liguria. Scavi e scoperte 1967-75*, I, Genova, pp. 169-170.
- LAMBOGLIA 1976-78 = N. LAMBOGLIA, *Albenga e i nuovi frammenti di Rutilio Namaziano*, in "Rivista Ingauna Intemelìa", XXXI-XXXII, pp. 32-38.
- Les premiers monuments* 1995 = *Les premiers monuments chrétiens de la France. 1: Sud-est et Corse*, a cura di N. Duval, Paris.
- LEVEAU 2002a = PH. LEVEAU, *Introduction: Les incertitudes du terme villa et la question du vicus en Gaule Narbonnaise*, in "Revue archéologique de Narbonnaise", 35, pp. 5-26.
- LEVEAU 2002b = PH. LEVEAU, *L'habitat rural dans la Provence antique: villa, vicus et mansio. Étude de cas*, in "Revue archéologique de Narbonnaise", 35, pp. 59-92.
- LONG, VALENTE 2003 = L. LONG, M. VALENTE, *Un aspect des échanges de la navigation depuis l'Antiquité dans les îles et sur le littoral d'Hyères. Synthèse des récents travaux du DRASSM*, in *Des îles côte à côte. Histoire du peuplement des îles de l'Antiquité au Moyen Âge (Provence, Alpes-Maritimes, Ligurie, Toscane)*, (Actes de la Table Ronde, Bordighera 1997), a cura

- di M. Pasqualini *et al.*, "Bulletin Archéologique de Provence", Supplement 1, Aix-en-Provence, pp. 149-164.
- LUGAND 1926 = R. LUGAND, *Notes sur l'itinéraire maritime de Rome à Arles*, in "Mélanges Ecole Française de Rome Antiquité", XLIII, pp. 124-139.
- MANGIN, TASSEAU 1992 = M. MANGIN, F. TASSEAU, *Les agglomération secondaires de l'Aquitaine romaine*, in *Villes et agglomérations urbaines antiques du sud-ouest de la Gaule. Histoire et archéologie, (Deuxième Colloque, Aquitania, Bordeaux 1990)*, "Aquitania", VI supplement, Bordeaux, pp. 461-496.
- MANNONI 2004a = T. MANNONI, *Rapporti tra i porti e la rete stradale in Liguria dall'età romana al medioevo*, in *Rotte e porti del Mediterraneo dopo la caduta dell'impero romano d'occidente, (Atti del IV Seminario ANSER, Genova 2004)*, a cura di L. de Maria, R. Turchetti, pp. 275-290.
- MANNONI 2004b = T. MANNONI, *L'analisi critica nei problemi di cultura materiale: il caso delle strade romane*, in *Insedimenti e territorio. Viabilità in Liguria tra I e VII secolo d.C., (Atti del Convegno, Bordighera 2000)*, Bordighera, pp. 5-17.
- MARZENARO, FRONDONI 2006 = M. MARZENARO, A. FRONDONI, *Tra Milano e la Provenza, guida agli edifici cristiani della Liguria Marittima tra IV e X secolo*, Albenga, p. 95.
- MARTINO 1984 = G.P. MARTINO, *S. Pietro in Carpignano*, in *Archeologia in Liguria II. Scavi e scoperte 1976-1981*, a cura di P. Melli, Genova, pp. 159-169.
- MARTINO 1989 = G.P. MARTINO, *Appendice 5. L'area archeologica di Costa Balenae*, (*Actes du XI^e Congrès International d'archéologie chrétienne, Lyon, Vienne, Grenoble, Genève, Aoste 1986*), a cura di N. Duval, Roma, III, pp. 2267-2269.
- MARTINO 1996 = G.P. MARTINO, *Siti rustici e suburbani di epoca romana nel Ponente: nuovi elementi per la conoscenza*, in *Dall'antichità alle Crociate: archeologia, arte, storia ligure-provenzale, (Atti del Convegno, Imperia 1996)*, a cura di D. Gandolfi, M. La Rosa, in "Rivista Ingauna e Intemelio", LI, pp. 195-211.
- MARTINO 2003 = G.P. MARTINO, *La scoperta della basilica paleocristiana di Costa Balenae e la tipologia delle necropoli*, in *Roma e la Liguria Marittima: secoli IV-X. La capitale cristiana e una regione di confine (Atti del corso e Catalogo della mostra, Genova 14 febbraio - 31 agosto 2003)*, a cura di M. Marzenaro, Genova-Bordighera, pp. 147-160.
- MASSABÒ 1987a = B. MASSABÒ, *Diano Castello*, in *Archeologia in Liguria, III.2, Scavi e scoperte 1982-86*, Genova, pp. 473-476.
- MASSABÒ 1987b = B. MASSABÒ, *S. Bartolomeo al Mare*, in *Archeologia in Liguria, III.2, Scavi e scoperte 1982-86*, Genova, pp. 471-472.
- MATTIAUDA 1905 = B. MATTIAUDA, *Da Villa Matuziana all'isola Gallinara*, in *Monografia storica dei porti dell'antichità nella penisola italiana*, Roma, pp. 35-49.
- MELLI 2001 = P. MELLI, *La viabilità di Genova e del suo territorio*, in *Vie romane in Liguria*, a cura di R. Luccardini, Genova, pp. 103-109.
- MOSCA 2004 = A. MOSCA, *Il viaggio di Rutilio Namaziano: una ricostruzione degli approdi tirrenici*, in *Rotte e porti del Mediterraneo dopo la caduta dell'impero romano d'occidente, (Atti del IV Seminario ANSER, Genova 2004)*, a cura di L. de Maria, R. Turchetti, Rubbettino, pp. 311-331.
- NIN, DE LUCA 1987 = N. NIN, B. DE LUCA, *La voie aurélienne et ses abords*, in "Documents d'Archéologie Aixoise", 3, Aix-en-Provence.

CRISTINA CORSI

- PASQUALINI 2003a = M. PASQUALINI, *Les îles du littoral provençal*, in *Des îles côte à côte. Histoire du peuplement des îles de l'Antiquité au Moyen Âge (Provence, Alpes-Maritimes, Ligurie, Toscane)*, (Actes de la Table Ronde, Bordighera 1997), a cura di M. Pasqualini et al., "Bulletin Archéologique de Provence", Supplément 1, Aix-en-Provence, pp. 13-23.
- PASQUALINI 2003b = M. PASQUALINI, *Les îles d'Hyères (Var)*, in *Des îles côte à côte. Histoire du peuplement des îles de l'Antiquité au Moyen Âge (Provence, Alpes-Maritimes, Ligurie, Toscane)*, (Actes de la Table Ronde, Bordighera 1997), a cura di M. Pasqualini et al., "Bulletin Archéologique de Provence", Supplément 1, Aix-en-Provence, pp. 123-126.
- PERGOLA 1993-94 = PH. PERGOLA, *Albenga à la fin de l'antiquité: le réveil d'une civitas*, in "Rivista di Studi Liguri", LIX-LX, pp. 297-322.
- PERGOLA, et al. 1989 = PH. PERGOLA, P. BATTISTELLI, F. COCCHINI, *Nuove ricerche sul complesso cristiano tardoantico di Capo Don a Riva Ligure*, in "Bollettino d'Arte", s. VI, LXXIV, fasc. 55, pp. 45-56.
- PESAVENTO MATTIOLI 1985-87 = S. PESAVENTO MATTIOLI, *Gli scavi portuali di Luni nel contesto della rotta da Roma ad Arles*, in "Quaderni di Studi Lunensi", 10-12, pp. 617-641.
- POMEY 2005 = P. POMEY, *Le commerce maritime antique et ses navires*, in *15 Ans d'Archéologie en Provence-Alpes-Côte d'Azur*, a cura di X. Delestre, Aix-en-Provence, pp. 178-187.
- RESTAGNO 1953 = D. RESTAGNO, *Le rovine di Alba Docilia e la chiesa di S. Pietro in Albissola*, in "Rivista Ingauna e Intemelìa", VIII, pp. 52-58.
- RESTAGNO 1958 = D. RESTAGNO, *Inizio dell'esplorazione di Alba Docilia a S. Pietro di Albissola*, in "Rivista Ingauna e Intemelìa", XIII, pp. 67-70.
- RIBOLLA 2001 = P. RIBOLLA, *Attualità delle vie romane*, in *Vie romane in Liguria*, a cura di R. Luccardini, Genova, pp. 23-34.
- RIGAUD 2003 = PH. RIGAUD, *Les îles de la Provence (Liber insularum provinciae). Essai sur la toponymie insulaire (XII^e-XVI^e s.)*, in *Des îles côte à côte. Histoire du peuplement des îles de l'Antiquité au Moyen Âge (Provence, Alpes-Maritimes, Ligurie, Toscane)*, (Actes de la Table Ronde, Bordighera 1997), a cura di M. Pasqualini et al., "Bulletin Archéologique de Provence", Supplément 1, Aix-en-Provence, pp. 45-66.
- RIVET, et al. 2000 = L. RIVET, D. BRENTACHALOFF, S. ROUCOLE, S. SAULNIER, *Fréjus, Atlas topographique des villes de Gaule méridionale*, 2, in "Revue archéologique de Narbonnaise", supplément 32, Montpellier.
- ROSSI 1905 = G. ROSSI, *Da Nizza a Caponero*, in *Monografia storica dei porti dell'antichità nella penisola italiana*, Roma, pp. 15-33.
- RUOFF VÄÄNÄNEN 1978 = E. RUOFF VÄÄNÄNEN, *Studies on the Italian Fora*, in "Historia", XX-XII, Einzelschriften.
- SCHWALLER, VIDAL 1997 = M. SCHWALLER, L. VIDAL, *La via Domitia aux abords de la porte d'Arles et de Beaucaire, à Nîmes*, in *Voies romaines du Rhône à l'Èbre, via Domitia et via Augusta*, a cura di G. Castellvi et al., "Documents d'Archéologie Française", 61, Paris, pp. 186-190.
- SEMERIA 1843 = G.B. SEMERIA, *Secoli cristiani della Liguria, storia della metropolitana di Genova, delle diocesi di Sarzana, di Bugnato, Savona, Noli, Albenga e Imperia*, Torino (Ristampa anastatica, Savona 2000).
- SPADEA NOVIERO 1990 = G. SPADEA NOVIERO, *Albenga*, in *Archeologia in Liguria. Scavi e Scoperte 1982-86*, III.2, Genova, pp. 435-442.

LUOGHI DI SOSTA TERESTRI E MARITTIMI

- SPADEA, MARTINO 2004 = G. SPADEA NOVIERO, G. MARTINO, *La Liguria marittima dopo la caduta dell'Impero, il quadro delle ricerche archeologiche*, in *Rotte e porti del Mediterraneo dopo la caduta dell'impero romano d'occidente*, (Atti del IV seminario ANSER, Genova 2004), a cura di L. de Maria, R. Turchetti, Rubbettino, pp. 253-273.
- SURACE 1984 = A. SURACE, *San Bartolomeo al Mare*, in *Archeologia in Liguria, II, Scavi e scoperte 1976-81*, Genova, pp. 189-196.
- TANDOI 1992 = V. TANDOI, *Scritti di filologia e di storia della cultura classica*, II, Pisa.
- TASSAN 2005 = B. TASSAN, *Via Aurelia*, s.l.
- TINÉ BERTOCCHI 1971 = F. TINÉ BERTOCCHI, *Scavi a S. Pietro di Albissola (antica Alba Docilia)*, in "Rivista Ingauna e Intemelia", XXVI, pp. 64-66.
- TINÉ BERTOCCHI 1976 = F. TINÉ BERTOCCHI, *Albisola*, in *Archeologia in Liguria. Scavi e scoperte 1967-1975*, Genova, pp. 113-122.
- TRÉGLIA 2003 = J.-C. TRÉGLIA, *L'occupation des îles d'Hyères durant l'Antiquité tardive*, in *Des îles côte à côte. Histoire du peuplement des îles de l'Antiquité au Moyen Âge (Provence, Alpes-Maritimes, Ligurie, Toscane)*, (Actes de la Table Ronde, Bordighera 1997), a cura di M. Pasqualini et al., "Bulletin Archéologique de Provence", Supplement 1, Aix-en-Provence, pp. 127-132.
- TRÈMENT 2001 = F. TRÈMENT, *Habitat et peuplement en Provence à la fin de l'Antiquité*, in *Les campagnes de la Gaule à la fin de l'Antiquité (Actes du Colloque, Montpellier 1998)*, a cura di P. Ouzoulias et al., Antibes, pp. 275-302.
- UGGERI 1982-83 = G. UGGERI, *Città e contado in Sicilia fra il III ed il IV sec. d.C.*, in "Kokalos", XXVIII-XXIX, pp. 424-460.
- UGGERI 2002 = G. UGGERI, *Problemi della rotta Roma-Arles*, in *L'Africa Romana 14. Lo spazio marittimo del mediterraneo occidentale: geografia storica ed economia*, (Atti del XIV Convegno di studio, Sassari 2000), a cura di M. Khanoussi, P. Ruggeri, C. Vismara, Roma, I, pp. 711-716.
- UGGERI 2004 = G. UGGERI, *L'Itinerarium Maritimum e la Liguria*, in *Insedimenti e territorio. Viabilità in Liguria tra I e VII secolo d.C.*, (Atti del Convegno, Bordighera 2000), Bordighera, pp. 19-47.
- VARALDO 1984 = C. VARALDO, *Commercio marittimo dianese nel tardo medioevo*, in "Comunitas Diani", 7, pp. 29-41.
- VARALDO, GROTTIN 1996 = C. VARALDO, F. GROTTIN, *Archeologia del commercio. Porti antichi*, Genova. *Vie romane in Liguria* 2001, a cura R. Luccardini, Genova.

CRISTINA CORSI

Riassunto

Nel corso della tarda antichità, viaggi e trasporti hanno utilizzato le stesse vie di comunicazione, terrestri e marittime, strutturatesi già nella tarda età repubblicana e in età imperiale. I viaggiatori, sia che fossero in missione ufficiale o in viaggio per ragioni personali, facevano riferimento a stazioni di sosta di diverso tipo, distribuite lungo le principali direttrici di traffico. Anche se la tradizionale distinzione che si è imposta in bibliografia tra *mansiones* e *mutationes* non appare avere delle basi documentarie, è tuttavia indubbio che sia in età romana che tardoantica esistessero delle stazioni stradali che in alcuni casi erano costituite da isolati stabilimenti di servizio alla viabilità, ma che più spesso erano costituite da complessi edilizi inseriti in piccoli centri abitati, comunque gravitanti sulla strada, dove erano assicurate diverse prestazioni. Tra i luoghi di sosta distribuiti lungo la grande arteria che collegava l'Italia alla Spagna (*via Aurelia*, *via Iulia Augusta*), che sono anche menzionati nelle fonti itinerarie, molti sono stati identificati sul terreno, sia in Liguria che in Provenza, ma solo per pochi di essi possiamo enucleare delle informazioni sulle fasi postclassiche. Ciò che accomuna gli insediamenti stradali che appaiono sopravvivere nella tarda antichità è una loro maggior complessità ed articolazione strutturale; si tratta cioè di centri di mercato a scala almeno regionale, luoghi dello scambio e della produzione delle materie prime, dove anche per la fine dell'età imperiale sono testimoniati vivaci scambi commerciali. Se enucleiamo le caratteristiche comuni a questi insediamenti e le infrastrutture che appaiono essere ancora attive nel IV secolo in questi centri, notiamo che in quasi tutti è testimoniata nel V secolo la presenza di un luogo di culto cristiano, elemento che appare particolarmente rilevante in un contesto geografico come quello della Liguria e della Provenza, dove i dati sulle modalità della cristianizzazione delle campagne non sono troppo abbondanti. In ogni caso, la rete stradale non appare sostanzialmente variata in età tardo antica rispetto a quanto si ricostruisce per la piena età imperiale, anche se è chiaro che a partire dal III secolo si è operata una selezione degli insediamenti su di essa gravitanti che conservano continuità d'occupazione. Quei "fallimenti" dei centri abitati che si verificano in quest'epoca non sembrano potersi, dunque, attribuire ad eventi drammatici o improvvisi (invasioni o devastazioni di genti allojene), ma piuttosto a fattori economici, politici o culturali (presenza di gerarchie ecclesiastiche, nascita di itinerari di pellegrinaggio, ristrutturazione degli assi viari intrapresa dalle amministrazioni, etc.).

Résumé

Pendant l'Antiquité Tardive, les voyages et transports utilisaient encore de préférence les réseaux routiers et voies maritimes établis par les romains durant les périodes républicaines et impériales. Les voyageurs, en mission officielle ou en voyage privé, comptaient sur différents types d'infrastructures, placées au long des itinéraires.

Même si la distinction traditionnelle entre *mansiones* et *mutationes* doit être rejetée, il va de soit que le trafic durant l'Antiquité dépendait des stations routières, dans quelques cas en position isolées, mais dont la plupart étaient entourées par des hameaux ou villages qui offrirent d'autres services. Parmi ces lieux de repos distribués autour de la voie qui reliait l'Italie et l'Espagne, mentionnés dans les sources antiques (*via Aurelia*, *via Iulia Augusta*), on compte plusieurs sites identifiés en Ligurie et en Provence, mais seulement pour un petit nombre on dispose de données concernant une occupation post-romaine. Ceux qui ont connus une occupation durant l'Antiquité Tardive ont en commun qu'ils sont à identifier comme des centres d'habitat complexes, ayant un rôle de centre commercial régional qui profite d'une série de ressources locales et qui a connus un certain dynamisme d'échanges commerciales pendant le Bas-Empire. Si on se concentre sur les caractéristiques que ces centres ont en commun et sur le type d'infrastructures encore actives après le IV^e siècle, on peut affirmer que la majorité de ces 'villages routiers' avaient, pendant le Ve siècle, une église. Cet élément d'infrastructure religieuse, semble être particulièrement intéressant en Provence et en Ligurie, où les données sur la christianisation rurale ne sont pas évidentes.

Le réseau routier tardo-antique ne semble pas être trop différent de celui de l'ère impériale, néanmoins il semble assez claire qu'une sélection de sites d'habitation c'est produite, plus par des raisons d'ordre économique, politique et culturelle (présence des hiérarchies ecclésiastiques, naissance des destinations du pèlerinage, décisions du pouvoir central pour rationaliser l'organisation du trafic routier...), que par des événements dramatiques comme les invasions germaniques et l'assaut des Vandales.

Summary

During Late Antiquity, travels and transports still took place along the road network and the water-ways established by the Romans, during the Late Republican and Imperial ages. Travellers, during official missions as well as during private trips, counted on different types of infrastructures, placed along the main itineraries. Even if the traditional distinction between *mansiones* and *mutationes* has to be rejected, it is agreed that traffic during Roman and Late Antique times relied on road stations that were in some cases isolated but were generally surrounded by small villages where several services were granted. Among those "resting places" distributed along the Roman road connecting Italy to Spain (*via Aurelia*, *via Iulia Augusta*) and mentioned in ancient sources, many have been identified in Liguria and Provence, but only for few of them we can collect data about post Roman occupation. Those places that were still occupied during Late Antiquity have in common the fact that they were more complex settlements, regional-scale markets relying on a wide range of resources, with dynamic exchanges of goods and a flourishing economy during the Late Imperial Age.

CRISTINA CORSI

Resuming the common characteristics and underlining which kind of infrastructures appears to be still active after the 4th century, it seems possible to affirm that around the 5th century most of these “road villages” were provided with a church, the latter element appearing particularly interesting in these two regions (Liguria and Provence) where data about rural Christianisation are not so evident. The Late Antique road network seems not to be too different from that one of Imperial Age, but still it is very clear that a selection in settlements has occurred, more due to economical, political and cultural reasons (presence of ecclesiastical hierarchies, birth of pilgrimage destinations, decisions of the central administration to rationalize the traffic organisation along the roads) more than dramatic events (Germanic invasion, Vandal assaults...).