



HAL
open science

Le strade e il paesaggio del potere nella provincia di Baetica. Uno nuovo sguardo sulle pietre miliari e sull'epigrafia rurale

Sergio España-Chamorro

► **To cite this version:**

Sergio España-Chamorro. Le strade e il paesaggio del potere nella provincia di Baetica. Uno nuovo sguardo sulle pietre miliari e sull'epigrafia rurale. en A. Cristilli et ali (eds.): Experiencing the Landscape in Antiquity, Archaeopress, Oxford 101-108, 2020. <halshs-03091784>

HAL Id: halshs-03091784

<https://shs.hal.science/halshs-03091784v1>

Submitted on 7 Jan 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



HAL Authorization

Le strade e il paesaggio del potere nella provincia di *Baetica*. Un nuovo sguardo sulle pietre miliari e sull'epigrafia rurale.

Sergio España-Chamorro

Institut Ausonius (UMR 5607), CNRS-Universite
Bordeaux-Montaigne

In this paper, I analyse the road system of the Roman province of *Hispania Ulterior Baetica*. The main issue is to understand the landscapes of power through road epigraphy. Milestones provide an interesting opportunity to analyse the development of this aspect and the imperial propaganda out of the cities. It seeks to perform a quantitative and territorial analysis of these reviewed evidence placed into its geographical context in order to explore the incidence of emperors in the road policy. Such a procedure will enable me to propose a general development of the management and development of roads in *Baetica*. This interesting information reveals a diachronic process and the changes of preferential areas depending on the emperors and dynasties.

In questo articolo si vuole analizzare il sistema stradale della provincia romana della *Hispania Ulterior Baetica*. Il proposito principale è capire i paesaggi del potere attraverso l'epigrafia stradale. Le pietre miliari offrono un'interessante opportunità per analizzare lo sviluppo di questo aspetto e la propaganda imperiale fuori dalle città. Si cercherà di effettuare un'analisi quantitativa e territoriale di queste evidenze, inserite nel loro contesto geografico, per esplorare l'incidenza degli imperatori nella politica stradale. Tale procedura ci permetterà di proporre uno sviluppo generale della gestione e del progresso delle strade nella *Baetica*, interessante informazione che rivela un processo diacronico e i processi di cambiamento di aree preferenziali secondo gli interessi degli imperatori e delle diverse dinastie.

Keywords: Milestones; landscapes of power; Roman Baetica; Roman Hispania; Roman roads; miliari; paesaggi del potere; Baetica romana; Hispania romana; strade romane

1. La rete di trasporto nel sud della penisola iberica

La politica viaria può essere considerata come una dei migliori esempi di strategia per l'apertura e la conquista di nuovi territori². In questo senso, la rete di trasporto romana è stata uno degli strumenti fondamentali per il consolidamento dei nuovi territori annessi e per la diffusione dell'amministrazione territoriale e del modello di vita romano. Tuttavia, lo spazio dell'*Hispania Ulterior* non è stato sviluppato *ex nihilo* ma è stato elaborato a partire da una realtà viaria preesistente alla conquista romana.

La via principale della penisola iberica antecedente l'arrivo dei romani era la cosiddetta Ὀδὸς Ἡράκλεια. Secondo

varie fonti letterarie, questo itinerario era considerato come il cammino mitico che Ercole intraprese tra *Gades* e *Roma*³ e che fu inoltre percorso da Annibale nel 218 a.C. Prima della conquista romana, altre fonti fanno riferimento all'esistenza di ulteriori strade, come ad esempio quella che collegava le città preromane (*oppida*) di *Corduba* (Córdoba), *Astigi* (Écija) e *Carteia* (San Roque). Durante la conquista, diverse altre fonti storiche - facendo tra l'altro riferimento alla precoce presenza di coloni italici (*Italica-Hispalis*)⁴ nella regione - indicano poi l'esistenza di ulteriori strade, quali ad esempio la via che attraversava la valle del Guadalquivir o ancora l'asse di comunicazione nord-sud conosciuto in seguito come 'via dell'Argento'. Tutto questo si completa con le informazioni fornite dai miliari⁵ che mostrano lo sviluppo diacronico stradale

¹ Gruppo di Ricerca "Arqueología Africana" (UCM-971713). La ricerca è stata condotta nell'ambito del progetto postdoc *RoMAfrica* (Idex Bordeaux 2018), e dei progetti spagnoli d'eccellenza "Carmina Latina Epigraphica como expresión de la identidad del mundo romano. Estudios interdisciplinarios" (MINECO Ref. PGC2018-095981-B-I00) e "Proyecto Identidades norteafricanas en transformación: etnias líbico-bereberes y romanitas a través del imaginario funerario" (MINECO Ref. PID2019-107176GB-I00)

² Kolb 2011–2012, 53.

³ Schmidt 2011, 71–86.

⁴ Corzo Sánchez 1973; Solana Sainz 2000, 95.

⁵ Si possono trovare alcune note storiche in Tímeo di Tauromenio (*De mirab. Ausc.* 85) che riferisce che la strada che parte dall'Italia verso gli Iberi è chiamato "via *Herculea*", nota più tardi come "via *Augusta*" dopo la ridenominazione di epoca augustea. Nonostante ciò, è interessante notare come entrambe le vie *Herculea/Heraclea* e *Augusta* si riferiscono alla stessa strada. Anche Strabone (III.4.9) e Polibio (III, 39) ci forniscono alcune informazioni d'interesse storico a riguardo.

Sergio España-Chamorro

della regione durante l'età imperiale. Questo nuovo schema viario si svilupperà insieme all'implementazione di una funzionale rete di trasporto fluviale e marittima⁶ che condiziona la forma dell'amministrazione territoriale della regione. In questo senso, nel mio articolo intendo presentare lo sviluppo del paesaggio del potere nel mondo rurale dall'inizio dell'Impero nonché la sua evoluzione all'interno dell'epigrafia viaria. Innanzitutto, è importante sottolineare come l'inizio di questo tipo di epigrafia coincida con la riorganizzazione provinciale della penisola e con la divisione in due della provincia repubblicana dell'*Hispania Ulterior*⁷: la *Baetica* e la *Lusitania*. Ciò si verifica tra il 17 e il 13 a.C. ed è proprio in questo periodo che l'antico Ὁδὸς Ἡράκλεια viene rinominato 'via Augusta'; inoltre, proprio allora si riorganizzano i confini e le vie di comunicazione e si verifica un processo di cambiamento nella società provinciale visibile non solo nella cultura materiale, ma anche nella produzione epigrafica. Si tratta dello stesso momento storico in cui le pietre miliari cominciano a essere presenti nella regione e in cui si verificano altri processi quali la scomparsa di quasi tutte le lingue paleo-ispatiche, lo sviluppo dell'epigrafia funeraria romana e l'inizio dell'epigrafia bronzea⁸.

2. Le pietre miliari betiche: una visione territoriale e diacronica dei paesaggi del potere

La 'via romana' ideale è sicuramente incarnata dalla *via Appia*, una strada pavimentata contrassegnata a ogni miglio da pietre miliari. È questa la tesi di Nicolás Bergier, così come esposta nella sua opera *Histoire des grands chemins de l'Empire romain* (1622, Parigi), che è considerata come il primo tentativo di classificazione delle strade romane. Tuttavia, il fatto di utilizzare un approccio macro-territoriale su un territorio provinciale ci fornisce tutt'altra immagine rispetto al ruolo delle pietre miliari al di fuori l'Italia. Il corpus betico non è molto ampio: troviamo soltanto settantannove iscrizioni tra il I e il IV sec. d.C. Se facciamo attenzione al posizionamento geografico delle pietre miliari⁹, possiamo analizzare lo scopo e l'interpretazione del paesaggio viario così come poteva apparire agli occhi di un viaggiatore antico:

1. Più del 50% di queste iscrizioni (quarantatré pietre miliari) sono state collocate lungo la *via Augusta* in

⁶ In questo senso, è importante sottolineare che nell'antichità il trasporto, sia marittimo che fluviale, era più rapido ed economico di quello terrestre. Sillières, 1990, 749–754; Melchor Gil 2008–2009, 165; Keay - Earl 2006; Keay - Earl 2011.

⁷ Nessuna pietra miliare del periodo repubblicano è stata ritrovata nel territorio della *Ulterior*. Diaz Ariño 2015. Per i primi documenti España-Chamorro 2020.

⁸ È possibile trovare precedenti come il bronzo di Lascuta; tuttavia, è soprattutto dopo Augusto che si iniziano a redigere documenti ufficiali quali, ad esempio, alcune leggi dell'epoca di Cesare che vengono rifatte in bronzo oppure come i decreti della *Tabula Siarensis*.

⁹ Questo articolo è un approccio generale della mia linea di ricerca da un punto di vista del paesaggio del potere. Per lo studio individuale delle pietre miliari e di vie specifiche: España-Chamorro 2017d; España-Chamorro 2018a; España-Chamorro 2018b; España-Chamorro 2019b; España-Chamorro 2019c; sulle *capita viarum*, España-Chamorro 2017b.

un tratto preciso tra lo *Ianus Augustus*¹⁰ e la *mansio Ad Aras*. Questo ci permette di identificare tale area antica come lo spazio amministrativo del *conventus Cordubensis*¹¹ (un tipo di suddivisione provinciale spiegata da Plinio¹²).

2. Un terzo delle iscrizioni (ventitré pietre miliari) sono state collocate sulla via che collegava le città di *Astigi* con *Malaca* (Málaga)¹³. Tuttavia, come si vedrà in seguito, la cronologia è diversa.
3. Soltanto dieci pietre miliari sono state collocate al di fuori di queste due strade, cinque delle quali si trovano su una strada secondaria che fu costruita da Adriano per collegare l'antica città di origine della sua famiglia, *Italica* (Santiponce), con il fiume *Baetis* (Guadalquivir)¹⁴.

È inoltre possibile fare alcune considerazioni anche da un punto di vista diacronico (Figg. 13.1–3). Il I sec. d.C. è stato il secolo più attivo per quel che concerne l'elaborazione e il posizionamento di questo tipo di

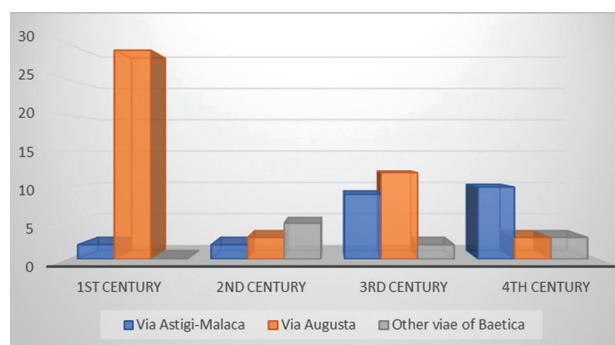


Fig. 13.1. Numero dei miliari classificati per via e secolo.

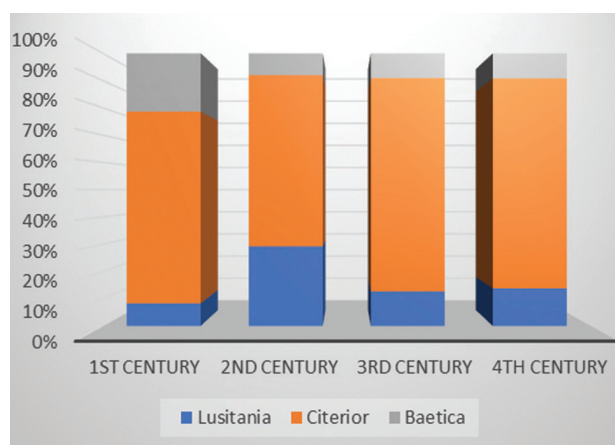


Fig. 13.2. Percentuali dei miliari dell'*Hispania* per i secoli I-IV sec. d.C.

¹⁰ Per il suo ruolo nell'ideologia della propaganda imperiale, Sillières 1994, 305–331.

¹¹ España-Chamorro 2017a.

¹² Plinio, *Nat. Hist.*, III.

¹³ España-Chamorro 2019b.

¹⁴ España-Chamorro 2017b.

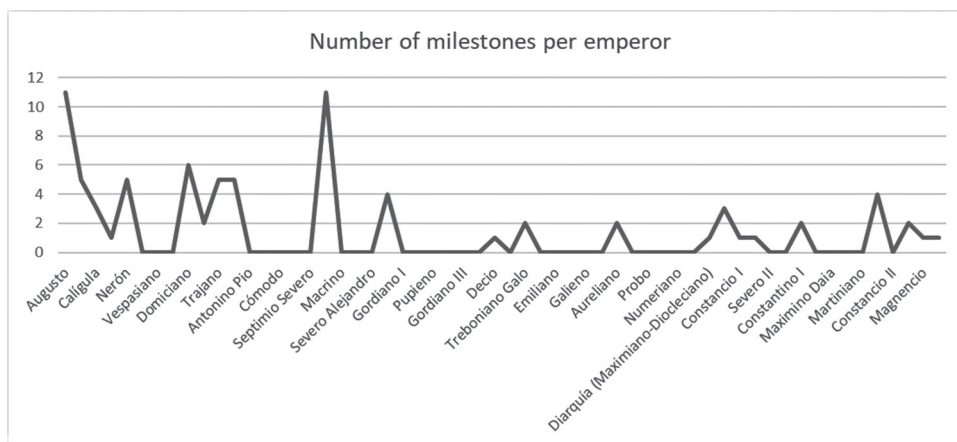


Fig. 13.3. Numero dei miliari di ogni imperatore.

epigrafi. Il rinnovamento della rete di trasporto incontra allora la necessità di un nuovo sistema di amministrazione più adeguato al nuovo contesto¹⁵. Tale rinnovamento si verificherà sempre sotto Augusto, il quale sarà il primo imperatore a collocare delle pietre miliari all'interno dei confini di questo spazio provinciale¹⁶. Non solo, Augusto sarà anche l'imperatore che posizionerà il maggior numero di pietre miliari nella provincia. In effetti, con più di undici esemplari ritrovati, il suo impatto è paragonabile soltanto al periodo di Caracalla. Inoltre, sempre Augusto fa apporre sul ponte di Los Palacios y Villafranca (Siviglia) un'iscrizione monumentale che racconta la costruzione dello stesso. Come è già stato detto in precedenza, la zona preferenziale era quella del *conventus iuridicus* di *Corduba*, la quale costituiva anche la capitale provinciale. Allo stesso modo, altri imperatori della età giulio-claudia (Tiberio¹⁷, Caligola¹⁸, Claudio¹⁹ e Nerone²⁰) continuarono la politica augustea, con la

sola eccezione di una pietra miliare di età neroniana che è stata ritrovata a Puerto de Santa Maria (Cadice), una popolazione installata a notevole distanza da *Corduba*, ma sempre lungo la *via Augusta*. Con la dinastia Flavia, la politica viaria cambia. In effetti, nessuna pietra miliare risalente a Tito e Vespasiano (l'imperatore che ha concesso lo *ius Latii* a tutta l'*Hispania*²¹) è mai stata ritrovata; quest'ultimo ha lasciato solo qualche piccola traccia nella rete viaria romana nella provincia iberica, inserendo ad esempio una lastra all'interno di un ponte al fine di ripararlo²². Inoltre, i suoi interventi furono scarsi anche sulle strade di Roma e dell'Occidente romano²³. L'unico imperatore della dinastia flavia che ci ha lasciato tracce di pietre miliari è Domiziano²⁴. Ancora una volta vediamo una certa continuità nelle vicinanze di *Corduba*. Inoltre, tali pietre miliari hanno una caratteristica particolare: esse presentano, infatti, per la prima volta, iscrizioni contenenti l'aggettivo '*militaris*' che informa i viaggiatori della tipologia della *via Augusta militaris*. L'ultima pietra miliare domiziana documentata nella provincia è l'unica di questo secolo a trovarsi al di fuori di quella via; quest'ultima è infatti situata all'inizio di un altro asse fondamentale: la via tra *Astigi* e *Malaca*, anche conosciuta come la *via Domitiana Augusta*²⁵. Il II secolo d.C. presenta uno scarso numero di reperti di

¹⁵ Kolb 2011–2012, 62.

¹⁶ CMB-I-1 = CIL II, 4701 = CIL II²/7, 65 n. 04, Cordova; CMB-I-2 = CIL II, 4702 = CIL II²/7, 65 n. 06, Cordova; CMB-I-3 = CIL II²/7, 65 n. 11 = HEP. 4, 300, Cordova; CMB-I-4 = CIL II, 4703 = CIL II²/7, 65 n. 12, 6 miglia a sud-ovest di Cordova; CMB-I-5 = CIL II, 4704 = CIL II²/7, 65, n. 15 = HEP. 4, 302, 10 miglia a sud-ovest di Cordova; CMB-I-6 = CIL II, 4705 = CIL II²/7, 65 n. 17, Cuesta del Espino (Cordova); CMB-I-7 = CIL II, 4706 = CIL II²/7, 65 n. 20, Mangonegro; CMB-I-8 = CIL II, 4707 = CIL II²/7, 66 n. 24 = HEP. 4, 294, Cordova; CMB-I-9 = CIL II, 4708 = CIL II²/7, 66 n. 25 = HEP. 4, 295, Cordova; CMB-I-10 = CIL II, 4709, 4710 = CIL II²/7, 66 n. 26 = HEP. 4, 296, Cordova; CMB-I-11 = CIL II, 4711 = CIL II²/7, 66 n. 27 = HEP. 4, 297, Cordova.

¹⁷ CMB-I-12 = CIL II, 4712 = CIL II²/7, 65 n. 05, Cordova; CMB-I-13 = CIL II, 4713 = CIL II²/7, 65 n. 18, 12 miglia a sud-ovest di Cordova; CMB-I-14 = AEP. 1912, 11, Cortijo de Villarejo, Cordova; CMB-I-15 = CIL II, 4714 = CIL II²/7, 66 n. 21, 16 miglia a sud-ovest di Cordova; CMB-I-16 = CIL II, 4715 = CIL II²/7, 66 n. 22, 17 16 miglia a sud-est di Cordova.

¹⁸ CMB-I-17 = CIL II, 6208 = CIL II²/7, 65 n. 02 = HEP. 4, 292, 4 16 miglia a sud-est di Cordova; CMB-I-18 = CIL II, 4717 = CIL II²/7, 65, n. 14 = HEP. 4, 301, 8 16 miglia a sud-ovest di Cordova; CMB-I-19 = CIL II, 4716 = ILS 193 = CIL II²/7, 66 n. 28, Cordova.

¹⁹ CMB-I-20 = CIL II, 4718 = CIL II²/7, 66 n. 29, Cordova.

²⁰ CMB-I-21 = CIL II²/7, p. 54 = AEP. 1986, 368 = HEP. 1, 277 Pedro Abad (Cordova); CMB-I-22 = CIL II²/7, 65 n. 9 = HEP. 5, 315, fra Cordova e Montoro; CMB-I-23 = CIL II, 4719 = CIL II²/7, 66 n. 23, Cordova; CMB-I-24 = CIL II, 4720 = CIL II²/7, 65, n. 7 = HEP. 4, 299, fra Cordova ed Écija; CMB-I-25 = CIL II, 4734 = ILS 227 Puerto de Santa Maria (Cadice).

²¹ Plin., *Nat. Hist.*, III, 30: "*Universae Hispaniae Vespasianus Imperator Augustus iactatum procellis rei publicae Latium tribuit*".

²² CIL II, 4697 = CIL II²/5, 1280, Ponte sul fiume Guadalquivir (La Carlota, Cordova).

²³ A Roma sono state ritrovate solamente due pietre miliari fatte erigere da Vespasiano (CIL X, 6812 e 6817; una terza iscrizione, invece, accenna a una riparazione viaria nel suo tempo CIL VI, 931), dei termini che delimitavano la *ripa* del Tevere (CIL VI, 31546 e 31548), una di Tito (CIL VI, 942), ma nessuna di Domiziano (Andreu Pintado 2013, 36). D'altra parte, in *Hispania* esiste solamente una pietra miliare fatta redigere da Vespasiano nella *Citerior* (CIL II, 4814), ma 14 miliari di Tito, anche nella *Citerior* (Solana Sainz - Sagredo San Eustaquio 2008, 207–214; per quanto riguarda la parte occidentale della provincia, solo CIL XVII/1, 215, 250).

²⁴ CMB-I-26 = CIL II²/5, 205 = AEP. 2002, 746 = AEP. 2004, 746 = HEP. 8, 344 = HEP. 12, 451 Antequera (Málaga); CMB-I-27 = CIL II²/5, 65, n. 10 = CIL II²/7, 65, n. 15, Cordova; CMB-I-28 = CIL II, 4721 / CIL II²/7, 66, n. 30, Cordova; CMB-I-29 = CIL II, 4722 / CIL II²/7, 66, n. 31; CMB-I-30 = CIL II, 4703, Cordova; CMB-I-31 = CIL II, 4723 = CIL II²/7, 65, n. 15 = HEP. 4, 302, Cordova.

²⁵ Stylow - Atencia 2004; España-Chamorro 2019a.

Sergio España-Chamorro

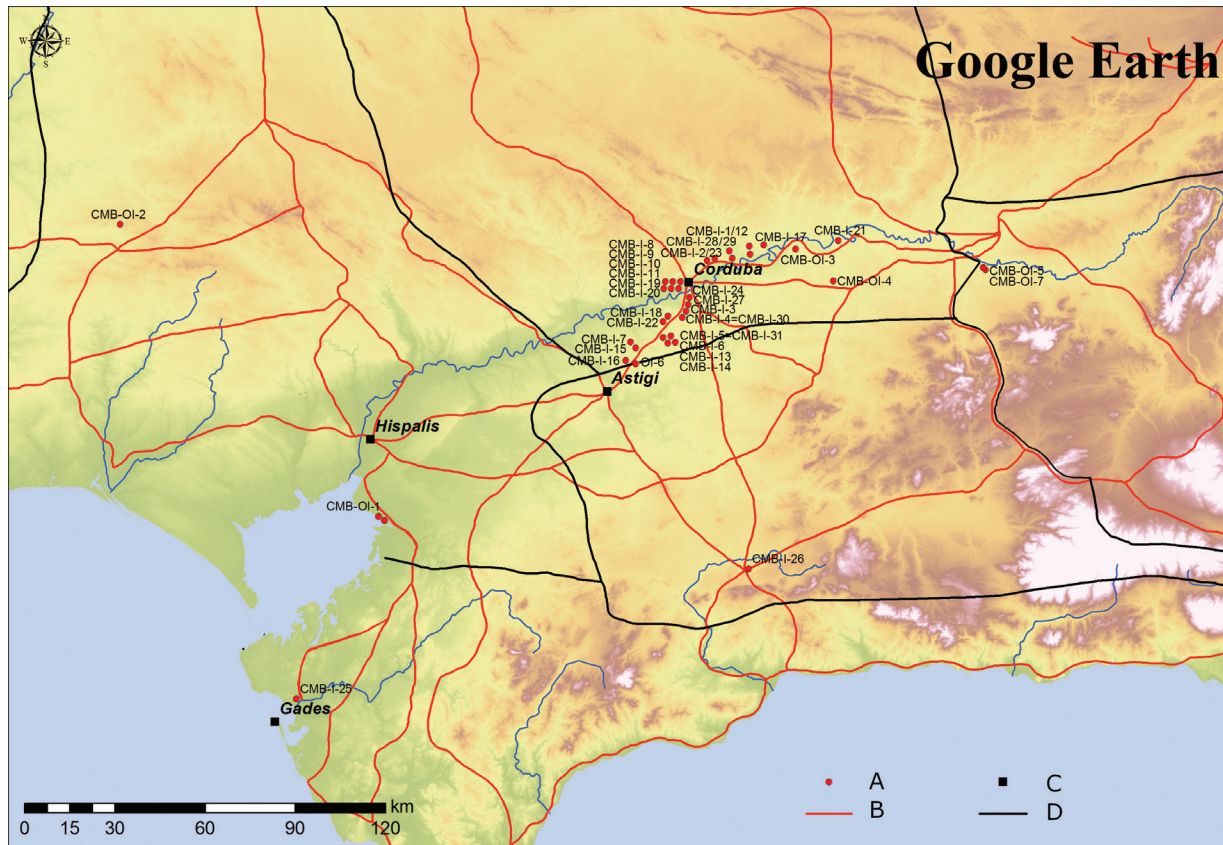


Fig. 13.4. Distribuzione dei miliari nel I sec. d.C. in *Baetica*: A. Miliari; B. Via romana; C. Capitale di *conventus*; D. Limite di *conventus* (Rielaborazione di Google Earth).

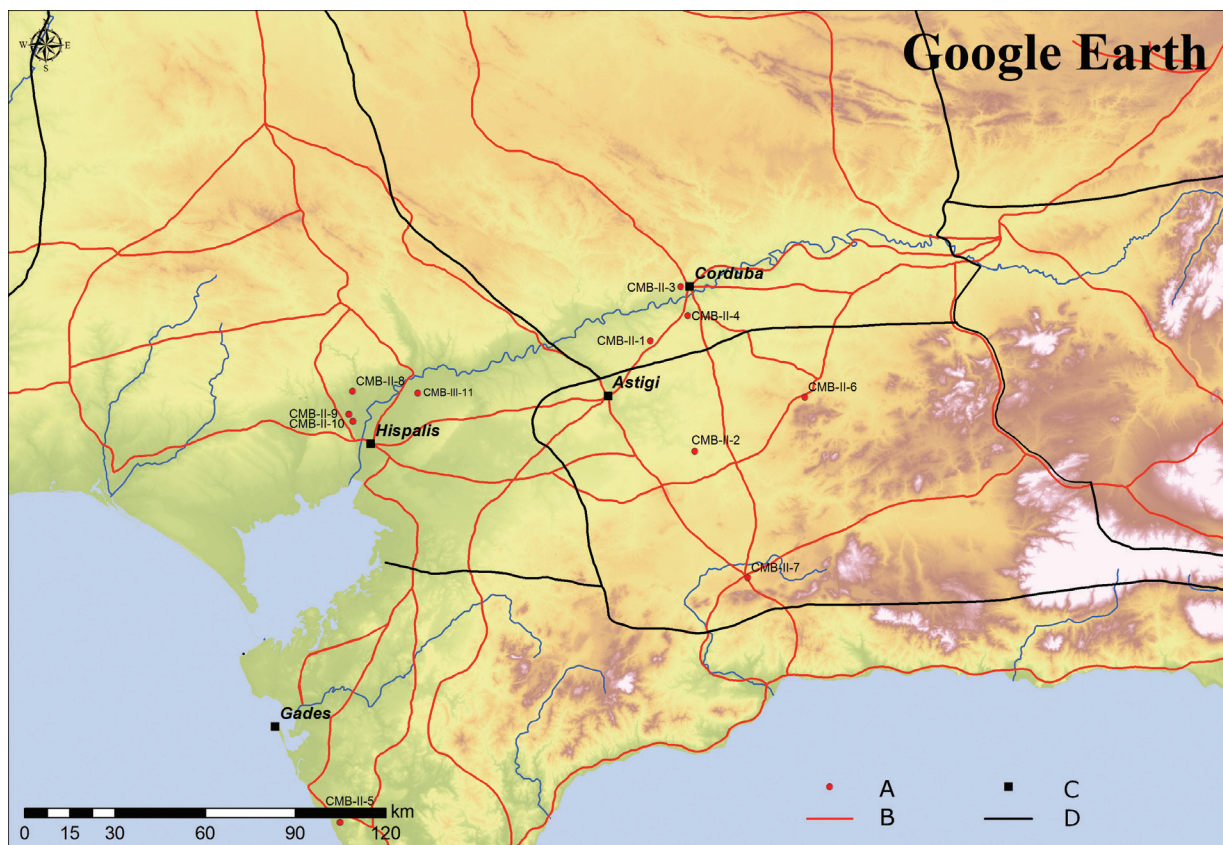


Fig. 13.5. Distribuzione dei miliari nel II sec. d.C. in *Baetica*: A. Miliari; B. Via romana; C. Capitale di *conventus*; D. Limite di *conventus* (Rielaborazione di Google Earth).

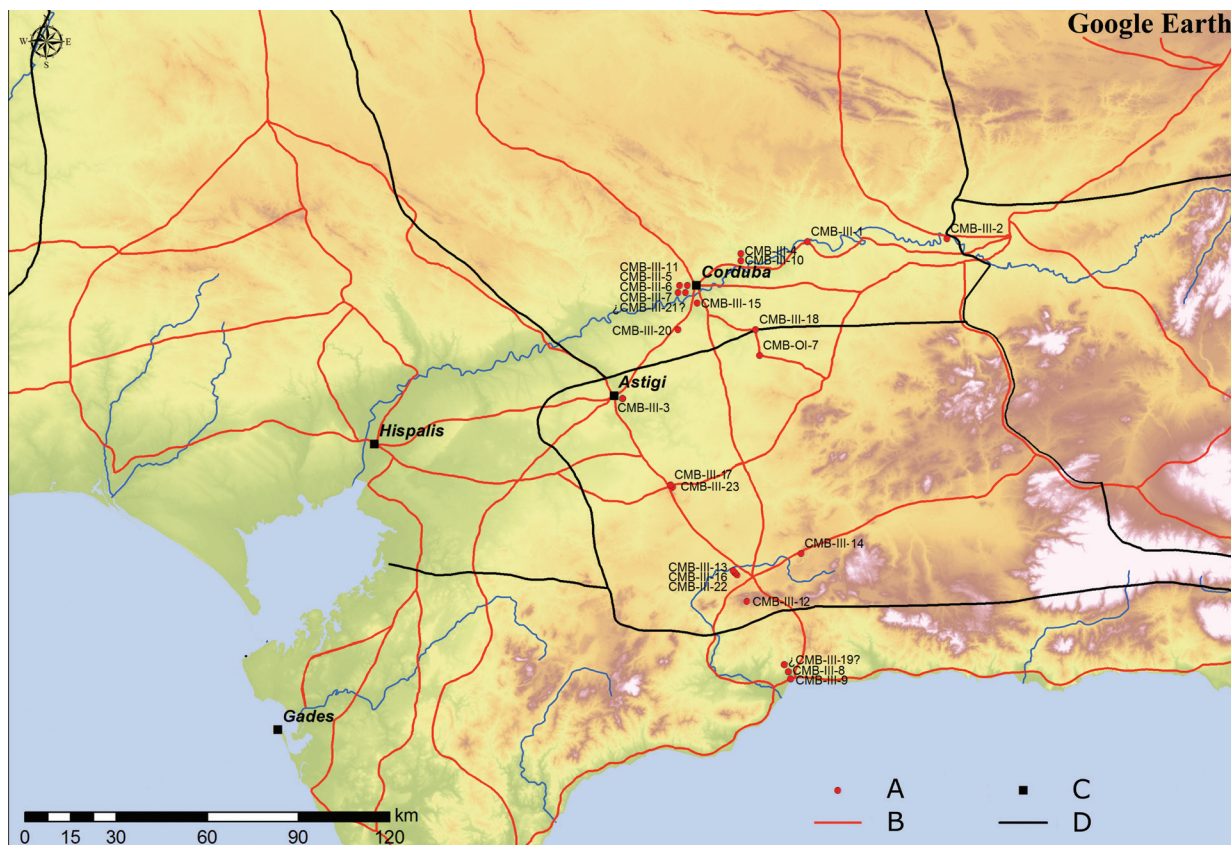


Fig. 13.6. Distribuzione dei miliari nel III sec. d.C. in Baetica: A. Miliari; B. Via romana; C. Capitale di *conventus*; D. Limite di *conventus* (Rielaborazione di Google Earth).

epigrafia viaria. In effetti, sono stati ritrovati solamente alcuni esemplari risalenti ai periodi storici di Nerva, Traiano e Adriano²⁶ e nessun reperto risalente all'epoca degli Antonini. È al tempo di Adriano che risale il maggior numero di pietre miliari ritrovate in questo secolo: cinque appartengono a una nuova via che doveva collegare *Italica* con il fiume principale della provincia, il *Baetis*. La sesta ci informa nuovamente sull'attività di collocazione delle pietre miliari nella seconda più importante via della provincia, l'asse *Astigi-Malaca*. Dopo Adriano si registra un vuoto di quasi cento anni in cui non disponiamo di ulteriori riscontri di un tale tipo di epigrafia. Si tratta di una situazione quasi generalizzata che, però, dimostra l'interesse degli Antonini nello sviluppare ulteriormente e migliorare altre zone dell'Impero come la *Gallia* (ad esempio, come è possibile vedere nel volume del *CIL XVII/2*, sono state ritrovate quarantun pietre miliari risalenti all'epoca di Antonino Pio). Arriviamo così al

III sec. d.C. Caracalla²⁷, dal canto suo, si farà carico di operare una ristrutturazione viaria - indiscutibilmente necessaria - non solo in *Baetica*, ma anche in tutta la penisola. L'interesse di quest'ultimo nella ristrutturazione del paesaggio del potere nella *Baetica* non sembra tuttavia scaturire da motivazioni personali²⁸ in quanto Caracalla non è in alcun modo legato alla penisola, né esistono prove di suoi precedenti viaggi in *Hispania*. Dobbiamo, quindi, supporre che tale rinnovamento sia stato piuttosto spinto da motivazioni strategiche e funzionali. Sempre Caracalla continuò a interessarsi al secondo asse viario *Astigi-Malaca*. Quest'ultimo comincerà gradualmente a diventare sempre più importante o, almeno, così sembra emergere dalle prove epigrafiche che sono state raccolte. Questo fenomeno coincide, inoltre, con un aumento degli insediamenti rurali e, più concretamente, con l'incremento della costruzione di ville rustiche lungo tale itinerario. Tuttavia, la politica viaria della *Baetica* si sviluppa in modo diverso rispetto

²⁶ Nerva: *CMB-II-1* = *CIL II*, 4724 = *CIL II*^{2/7}, 65, n. 15 = *HEp.* 4, 303 Cuesta de El Espino (Cordova); *CMB-II-2* = *CIL II*^{2/5}, 255 = *HEp.* 8, 257, de Puente Genil (Cordova); Traiano: *CMB-II-3* = *CIL II*, 4733 = *CIL II*^{2/7}, 66, n. 32 = *HEp.* 4, 298, Cordova; *CMB-II-4* = *CIL II*, 4725 = *CIL II*^{2/7}, 65, n. 13, a 16 miglia a sud-est di Cordova; *CMB-II-5* = *CIL II*, 4687, Conil (Cádiz); *CMB-II-6* = *CIL II*, 6207 / *CIL II*^{2/5}, 093, Doña Mencía (Cordova); *CMB-II-7* = *CIL II*, 4694 = *CIL II*^{2/5}, 205, Antequera, Málaga; Adriano: *CMB-II-8* = *CILA* 5, 1040, Guillena (Siviglia); *CMB-II-9* = *CILA* 3, 367, Santiponce (Siviglia); *CMB-II-10* = *HEp.* 5, 708, *HEp.* 12, 615, Santiponce (Siviglia); *CMB-II-11* = España-Chamorro 2017d, trovato a La Rinconada (Siviglia).

²⁷ *CMB-III-1* = *CIL II*, 4699 = *CIL II*^{2/7}, 40 = *HEp.* 4, 315, Montoro (Cordova); *CMB-III-2* = *CIL II*, 5066 = *CIL II*^{2/7}, 53 = *CILA* 6, 74 = *HEp.* 5, 443, Espeluy (Jaén); *CMB-III-3* = *CIL II*^{2/5}, 341 = *CILA* 4, 691, Cañada de Don Francisco (Écija, Siviglia); *CMB-III-4* = *CIL II*, 4729 = *CIL II*^{2/7}, 65, n. 3 = *HEp.* 4, 293, Cordova; *CMB-III-5* = *CIL II*, 4728 a/b = *CIL II*^{2/7}, 66, n. 34, Cordova; *CMB-III-6* = *CIL II*, 4726 = *CIL II*^{2/7}, 66, n. 35, Cordova; *CMB-III-7* = *CIL II*, 4727 = *CIL II*^{2/7}, 66, n. 33, Cordova; *CMB-III-8* = *CIL II*, 4689 = *HEp.* 4, 557, Málaga; *CMB-III-9* = *CIL II*, 4690 = *HEp.* 4, 558, Málaga; *CMB-III-10* = *CIL II*, 4730 = *CIL II*^{2/7}, 65, n.1, Hacienda de las Quemadas (Cordova); *CMB-III-11* = *CIL II*^{2/7}, 66, n. 36, Cordova.

²⁸ Cepas 1997, 80.

Sergio España-Chamorro

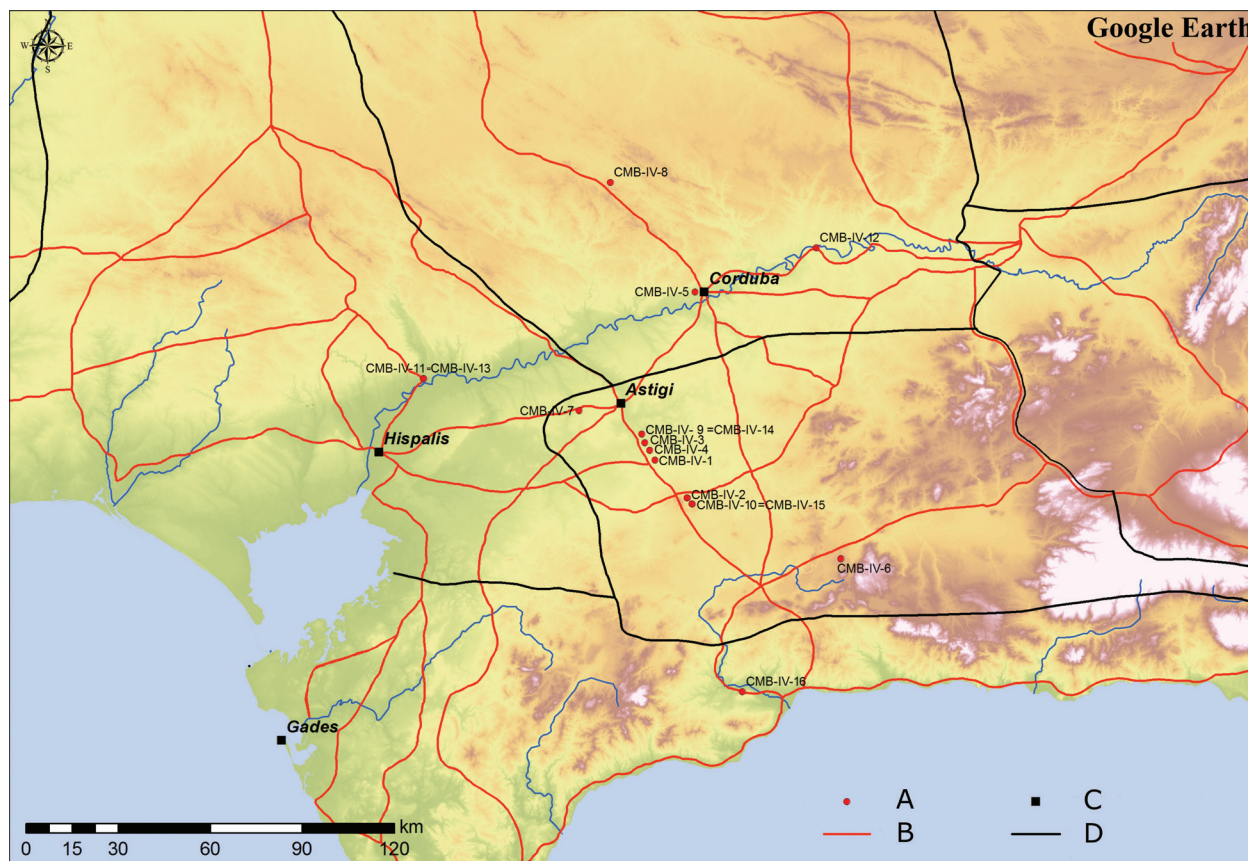


Fig. 13.7. Distribuzione dei miliari nel IV sec. d.C. in Baetica: A. Miliari; B. Via romana; C. Capitale di *conventus*; D. Limite di *conventus* (Rielaborazione di Google Earth).

ad altri territori provinciali dell'occidente romano e non solo. Ad esempio, un maggior numero di pietre miliari, rispetto ai secoli precedenti, è stato ritrovato nelle provincie di *Britannia*, della *Tripolitania*, dell'*Helvetia*, dell'*Asia Minor*, della *Narbonensis* così come nell'area occidentale della *Gallia Lugdunensis*. Il caso più esemplificativo è quello della *Pannonia*, in cui le pietre miliari del III sec. d.C. sono dieci volte più numerose rispetto alle pietre miliari dei secoli precedenti²⁹. Il IV sec. d.C. è un momento di grande cambiamento nella sfera amministrativa in quanto gli antichi *conventus iuridici* vengono trasformati in una nuova unità amministrativa chiamata *diocesis*³⁰. Come per i *conventus*, non abbiamo molte informazioni rispetto al loro ruolo e al loro posizionamento geografico; nonostante ciò, questi ultimi sembrano grosso modo avere la stessa estensione territoriale³¹.

²⁹ Cepas 1997, 79 e note 85–91. Questi dati dei nuovi volumi del *CIL* forniscono i seguenti numeri: *Citerior* 197, *Lusitania* 32, *Baetica* 23, *Gallia* 234, *Illyricum* 305, *Raetica et Noricum* 115, *Britannia* 59. Questo è stato il periodo durante il quale si sono ritrovati più reperti nelle provincie occidentali, con l'unica eccezione della *Lusitania* e della *Baetica*.

³⁰ Albertini 1923, 118–120. La mancanza dei dati non permette d'identificare con precisione quando i *conventus* scompaiono come unità amministrativa. Corrales Aguilar (1997, 425), seguendo Albertini (1923), ha proposto che i *conventus* sono stati sciolti con l'idea della riorganizzazione territoriale portata avanti da Diocleziano.

³¹ Solo un paio di studi (per esempio, Martínez Melón 2008, 115–128) hanno potuto precisare qualche informazione relativa alla riorganizzazione dei precedenti *conventus*.

Il numero delle pietre miliari di questo secolo comincia gradualmente a diminuire³² fino a scomparire. Sono state ritrovate all'incirca tredici pietre miliari, con alcune di queste che presentano, tuttavia, diversi strati e, quindi, due diversi testi datati in epoche differenti. In questo secolo l'asse di trasporto in cui è stato collocato il maggior numero di pietre miliari è quello della via *Astigi-Malaga*, la quale, nei primi due secoli, sembrava di secondaria importanza. Questo riafferma il processo cominciato nel III sec. d.C. con il quale questa strada sembra gradualmente cominciare ad assumere un ruolo via via più importante

³² *CMB-IV-1* = *CIL* II²/5, 334 = *CILA* 5, 1237 = *HEp.* 4, 684, tra Écija ed Estepa (Siviglia); *CMB-IV-2* = *CIL* II, 1440 = *CILA* 5, 1159 = *CIL* II²/5, 266 = *HEp.* 8, 438, Lora de Estepa (Siviglia); *CMB-IV-3* = *CIL* II²/5, 266 = *CIL* II, 1439 = *ILS* 630 = *CILA* 5, 1124 = *HEp.* 2, 627, Marinaleda (tra Écija ed Estepa, Siviglia); *CMB-IV-4* = *CIL* II²/5, p. 334 = *CILA* 4, 692 = *AEp.* 1974, 379 = *AEp.* 1990, 532 = *HEp.* 2, 626, tra Écija ed Estepa (Siviglia); *CMB-IV-5* = *CIL* II, 2202 = *CIL* II²/7, 262, Cordova; *CMB-IV-6* = *CIL* II²/5, 194 = *HEp.* 1, 472, Fuente del Fresno in Villanueva del Trabuco, Archidona (Malaga); *CMB-IV-7* = *CIL* II²/5, 374 = *CILA* 4, 837 = *HEp.* 4, 769 = *HEp.* 5, 723, La Luisiana (fra Écija e Carmona, Siviglia); *CMB-IV-8* = *CIL* II²/7, 181 = *HEp.* 1, 309, Villanueva del Rey (Cordova); *CMB-IV-9* = *CIL* II²/5, 334 = *CILA* 4, 693, Fuentidueñas, Écija (Siviglia); *CMB-IV-10* (vid. *CMV-IV-15*) = *CIL* II²/5, 266 = *CILA* 5, 1160 b = *HEp.* 4, 762, Lora de Estepa (Siviglia); *CMB-IV-11* (vid. *CMV-IV-13*) = *CILA* 2, 270 = *HEp.* 4, 673, Cantillana (Siviglia); *CMB-IV-12* = *CIL* II, 4700 = *CIL* II²/7, 40, Montoro (Cordova); *CMB-IV-13* (vid. *CMV-IV-11*) = *CILA* 2, 270 = *HEp.* 4, 673, Cantillana (Siviglia); *CMB-IV-14* = *CIL* II²/5, p. 334 = *CILA* 4, 693 b Fuentidueñas, Écija (Siviglia); *CMB-IV-15* (*CMV-IV-10*) = *CIL* II²/5, 266 = *CILA* 5, 1160 a = *HEp.* 4, 762, Lora de Estepa (Siviglia); *CMB-IV-16* = *CIL* II, 4692 = *ILS* 745, Cártama (Malaga).

rispetto all'antica *via Augusta militaris*, almeno per quel che concerne il paesaggio del potere.

3. Le pietre miliari e la propaganda nella *Baetica*

La pietra miliare ha un ruolo centrale per diffondere la propaganda imperiale all'interno del paesaggio rurale³³. Nel caso specifico della *Baetica*, si è potuto vedere come lo spazio centrale di questa propaganda è costituito, e questo dal I al II sec. d.C., dai territori adiacenti alla capitale provinciale, in particolare *Corduba*. Durante questi secoli, le pietre miliari hanno al tempo stesso una funzione informativa - fornendo al viaggiatore antico informazioni relative al numero delle miglia - e una funzione onorifica, informando i viaggiatori degli ordini impartiti dall'imperatore regnante. Il III sec. d.C. è, infine, un momento di cambiamento: le iscrizioni non presentano più, infatti, il computo delle miglia, conservando invece la funzione essenzialmente onorifica. In questo periodo cominciano inoltre a comparire lungo l'asse stradale secondario che collega *Astigi* a *Malaca*, che si svilupperà gradualmente sempre più sino a diventare il principale circuito della propaganda viaria romana. Tale visione macrospaziale è utile per ottenere una idea più precisa e accurata dello sviluppo diacronico di questi processi di evoluzione territoriale e di collocazione delle pietre miliari. Queste pietre rivestono, inoltre, una grande importanza non solo da un punto di vista archeologico, ma anche, e soprattutto, da un punto di vista geografico. In questo senso, esse ci forniscono informazioni molto utili circa la realtà del paesaggio del potere al di fuori dal mondo urbano, permettendoci di cogliere meglio il collegamento fra questo e il mondo rurale.

Bibliografia

- Andreu Pintado, J. 2013, "La imagen epigráfica de la dinastía Flavia en el occidente romano: Las inscripciones de Roma", in *Tarraco Biennial 2: Congrès Internacional d'Arqueologia i Món Antic*, Tarragona, 35–49.
- Albertini, E. 1923, *Les divisions administratives de l'Espagne romaine*, Paris.
- Cepas Palanca, A. 1997, *Crisis y continuidad en la Hispania del siglo III*, Madrid.
- Corrales Aguilar, P. 1997, "La provincia romana de la Baetica: Notas para el establecimiento de su límite oriental y su compartimentación conventual", in *Baetica*, 19.1, 415–429.
- Corzo Sánchez, R. 1973, "Munda y las vías de comunicación en el *Bellum Hispaniense*", in *Habis*, 4, 241–252.
- Díaz Ariño, B. 2015, *Miliarios romanos de época republicana*, Roma.
- España-Chamorro, S. 2017a, *Límites y territorios de la Bética romana*, Madrid.

- España-Chamorro, S. 2017b, "Los *capita viarum* de la *Baetica*", in *AnCord*, 28, 11–32.
- España-Chamorro, S. 2017c, "El paisaje epigráfico viario de la *via Augusta*. Consideraciones de la jurisdicción de los *conventus iuridici* y la epigrafía miliaria", in *Florentia Iliberritana*, 28, 35–55.
- España-Chamorro, S. 2017d, "Cuarto miliario bético de la serie *Hadrianus Augustus Fecit* hallado en La Rinconada (Sevilla)", in *Cuadernos de Patrimonio y Arqueología de la UAM*, 43, 241–250.
- España-Chamorro, S. 2018b, "Miliarios y límites provinciales: Algunas reflexiones sobre el miliario de Mengíbar, *CIL* XVII/1 93 y la frontera oriental entre la Bética y la Citerior", in *Epigraphica*, 80, 211–228.
- España-Chamorro, S. 2018b, "La frontera occidental de la Baetica con la Lusitania: (Ad) Fines, Serpa, Moura y la invención historiográfica de Arucci Nova", in *RStorAnt*, 48, 229–255.
- España-Chamorro, S. 2019a, "El eje viario Astigi-Malaca: una visión diacrónica a través de la epigrafía viaria", in *Lucentum*, 38, 341–353.
- España-Chamorro, S. 2019b, "Item de *Esuri Pace Iulia*. Los problemas de la vía XXI del Itinerario de Antonino y el límite entre la *Baetica* y la *Lusitania*", in *DialHistAnc*, 45.1, 237–259.
- España-Chamorro, S. 2019c, "I limiti tra le province della Baetica e Lusitania nell'ager emeritensis", in R. Dubbini (ed.), *I confini di Roma*, Pisa, 253–264.
- España-Chamorro, S. 2020, "Engaging landscapes, connecting provinces. Milestones and the construction of Hispania at the beginning of the Empire", in M. Horster - N. Hächler (eds), *The impact of Empire on Roman landscapes*, (forthcoming).
- Keay, S. - Earl, G. 2006, "Structuring of the provincial landscape: the towns in Central and Western Baetica in their geographical context", in G. Cruz Andreotti - P. Le Roux - P. Moret (eds), *La invención de una geografía de la Península Ibérica II. La época Imperial*, 2, Madrid, 305–358.
- Keay, S. - Earl, G. 2011, "Towns and Territories in Roman Baetica", in A. Bowman - A. Wilson (eds), *Settlement, Urbanization and Population*, Oxford, 276–316.
- Kolb, A. 2011, "Miliaria: Ricerca e metodi. L'identificazione delle pietre miliari", in F. Pavan (ed.) *I miliari lungo le strade dell'impero. Atti del Convegno (Isola della Scala, 28 novembre 2010)*, Verona, 17–28.
- Kolb, A. 2011–2012, "The conception and practice of Roman rule: the example of transport infrastructure", in *Geographia Antiqua*, 20–21, 53–70.
- Martínez Melón, J. I. 2008, "Aproximación al territorio de la diócesis de Astigi (Écija, Sevilla) en la antigüedad tardía", in *Pyrenae*, 39.1, 115–128.

³³ Salama 1987.

Sergio España-Chamorro

- Melchor Gil, E. 2008–2009, “El *Baetis* y la organización viaria del Sur peninsular: la interconexión de las redes de transporte fluvial y terrestre en la bética romana”, in *Anas*, 21–22, 163–191.
- Salama, P. 1987, *Bornes milliaires d’Afrique proconsulaire*, Roma.
- Schmidt, M. G. 2011, “*A Gadibus Romam*. Myth and Reality of an Ancient Route”, in *BICS*, 54, 71–86.
- Sillières, P. 1990, *Les Voies de communication de l’Hispanie méridionale*, Paris.
- Sillières, P. 1995, “Le *Ianus Augustus*”, in R. Bedon - P. M. Martin (eds), *Mélanges Raymond Chevallier: Histoire & Archéologie*, Tours, 305–331.
- Solana Sainz, J. M. 2000, “Los caminos de Hispania hace dos mil años recogidos en las fuentes escritas”, in *Actas del I Congreso Internacional de Historia Antigua “La Península Ibérica hace 2000 años”*, Valladolid, 75–102.
- Solana Sainz, J. M. - Sagredo San Eustaquio, L. 2006, *La red viaria romana en Hispania: siglos I-IV d.C.*, Valladolid.
- Solana Sainz, J. M. - Sagredo San Eustaquio, L. 2008, *La política viaria en Hispania: siglos I-II d.C.*, Valladolid.
- Stylow, A. U. - Atencia Páez, R. - Vera Rodríguez, J. C. 2004, “*Via Domitiana Augusta*”, in *Mainake*, 26, 417–430.