

RUPTURA Y CONTINUIDAD

EL CALLEJERO DE LA CIUDAD CLÁSICA
EN EL TRÁNSITO DEL ALTO IMPERIO
A LA ANTIGÜEDAD TARDÍA



JOSÉ MIGUEL NOGUERA CELDRÁN
MANUEL H. OLCINA DOMÉNECH
(Eds.)

2020

RUPTURA Y CONTINUIDAD

EL CALLEJERO DE LA CIUDAD CLÁSICA
EN EL TRÁNSITO DEL ALTO IMPERIO
A LA ANTIGÜEDAD TARDÍA

JOSÉ MIGUEL NOGUERA CELDRÁN
MANUEL H. OLCINA DOMÉNECH
(Eds.)

2020



MARQ
MUSEO ARQUEOLÓGICO DE ALICANTE



Ruptura y continuidad. El callejero de la ciudad clásica en el tránsito del Alto Imperio a la Antigüedad Tardía

Alicante: MARQ. Museo Arqueológico de Alicante.

Diputación de Alicante. 2020

320 páginas: ilustraciones a color; 27 cm

EDITORES:

José Miguel Noguera Celdrán

Manuel H. Olcina Doménech

COORDINACIÓN TÉCNICA DE LA EDICIÓN:

Juan Antonio López Padilla

REVISIÓN DE TEXTOS Y GRÁFICAS DE LAS ACTAS:

Joaquim Botella Pascual

Elisa Ruiz Segura

DISEÑO, MAQUETACIÓN E IMPRESIÓN:

MIC Ediciones

Ilustración de la cubierta: Fotografía de la excavación de la calle de Popilio de *Lucentum*

(Tossal de Manises, Alicante) tratada por medios informáticos y dibujo de la sección estratigráfica de la misma.

© MARQ. Museo Arqueológico de Alicante - Diputación de Alicante

ISBN: 978-84-15327-96-7

D. L.: A 473-2020

Correspondencia e intercambios:

infomarq@diputacionalicante.es

MARQ. Museo Arqueológico de Alicante

Plaza Gomez Ulla, s/n

03013 Alicante

SUMARIO

PRESENTACIÓN

José Miguel Noguera Celdrán y Manuel H. Olcina Doménech **17**

CAMBIAMENTI NELLE CITTÀ ITALIANE TRA ANTICHITÀ E ALTO-MEDIOEVO

Sauro Gelichi. **23**

LA PROTECCIÓN DE LAS VÍAS PÚBLICAS EN LA LEGISLACIÓN POSTCLÁSICA Y JUSTINIANEA

Rosalía Rodríguez López **37**

LA OCUPACIÓN DE PÓRTICOS Y CALZADAS URBANAS EN LA HISPANIA TARDOANTIGUA: ALGUNAS LÍNEAS MAESTRAS

Manuel D. Ruiz Bueno **49**

DOS VISIONES DE *TARRACO* EN LOS AÑOS 122 D.C. Y 420 D.C. CONTINUIDAD Y RUPTURA DE UN TEJIDO URBANO

Joaquín Ruiz de Arbulo Bayona y José Javier Guidi-Sánchez **67**

LA *CORDUBA* TARDOANTIGUA: UNA CIUDAD EN MOVIMIENTO HACIA UN NUEVO CENTRO DE PODER

Carlos Márquez Moreno **87**

LA TRAMA VIARIA DE *AUGUSTA EMERITA*. CONTINUIDAD Y TRANSFORMACIONES EN ÉPOCA ROMANA Y TARDOANTIGUA

Pedro Mateos Cruz **99**

LA OCUPACIÓN, PRIVATIZACIÓN Y MODIFICACIÓN DEL ENTRAMADO VIARIO EN LA *BARCINO* TARDOANTIGUA

Julia Beltrán de Heredia Bercero **113**

DE LOS *DECURIONES BAETULONENSES* A *SANCTE MARIE BITILUNA*. RETÍCULA E ITINERARIOS EN LA CIUDAD ROMANA DE *BAETULO*

Josep M.^a Gurt Esparraguera, Pepita Padrós Martí
y Jacinto Sánchez Gil de Montes **127**

CONTINUIDADES Y RUPTURAS DEL PAISAJE URBANO EN LOS *PARVA OPPIDA* DEL NORESTE DE HISPANIA CITERIOR: EL *MUNICIPIUM ILURO* (MATARÓ)

Joaquim García Roselló y Víctor Revilla Calvo **145**

LA REDUCCIÓN DEL ESPACIO AMURALLADO DE <i>CAESARAUGUSTA</i> EN LA TRANSICIÓN DEL SIGLO III AL IV Francisco de A. Escudero Escudero y M. ^a Pilar Galve Izquierdo	159
EL URBANISMO DEL <i>MUNICIPIUM AUGUSTA BILBILIS</i> : PROBLEMAS RESUELTOS, PROBLEMAS SIN RESOLVER Manuel Martín-Bueno, J. Carlos Sáenz Preciado y Elena Martín Cancela	173
<i>CUSTODIA VIARVM PVBLICARVM</i> . SIGNOS DE DEBILIDAD URBANA A PARTIR DEL CALLEJERO DE UNA CIUDAD DEL INTERIOR DE LA TARRACONENSE: LOS BAÑALES DE UNCASTILLO (ZARAGOZA) Javier Andreu Pintado, Tamara Peñalver Carrascosa e Inmaculada Delage González	189
<i>VALENTIA</i> , LA VÍA AUGUSTA Y LA EVOLUCIÓN DEL VIARIO. NUEVOS DATOS Y NUEVAS REFLEXIONES Isabel Escrivà Chover, Albert Ribera i Lacomba y Núria Romani i Sala . .	197
EVOLUCIÓN DEL VIARIO DE <i>LUCENTUM</i> (ALICANTE) Manuel H. Olcina Doménech, Antonio Guilabert Mas y Eva Tendero Porras	215
LA ESTRUCTURA URBANA DE <i>ILICI</i> . RETAZOS DE UNA CIUDAD VELADA Mercedes Tendero Porras y Ana M. ^a Ronda Femenia.	231
<i>QART HADAŠT/CARTHAGO NOVA</i> : CONTINUIDAD Y RUPTURA DEL VIARIO URBANO ENTRE LOS SIGLOS III A.C. Y VII D.C. María Victoria García-Aboal, José Miguel Noguera Celdrán, Juan Antonio Antolinos Marín y María José Madrid Balanza.	247
ALGUNAS CONSIDERACIONES EN TORNO AL ENTRAMADO VIARIO TARDOANTIGUO DE <i>LUCUS AUGUSTI</i> (LUGO) Enrique González Fernández	265
<i>COMPLUTUM</i> (ALCALÁ DE HENARES, MADRID, ESPAÑA): LAS CALLES Y EL PAISAJE URBANO DEL SIGLO I AL V D.C. Sebastián Rascón Marqués y Ana Lucía Sánchez Montes	281
AMPLIANDO LOS NEGOCIOS HALIÉUTICOS: REFORMAS DEL VIARIO PÚBLICO EN <i>IULLA TRADUCTA</i> Y <i>BAELO CLAUDIA</i> Darío Bernal-Casasola, José A. Expósito, Rafael Jiménez-Camino Álvarez y José J. Díaz	297

LA PROTECCIÓN DE LAS VÍAS PÚBLICAS EN LA LEGISLACIÓN POSTCLÁSICA Y JUSTINIANEA*

ROSALÍA RODRÍGUEZ LÓPEZ
Universidad de Almería
rrodrigu@ual.es

RESUMEN

Las calles y las carreteras son vitales para el desarrollo de una ciudadanía activa. Desde principios de la República el Derecho romano dispone de diversos instrumentos procesales y policiales para preservarlas. Además, en una época de esplendor del evergetismo ciudadano, los munícipes son corresponsables del mantenimiento de las calles frente a su propia casa, tal y como se desprende de los textos jurisprudenciales. Ahora bien, la usurpación de espacios ciudadanos es un fenómeno que se acentúa en momentos de debilitamiento del Poder público; y esta práctica se hace habitual cuando se trata de edificios que bien se proyectan indebidamente hacia las calles, o que directamente la ocupan. El emperador Justiniano retomará infructuosamente medidas clásicas para tratar de crear una *renovatio imperii*, no pudiendo evitar la situación de grave deterioro del tejido urbano, con lo que ello revela de estancamiento político y económico de los centros urbanos.

PALABRAS CLAVE

Derecho romano, Ordenación urbanística, Evergetismo, *Renovatio imperii*, Usurpación de espacios públicos.

ABSTRACT

Streets and roads are vital for the development of active citizenship. Since the beginning of the Republic, Roman law has various procedural and police instruments to preserve them. In addition, in an era of splendor of citizen evergetism, the munícipes are co-responsible for the maintenance of the streets in front of their home, as is clear from the jurisprudential texts. However, the usurpation of citizen spaces is a phenomenon that is accentuated in times of weakening of the Public Power; and this practice becomes common when the buildings are projected improperly towards the streets, or that directly occupy it. The Emperor Justinian will return unsuccessfully to classical measures to try to create a *renovatio imperii*, but he couldn't avoid the situation of serious deterioration of the urban tissue, which reveals this political and economic stagnation of urban centers.

KEY WORDS

Roman law, Urban planning, Evergetism, *Renovatio imperii*, Usurpation of public spaces.

* Este trabajo se enmarca en el proyecto de investigación HAR2015-64386-C4-2-P, MINECO/FEDER, UE.

CALLES Y CARRETERAS PARA UNA CIUDADANÍA ACTIVA

En abril de 2018 participé en la Universidad de Murcia en un interesantísimo Seminario sobre “la ciudad como canteira. Dinámicas de expolio y reutilización en ciudades y edificios históricos”, con una intervención sobre: “Prácticas socio-políticas de destrucción del tejido urbano en la Roma tardoimperial: *ut parvum aliquid reparetur, magna diruuntur*”. Hoy intervengo aquí con este tema que se inserta netamente en ese contexto, al constituir las vías públicas (calles y carreteras) el elemento matriz de la romanidad. Concretamente las calles, sobre las que centraré mi exposición, son vitales para el desarrollo de una ciudadanía activa; la fenomenología de los atentados a tal espacio público es clave en cualquier estudio sobre la destrucción del tejido urbano.

Al abordar las infraestructuras viarias en la Roma antigua son muchos los temas que confluyen, fundamentalmente, la planificación urbanística, la edificación, sus límites espaciales y en altura, la conservación de edificios públicos y privados, la limpieza y salubridad (residuos, basuras, alcantarillado)¹, y los delitos urbanísticos (Kaiser 2011, Ponte 2005: 723-738, 2006: 75-118, 2007: 1-20 y 2011: 369-376). La Roma de la República aristocrática se abre a la plebe y a los extranjeros a la par que el *populus* necesita de arterias para el paso de mercancías, para la convivencia social y la lucha política. Se importan de la cultura griega términos viarios como *decumanus* y *platea* (Bouchet 2004: 48 y 213), y con ello trazos de su vida democrática. El contraste entre la concepción viaria importada de Grecia por los etruscos es evidente: Así, por ejemplo, Marzabotto (Etruria) fundada en el 520 a.C., y con una planificación ‘jónico-hipodámica’, constituye un hito urbanístico (Castagnoly 1971: 10-54, Kolb 1992: 153 y Saba 2008: 79-90). Por el contrario la ley de las doce Tablas (diez de ellas publicadas a mediados de 450) (Corbino 1983: 320-324), no concibe la existencia

1 Propone otros temas de gran interés: el ritual fundacional como despliegue del mundo, contextos, lenguajes y formas del lenguaje sobre la calle (*fundula, angiportus, vicus, via, platea, compita, trivium et quadrivium, semita, scalae et clivi, y porticus et ambulatio*). Añade también reflexiones sobre la visión de la calle entre la técnica, la estética y la política (Gruet 2006: 45-157).

de vías urbanas, sino del *ambitus*, una estructura que se podría adjetivar como “pre urbana”, los caminos² y el *iter limitare* para las vías agrícolas³; y un progreso, aunque pequeño, supone en dicho mundo agrario, la creación de servidumbres de los campos agrícolas por la primigenia jurisprudencia romana: *iter* (franja de terreno derecho para pasar a pie, a caballo o en litera), *actus* (para el ganado) y la *via* (que comprende a las dos anteriores) (Palma 1988). Contemporáneamente en el mundo griego se concibe la protección del viario, imponiendo multa de 51 dracmas a quien arroje inmundicias y basuras a la calle, tal y como refleja la Inscripción de Paros (475-450 a.C.).

Nadie puede ser legalmente privado usar de la vía publica⁴, por ser una obstrucción que injuria a la población: con esta mentalidad de valoración socio-jurídica de dicho elemento urbano, poco a poco el Derecho romano se va dotando de instrumentos procesales y policiales de protección; además se la califica jurídicamente como *res extra commercium*; en este proceso es importante la influencia del derecho helenístico; ya en el Epígrafe de los *astynomi* de Pérgamo (siglo II a.C.) se sanciona tanto la falta de limpieza que deteriora las calles, como la negligencia de los magistrados frente a diversos atentados (basuras, escombros, hoyos y canalizaciones al aire libre), así como el cumplimiento en la regulación de dimensiones (20 codos para las grandes vías, y para las pequeñas 8 codos).

2 Gayo, *Comentarios al Edicto provincial*, libro VII: “La anchura del camino tiene según la ley de las *XII Tablas* ocho pies en la parte recta, y dieciséis en las vueltas, esto es, donde hay recodo”; los compiladores justinianos introducen este fragmento del jurista Gayo en el título III dedicado a “*De las servidumbres de los predios rústicos*” (D. 8,3,8).

3 Tabla VII, 1: “Los intérpretes de las *XII Tablas* describen el ‘ámbito’ como la franja que rodea el muro. Se llama ámbito a la franja de dos pies y medio de ancho que rodea los edificios. Un sestercio equivale a dos ases y medio... como lo prueba la ley de las *XII Tablas*, en la que se llama pie sestercio a dos pies y medio” (Varro, *Ling.* 5,22); Tabla VII, 4: “*Las XII Tablas* no quisieron que hubiera usucapión de la franja intermedia de cinco pies” (Cic., *De leg.* 1.21.55). También afecta al viario, aunque indirectamente la Tabla VIII, 10: “Quien hubiera incendiado un edificio o un montón de trigo situado junto a una casa, se dispone por las *XII Tablas* que, atado y azotado, muera en el fuego si lo hubiera hecho consciente y premeditadamente; si por casualidad, es decir, por negligencia, ordena reparar el daño, o si no fuera solvente se le castigue más levemente”.

4 Emperadores Diocleciano y Maximiano a Aureliano (C. 3,34,11).

Las leyes municipales (*Lex Iulia Municipalis*, *Lex Tarentina*, *Lex Irnitana*, *Lex Ursonensis* y *Lex Malacitana*) serán un ejemplo de la protección pública de calles y caminos, en tanto han de preservarse la estética urbanística y la salubridad, evitar acechanzas y la lucha contra incendios, favorecer la interconexión campo / ciudad, así como facilitar el comercio y la defensa del Imperio (Martínez-Carrasco 2003: 1-23). Por su parte los juristas clásicos recogen y comentan los instrumentos procesales romanos que protegen el buen estado y el uso de las calles y carreteras (siglos después parte de esta labor jurisprudencial es recogida por las comisiones legislativas justinianas en la compilación del *Digestum*)⁵. Además, en una época de esplendor en la que el evergetismo ciudadano está en su máximo apogeo, los munícipes disponen de acciones populares en defensa de lo público (Fernández de Buján 2019: 1-24), y son corresponsables del mantenimiento de las calles frente a su propia casa, tal y como se desprende de los textos jurisprudenciales. También se prohíbe que se construya algo en ellas, que se coloque algo que obstaculice su uso, que se eche basura, o haya en ellas cuerpos muertos o pieles (Zamora 2017: 69-87). Igualmente al prohibir los emperadores los expolios de viviendas se persiguen las sustracciones de cañerías y que se estropee el alcantarillado, lo que incide en el estado de las calles, que se verán invadidas por aguas o inmundicias (siglos III-VI)⁶.

CALLES TARDORROMANAS

El fenómeno de la usurpación de espacios ciudadanos se acentúa en momentos de debilitamiento del

5 Interdicto "Que no se haga cosa alguna en lugar o camino público" (D. 43,8,2 pr., Ulpiano, Comentarios al edicto, libro 68); interdicto "Que no se haga o introduzca nada en la vía o camino público por lo cual se deteriore esta vía" (D. 43,8,2,20, Ulpiano, Comentarios al edicto, libro 68); interdicto "Que se restituya lo que se haya hecho o introducido en vía pública o en camino público" (D. 43,8,2,35, Ulpiano, Comentarios al edicto, libro 68); interdicto "Que sea lícito ir por vía pública y camino público" (D. 43,8,2,45, Ulpiano, Comentarios al edicto, libro 68.); interdicto "De la reparación de vías y caminos públicos" (D. 43,11,1.pr., Ulpiano, Comentarios al edicto, libro 68.). D. 43,9, *De loco publico fruendo*; "De la vía pública, y de si se dijera que en ella se hizo alguna cosa". (D. 43,10, 1, *Papiniano; del cargo de los Ediles, libro único*). Al respecto véase Albuquerque (1998: 185-210 y 2002).

6 Año 222 (C. 8,10,2).



Figura 1: Pintura parietal con un paisaje urbano de la Domus aurea (según Cappelli 2001: 133).

poder público; y esta práctica se hace habitual cuando se trata de edificios que bien se proyectan indebidamente hacia las calles, callejones, avenidas y pórticos, o que directamente las ocupan. Los siglos IV, V y VI son testigos de estas actitudes incívicas. Ahora bien, las preocupaciones fundamentales de los legisladores serán el mantenimiento y restauración de edificios públicos, y la lucha contra la usurpación de espacios públicos, y de los ornatos de la ciudad. En este sentido también a veces en las disposiciones jurídicas se plasma con la genérica expresión: "*deterioro en el aspecto de elegancia pública*", o "*privación de las ventajas*". En algunas constituciones imperiales se advierte a su población que devuelva a la sacratísima ciudad sus antiguos derechos, no habiendo de faltar multas si alguno intentare en lo sucesivo tener tal audacia.

Incluso en otras constituciones, laxas en su concepción, se relaciona la conservación urbanística con la felicidad perpetua de sus ciudadanos. Dada tal vaga protección jurídica, surgen interrogantes respecto a la permanencia en la mentalidad tardoimperial de un sentido de defensa del trazado urbano, esto es,

si sus calles siguen siendo o no consideradas útiles o ventajosas para sus habitantes, y de si el expolio de los materiales de las calles se incluye o no en el ámbito de protección de la norma⁷. De la lectura de las fuentes jurídicas parece entreverse que por encima del viario urbano preocupan las comunicaciones, tal y como se refleja en las disposiciones teodosianas dedicadas a las carreteras⁸. En la misma línea las críticas de los escritores eclesiásticos al poder público nunca pondrán su atención en el viario, sino en las edificaciones⁹.

Singularmente se pueden encontrar disposiciones jurídicas que expresamente se dirigen a la protección del viario, como un ámbito más de la defensa de lo público: «Mandamos que se demuelan y derriben los edificios, que vulgarmente se llaman *parapetasia*, u otras cualesquiera obras que existan adheridas a las murallas de la ciudad o a las construcciones públicas, de suerte que por virtud de ellas tema la vecindad algún incendio o acechanzas, o se estrechen los espacios de las calles, o se reduzca la anchura en los pórticos»¹⁰.

En ocasiones, como sucede en la disposición del 405, la autoridad pública se ve impotente para evitar estas usurpaciones, y su atención se centra simplemente en controlar el proceso de desarticulación urbana, tomando la iniciativa de legalizar las que estima menos dañinas; de ahí que otorgue asentimiento a aquellas personas que soliciten lugares públicos, con la condición de que no eliminen nada útil, ornamental o ventajoso para el municipio¹¹. Al año siguiente de esta medida se dicta otra que

puede ser aclaratoria de la interpretación que ha de darse a tenor del espíritu legislativo: «Todo el tablero que esté pegado a la *intercolumnia*, así como el que divide los pórticos superiores, se quitarán, y se restaurará la apariencia de la ciudad a su belleza prístina. Los tramos de escaleras que conducen a los pórticos superiores serán más espaciosos y se construirán escaleras de piedra en lugar de escaleras de madera. Por lo tanto, los peligros del fuego estarán ausentes, y si la posibilidad adversa así lo requiere, la gente fácilmente encontrará una salida y tendrá una oportunidad de salvarse de los incendios, cuando los espacios estrechos hayan sido removidos»¹².

Seis años después otra disposición posibilita la reordenación del espacio urbano generando una zona peatonal porticada en detrimento de antiguas viviendas, cuyos propietarios y poseedores serán recompensados con permutas urbanísticas¹³. Y pasados otros seis más, el poder público estima conveniente que ninguna clase de hombres se exima por méritos de ninguna dignidad y respetabilidad de la construcción y reparación de vías públicas, especialmente caminos y puentes¹⁴.

En el 425, el legislador da una especial importancia a las edificaciones descubiertas y semicirculares, con asientos y respaldos de obra, dentro del marco del entramado urbano: «Las exedras arriba mencionadas, que parecen colindar con el pórtico septentrional, y que se muestran de tal tamaño y con tal ornamentación, pueden ser suficientes, por su admirable capacidad y belleza, para la acomodación del público, se atribuirán por concesión. Pero ordenarás que para el uso de las viejas tabernas se asignen los espacios de reunión (*platea*) que se encuentran al este y al oeste, y que no son transitables porque no tienen acceso abierto y de salida hacia allí desde ningún pasaje (*pervias*). Aquellos espacios de reunión que se piense que son demasiado humildes y pequeños se unirán al espacio de los pequeños locales vecinos a cada lado, de modo que

7 Los emperadores Theodosio y Valentiniano a Apollonio, prefecto pretorio (año 443): «Desde el más alto cielo y con toda nuestra fuerza nos esforzamos para que los municipios vivan en la felicidad perpetua. Consideramos que nada es tan injusto y tan incisivo con nuestro tiempo, cuando es nuestra voluntad que en los municipios deban recibir ayuda externa, que sean despojados de sus propios recursos y expoliados» (Nov. Th. 23,1).

8 Años 319-423: «Del mantenimiento de carreteras» (*De itinere muniendo*) (CTh. 15,3, 1-6).

9 Véase como ejemplo, PS. LACT. *mort. pers.* 7.

10 *Los Emperadores* Arcadio y Honorio, Augustos, a Severo, Prefecto de la Ciudad de Constantinopla (año 398) (C. 8, 12 (11),14).

11 Los emperadores Arcadio y Honorio a Adriano, Prefecto del Pretorio (año 405) (CTh. 15,1,43).

12 Los emperadores Arcadio y Honorio a Emiliano, Prefecto de la Ciudad de Constantinopla (año 406) (CTh. 15,1,45).

13 Los emperadores Honorio y Teodosio a Isidoro, Prefecto de la ciudad de Constantinopla (año 412) (CTh. 15,1,50).

14 Los Emperadores Honorio y Teodosio, Augustos, a Asclepiodoto, Prefecto del Pretorio de Constantinopla (año 423) (C. 11,75,4).

nada faltará para los asistentes de los lugares antes mencionados o para el pueblo. Por supuesto, si se demuestra que las personas poseen tales pequeños locales de conformidad con una liberalidad imperial o por cualquier otro tipo de regalo o por compra legal tu Magnificencia ordenará a los poseedores que reciban de lo público el precio legal de la propiedad mencionada»¹⁵.

Los mismos emperadores que emiten la disposición precedente más de una década después abordan de nuevo cuestiones urbanísticas sobre el viario, pero en esta ocasión expresamente para legislar contra las usurpaciones: las vías son total o parcialmente ocupadas por los vecinos; con la expresión “*angiportus*” se hace referencia a calles estrechas, fruto de estas prácticas ilícitas: «Mandamos, que los que sin la autoridad de un divino rescripto, que haya se der destinado al tribunal de tu alteza, incluyeron en sus casas callejuelas enteras o partes de ellas, o usurparon pórticos, devuelvan sin duda alguna sus antiguos derechos a la sacratísima ciudad; no habiendo de faltar una multa de cincuenta libras de oro, si alguno intentare en lo sucesivo tener tal audacia»¹⁶.

En el 458, Mayoriano en una constitución manifiesta su preocupación por el urbanismo público del Imperio de Occidente, y pese a que la crisis política y la situación militar es de primer orden, el emperador dedica esta disposición jurídica con tres líneas de actuación: prioridad de las políticas de conservación y reparación sobre las edificatorias, defensa de la propiedad pública ante actos usurpatorios, y derogación de privilegios en materia urbanística (Rodríguez López 1999: 271-289)¹⁷. Ahora bien, en Oriente la situación es muy distinta, lo que nos permite comprender la envergadura de la medida adoptada por el emperador Zenón se dirige, en fecha incierta, al Prefecto de la ciudad con una extensa e interesantísima constitución (Malavé 2000), de la que extraigo tres capítulos que abordan la cues-

tión viaria, y que reproduzco en traducción del original en griego: «Más a nadie que edifica una casa, mediante un callejón o una calle más ancha de doce pies, le sea lícito por esta causa quitar parte de la calle o del callejón y aplicarla a su edificio. Porque hemos fijado que sea de doce pies el espacio entre las casas para que no se lesione lo que es de la República y se les asigne a los que edifican, sino para que no sean más estrechos los espacios entre las casas, y se tenga más amplio, sin que permitamos que sea disminuido, de suerte que se le conserven a la ciudad sus derechos. Mas si un edificio viejo era tal por su antigua forma, que sea más angosto de doce pies el espacio entre una y otra casa, no sea lícito, prescindiendo de la antigua forma, o levantar el edificio o abrir ventanas, si no hubiera por medio diez pies. Porque entonces el que edifica no podrá ciertamente abrir ventanas de vistas, según se ha dicho, que antes no existieren, y abrirá las de luz seis pies más altos que el suelo, sin que se atreva a hacer en sus casas el que llaman suelo falso, abrir ventanas de luz sobre aquella altura de seis pies, y eludir la ley. Porque si esto fuera lícito, las de luz servirían a su vez por causa del falso suelo para los usos de las vistas y perjudicarían al vecino; lo que prohibimos que se haga, pero sin que de ningún modo quitemos el auxilio que por pactos o estipulaciones les compete a los que edifican, si alguno de tal naturaleza les favoreciese por completo» (C.8,10,12,3).

«También mandamos, que después de la presente ley no se hagan las que se dicen solanas solamente con vigas y alfajías, sino que se construyan a la manera que llaman romanense, y que haya el intervalo de diez pies entre dos solanas que se encuentren una frente a otra. Y si esto no pudiera hacerse por lo estrecho del sitio, constrúyanse las solanas alternativamente. Pero si el mismo callejón no fuera más ancho de diez pies, no intenten hacer por una ni por otra parte solanas o balcones. Y mandamos que las que se hicieren en la forma dicha disten desde el suelo arriba el espacio de quince pies, y que por virtud de ningún pacto se pongan para conservar su nivel columnas de piedra o de madera en el suelo, o se construyan debajo paredes, a fin de que no se intercepte el aire bajo las solanas construidas, según se ha dicho, en alto, o para que de este modo no se hagan más angostas la callejuela y la vía públi-

¹⁵ Los emperadores Teodosio y Valentiniano a *Constancio Prefecto de la ciudad* (Constantinopla, año 425) (CTh. 15,1,53).

¹⁶ Los Emperadores Teodosio y Valentiniano, Augustos, a *Ciro, Prefecto de la Ciudad* (año 439) (C. 8, 12 (11), 20).

¹⁷ Nov. Mai 4.



Figura 2: Detalle del mapa de Madaba (Iglesia de San Jorge en Jordania) (imagen de la autora).

ca. Prohibimos también que se hagan escaleras que empiezan desde el suelo de la callejuela y conducen a las solanas, a fin de que, por virtud de una más sólida estructura, y no estando de este modo más próximas entre si las solanas, sean más leves y raros (¡y ojalá no ocurran nunca!) para la ciudad y los que tienen las casas, y se extingan más fácilmente, los peligros de los incendios. Mas si contra nuestra constitución se hiciera sola o escalera, no solamente será destruido lo que se hizo, sino que también el dueño de la casa sufrirá la multa de diez libras de oro, y el arquitecto o el constructor, que hizo la obra, pagará otras diez libras de oro, y el operario que la fabricó, si no pudiera ser multado por su pobreza, será expulsado de la ciudad habiendo sido azotado» (C. 8, 10, 12,5).

«Además de esto mandamos, que a nadie le sea lícito en lo sucesivo obstruir muchas columnas en los pórticos públicos, desde la que se llama columna Miliar hasta el Capitolio, con casas construidas solamente con tablas, o con otras construcciones hechas en los intermedios de las columnas. Mas no excedan tales

casas de seis pies de anchura comprendidas las paredes hacia la plaza, y de siete pies de altura; déjese de todos modos por cuatro columnas libre paso de los pórticos a la plaza; decórense también tales edificios o tiendas por fuera con mármoles, a fin de que sirvan tanto para ornato de la ciudad como para deleite de los transeúntes. Pero las tiendas que se establecen entre las columnas en las otras partes de la ciudad mandamos que en cuanto a las dimensiones y al lugar se construyan conforme hubiere juzgado tu magnificencia que es conveniente a la ciudad, observándose, por supuesto, igualdad para todos, no sea que lo que respecto a unos vecinos se permite, se prohíba para otros» (C. 8, 10, 12,6).

CALLES PROTOBIZANTINAS

En Occidente Casiodoro, redacta su obra *Variae*, en la que no hay una mención específica a las calles; la preocupación principal del autor, e indirectamente de las autoridades públicas que cita, es el robo de estatuas, el abandono de edificios públicos y el de-

rumbe de murallas y carreteras; el grado de deterioro es tal que en ocasiones se permite a los ciudadanos el uso de estos materiales para reedificar solares públicos, aunque sea para fines privados. La ruina de los edificios provoca la caída de los materiales constructivos en las calles, pero la inquietud imperial es que queden en tierra sin reutilizar, y no en sí mismo el deterioro; con esta “filosofía” se hace una defensa de la propiedad privada de los materiales caídos de un edificio privado, que no deben ser expoliados por nadie. Con esta mentalidad es claro que quede sin contemplar específicamente como dicha normativa urbanística llega a proteger al buen estado de las calles que soportan tal rapiña, aunque se puede pensar en una interpretación amplia que tales ilícitos serían tolerados si los adoquines y demás estructura vial es aprovechada en pro del ornato o la utilidad pública, tales como la construcción o reparación de murallas (Cass., *Var.* 2,7).

El emperador Justiniano retomará medidas clásicas para en una sociedad aún bajoimperial tratar de crear una conciencia ciudadana en pro de la *renovatio imperii*; y así por ejemplo, en el ámbito que nos ocupa, se dará nuevamente vigor a aquellos interdictos en defensa de vías públicas, y se dará perpetuamente, y a todos y contra todos (Rodríguez López 2010 y Sasaki 2012: 1-22). No obstante, ni siquiera él con su ambicioso proyecto podrá evitar la situación de grave deterioro del tejido urbano, con lo que ello revela de estancamiento político y económico de los centros urbanos. En el 530 el emperador incide en la usurpación de los espacios públicos como delito a perseguir por las comisiones urbanísticas; en la norma se señala que conviene también que el obispo, y el padre de la ciudad, y los demás hacendados de buena opinión, provean a que ningún lugar civil o público contiguo a los muros de la ciudad, o en los pórticos públicos, o en las calles anchas, o en cualquier otro paraje situado, sea poseído sin título por alguna persona, y que a nadie se dé en arrendamiento ningún local público sin una constitución imperial¹⁸.

En algunas regiones el programa edilicio de Justiniano consiste en rehabilitaciones, pero en la región

de los Balcanes tuvo un carácter fuertemente defensivo; las únicas edificaciones destacables serán las iglesias, con suelos cubiertos de mosaicos, y estas a veces obstruyen la antigua red de calles (Curta 2001: 184). Respecto a *Carthago Spartaria*, como indica Vizcaíno, se produce una transformación del viario en un contexto de abandono de ambientes públicos o privados; posible reocupación, regresión en el mantenimiento del equipamiento urbano, reutilización del material constructivo, reducción del perímetro fortificado, y proliferación de vertederos *intra moenia*, entre otros; además de elevación de tiendas improvisadas dentro de las columnas, que estrechan las grandes calles principales (Vizcaíno 2009: 336-337).

Por lo que se refiere a las provincias alejandrinas y egipcias, el emperador se dirige al Prefecto augustal, en el prefacio de su disposición decimocuarta, requiriendo su colaboración para cuidar del incremento de las cosas públicas y de los súbditos¹⁹; esta aspiración se llega a cumplir en muchos lugares del Imperio justiniano. Las amplias calles pavimentadas y flanqueadas por pórticos, características de época romana al igual que los barrios reticulados, continúan existiendo y planificándose durante el siglo VI (Walmsley 1998: 143). Según Liebeschuetz el planeamiento geométrico regular de calles de la Antioquía clásica persiste hasta el final del periodo bizantino (1972: 264). Broshi demuestra que existe un sistema de calles de dimensiones estándares en Oriente durante un extenso periodo de tiempo, aunque naturalmente dichas medidas eran solo utilizadas en ciudades planificadas y donde el terreno permitía la regularidad (1977: 232-235)²⁰.

¹⁹ Edicto 13, pr.

²⁰ En las excavaciones en la casa de Caiaphas en el Monte Sion se descubrió una sección de una calle pavimentada de 5,4 m de ancho (= 18 pies); previamente en otra excavación se encontraron siete calles de la misma anchura, seis en dicho monte y otra en el Valle Tyropoeon. Lo que es indicativo de una red de calles planificadas en la Jerusalén bizantina. La principal arteria de Jerusalén mide 22 m (72 pies) de ancho, esto es, cuatro veces el ancho de las otras calles. En Gerasa el pórtico central en la Puerta norte es de la misma anchura. La carretera sobre el puente que conduce al Complejo de Artemisa es de 11 m de ancho, dos veces la anterior anchura. El Tetrápylon sur se sitúa (*stands in*) en una plaza circular de 43,6 m de diámetro, esto es, cuatro veces la anchura mencionada sobre las calles porticadas de Gerasa, y ocho veces aquellas del sur de Jerusalén. De los planos de las excavaciones el autor deduce que la anchura de la parte central del cardo es 11 m, y la anchura total es de 22 m, como lo es en Jerusalén.

¹⁸ Años 530 (C. 1, 4,26,4) y 535 (Nov. 17,15).

En palabras del historiador Procopio, en su obra de loa a la labor imperial, Justiniano reconstruye en Oriente calles y edificios públicos (Procop. *Aed.* 2,9,9-11): «El Emperador transformó las ciudades a tal estado de seguridad y belleza que eran más prosperas que antiguamente: Por ejemplo, Antioquia, llamada ahora *Theopolis*...reconstruyó toda la ciudad, que había sido completamente quemada por el enemigo; y ello hasta el punto de que a los habitantes les era imposible reconocer el solar de sus casas al retirar los escombros, ni se identificaba el lugar de las *stoas* públicas o de los pórticos columnados, ni del mercado, ni de las calles secundarias, ni las afueras (vías públicas) de la ciudad. Por ello nadie se atrevía a edificar una casa. Entonces rápidamente transportó los escombros tan lejos como fue posible fuera de la ciudad, y liberó el aire y el suelo de todo estorbo; cubrió el suelo despejado de toda la ciudad con piedras cada una tan larga como para cargar un carro. Seguidamente lo distribuyó con *stoas* y mercados, y dividió todos los bloques de casas por medio de calles, y haciendo canales de agua y fuentes y alcantarillas, todo eso de lo cual ahora la ciudad presume, él construyó teatros y baños, ornamentando la ciudad con todos los edificios públicos por medio de los cuales la prosperidad de una ciudad es ganada para ser mostrada...» (Procop. *Aed.* 2,10,1-19).

También resulta interesante mencionar el “*Extracto de leyes o costumbres, usadas en Palestina*”, tomado del escrito de Juliano de Ascalón, arquitecto (531-533). El contexto jurídico del tratado es el de las relaciones de vecindad tal y como las concibe el derecho postclásico, con acuerdos plasmados en contratos escritos. No obstante, en diversos párrafos se trata de proteger tanto las pinturas sitas en lugares públicos, como los pórticos públicos, y las avenidas comerciales, los pasajes, calles, avenidas, y plazas. Las edificaciones en la ciudad pueden alcanzar tres o cuatro pisos, y disponen de canalones, cisternas, letrinas, desagües. Existen numerosos espacios verdes (jardines y huertos en la misma ciudad y en las afueras), y Juliano anima a que proliferen, aunque advierte igualmente de los potenciales daños que pueden producir. Las vistas entre las casas sitas en los dos lados opuestos de una calle tienen una distancia establecida para evitar que los habitantes discutan y se corrompan los unos a los otros

recíprocamente. No se deben evacuar las aguas usadas hacia una avenida, plaza, pórtico público, calle o cualquier otro lugar de paso público, ya sea en la ciudad o en el pueblo, en razón a daños causados a los que pasan. En los locales utilitarios de una sola planta (depósitos, establos, tabernas, puestos a modo de tenderete) el servicio da hacia el interior, y no a la calle, plaza, pórticos públicos, avenidas de comerciantes o pasajes poseídos en copropiedad. Tampoco pueden poner un toldo ni asientos, ni estacionar ningún animal en la calle, ni colocar pesebres (con ello se evita también el peligro que los animales pueden ocasionar a los viandantes). Pero si se reedifica doblando la planta el poseedor de la casa que utiliza como establo, taberna, etc., conserva tales destinos en las condiciones susodichas, puesto que tiene una servidumbre. Incluso se establece en el tratado un control de los voladizos. Dada la extensión de esta normativa, a título de ejemplo, para que se pueda percibir el lenguaje y su entidad pormenorizada, he seleccionado dos pasajes: «En el caso de un local nocturno o una tienda de este tipo, se debe cambiar la ubicación de la puerta, y no se debe permitir que nadie que construya una habitación instale un toldo, bancos o esteras para dar de beber a los que reclaman, en la calle o en el lugar: el servicio se llevará a cabo solo dentro del local»²¹.

«En una palabra, ninguna canaleta, ninguna tubería de aguas residuales, debe descargar de la casa a una avenida, una plaza, un pórtico público, una calle o cualquier lugar de paso del público, ya sea en la ciudad o pueblo debido al daño causado a los transeúntes»²².

Por lo que se refiere al mosaico de Madaba, se percibe en la sección descriptiva de Ascalón dos calles porticadas, de la ciudad de Ascalón, que se cruzan; indica Donner que en la intersección de ambas había una cúpula sostenida por dos columnas (1992: 65).

Ahora bien, ello no quiere decir que no sea irremediable el deterioro y la plasmación de una nueva concepción urbanística (Ruiz 2018: 143-162). En este sentido, Evans afirma que ciudades como Atenas, Antioquía o Cartago el antiguo ágora y las

21 Tratado de Ascalón, 17, 3.

22 Tratado de Ascalón, 46, 4.

calles porticadas se ven invadidas por edificaciones privadas, tales como casas o tiendas, sin que las tradicionales leyes contra la usurpación de espacios públicos puedan evitar estos atentados urbanísticos (1996: 227). Los comercios tienden a trasladarse desde el foro o el ágora hasta las calles porticadas, como ya se percibe también en el Código Teodosiano, pese a que las comisiones de urbanismo persiguen la usurpación de espacios públicos. También afecta a la supervivencia y buen estado de la red vial urbana el hecho de que las competencias urbanísticas quedarán suspendidas para determinadas autoridades políticas por la codicia de muchos gobernantes que tradicionalmente ven en el sector de la construcción beneficios económicos, o previsibles réditos políticos²³. En el 540, Antioquía sufre la humillante conquista persa, y la deportación a gran escala de sus habitantes, y posteriormente habrá repetidos terremotos y plagas (Kennedy 1992: 181-185).

A ello han de unirse las necesidades militares que recomiendan que se priorice la supervivencia de la población y la defensa militar debiendo el general sacrificar la estructura urbana; para ello ha de reducir el terreno contenido en las murallas y se ha de favorecer que las calles sean angostas e intrincadas. A este respecto es interesante el Tratado anónimo militar *De strategia*. En este contexto se comprenden las palabras de Agatías, quien comenta críticamente el urbanismo de la ciudad, que agrava el caos ciudadano en caso de catástrofe natural: «En todas partes las casas de la ciudad están tan juntas y pegadas unas a otras que sería muy raro ver algún espacio libre, despejado y sin obstáculo alguno» (Agath, Hist. 5,3,6).

Resulta difícil pensar que las referencias de Isidoro, obispo de Sevilla, puedan ser aplicables a la realidad postjustiniana de muchos lugares del antiguo Imperio romano. Su perspectiva es muy interesante pues nos lleva directamente a esas ciudades tardías, más visigodas, que protobizantinas; empobrecidas

en su romanidad, en un contexto de omnipresencia pública, pero sin olvidar totalmente su identidad cívica. La descripción de las vías en el libro XV dedicado a los edificios y los campos (*de aedificiis et agris*), concretamente a las urbanas en el capítulo segundo (*de aedificiis publicis*) y a las carreteras y caminos públicos en el capítulo decimosexto (*de itineribus*)²⁴. Para el escritor las calles son solo espacios públicos entre ínsulas, lo que nos retrotrae prácticamente, evidentemente salvando las distancias espacio-temporales, a la concepción viaria de los primeros tiempos de la República romana: «*Viae* (calles) son los espacios estrechos que quedan entre las manzanas de casas» (Isid. 15,2,22).

No obstante, se detiene, en describir, conforme a su comprensión, estructuras viales que aún persisten en Oriente. Incluso en dichos párrafos nos explica el significado del término griego *plateia*, Isidoro nos ilustra, pues, “como enciclopedista visigodo” sobre la existencia de grandes avenidas a modo de arteria urbana principal y calles que discurren a partir de aquellas transversalmente (Isid. 15,2,23-24).

Finalizo así esta condesada exposición del tratamiento dado por los romanos a las *viae*. Sería interesante poder contrastar que entendían los legisladores tardoimperiales y protobizantinos por espacios públicos, por ornato, y como medían el aumento de las cosas públicas, pues el panorama urbano claramente se modificó vacilantemente. Muchas constituciones tienen valor propagandístico, y son más bien un *desideratum*. Pese a ello, comparto la visión de Saradi, para quien los emperadores del siglo VI llegaron a admitir que el espacio público urbano en su forma clásica se había ya desintegrado en un nuevo modelo arquitectónico, y esa nueva dinámica urbanística no sería nunca más violada (1994: 308).

23 En el *Epitome graecae const. Iustiniani ex Bas.*, C. 10,30,4,8, los Padres de la ciudad y los poseedores de buena reputación debían proveer a fin de que ningún lugar civil o público, sito junto a las murallas, o en los pórticos públicos, o en los templos, o en otra parte fuese retenido sin título por alguien, o para que se diese un lugar público a alguien sin sacra disposición; porque los que fueren dados por los Padres de las ciudades indebidamente, se revocarían, y sufrirían el perjuicio los que los hubieren recibido.

24 “Via es el lugar por donde puede caminar un vehículo; y se la llama via por el tráfico de los vehículos (*vehiculum*) que van y la de los que vienen” (Isid. 15,16,4); “Toda via es pública o privada. Es pública la que se haya en suelo público y está abierta a toda la gente. Tales caminos pertenecen al mar o a las ciudades. Es privada la que se ha concedido en el municipio por el vecino” (Isid. 15,16,5); “La calzada (*strata*) se dice así como si estuviese triturada (*trita*) por los pies de la gente” (Isid. 15,16,6); “Y las calzadas de los caminos, ya desgastadas por los pies de la muchedumbre” (Lucrecio 1,315); “La calzada está además empedrada, es decir, recubierta de piedras... El *agger* es el centro de la calzada, un poco levantada y pavimentada también con piedras aglomeradas; deriva de *agger*, es decir, amontonamiento...” (Isid. 15,16,7).

BIBLIOGRAFÍA

- ALBURQUERQUE, J. M. (1998): Consideraciones en materia de protección vial: El *interdictum ne quid in via publica itinereve publico fiat, quo ea via idve iter deterius sit fiat* (D.43,8,2,20), *Derecho y Opinión* 6: 185-210.
- (2002): *La protección o defensa del uso colectivo de las cosas de dominio público: Especial referencia a los interdictos de publicis locis* (loca, itinere, viae, flumina, ripae). Madrid.
- BOUCHET, J. (2004): *Recherches sur les noms de la rue en grec ancien*. Paris.
- BROSHI, M. (1977): Standards of street widths in the Roman-Byzantine period, *Israel Exploration Journal*, 27: 232-235.
- CAPPELLI, R. (2001): *Domus avrea*, Milano.
- CASTAGNOLY, F. (1971), *Orthogonal Town Planning in Antiquity*. London.
- CORBINO, A. (1983): *Le viae della legislazione decemvirale*, *Labeo* 29.3: 320-324.
- CURTA, F. (2001): *The making of the slavs: history and archaeology of the lower Danube region, c. 500-700*. Cambridge: 184.
- DONNER, H. (1992): *The mosaic map of Madaba*. Kampen.
- EVANS, J. A. S. (1996): *The age of Justinian the circumstances of imperial power*. London-New York.
- FÉRNANDEZ DE BUJÁN, A. (2019): *Interdicta publicae utilitatis causa y acciones populares*, *Revista General de Derecho Romano*, 32: 1-24.
- GRUET, S. (2006): *La rue à Rome, miroir de la ville. Entre l'émotion et la norme*. Paris.
- KAISER, A. (2011): *Roman urban street networks*. New York.
- KENNEDY, H. N. (1992): Antioch: from Byzantium to Islam and back again. *The city in late antiquity*. London-New-York: 181-198.
- KOLB, F. (1992): *La ciudad en la Antigüedad*. Madrid.
- LIEBESCHUETZ, W. (1972): *Antioch. City and imperial administration in the later roman empire*. Oxford.
- MALAVÉ OSUNA, B. (2000): *Legislación urbanística en la Roma imperial: a propósito de una constitución de Zenón*. Málaga.
- MARTÍNEZ-CARRASCO PIGNATELLI, C. (2003): La regulación viaria en la *Lex Ursonensis (Lex Coloniae Genitivae Iuliae)*, *Revista general de Derecho Administrativo* 4: 1-23.
- PALMA, A. (1988), *Iura vicininitatis. Solidarietà e limitazioni nel rapporto di vicinato in diritto romano dell'età classica*. Torino.
- PONTE, V. (2005): La búsqueda de la seguridad y el orden en las calles de Roma, *Anuario da Facultade de Dereito da Universidade da Coruña*, 9: 723-738.
- (2006): Régimen jurídico de las vías romanas. En: *Vías romanas. Ingeniería y técnica constructiva. V Congreso de las obras públicas romanas*. Madrid: 75-118.
- (2007): La defensa de las vías públicas romanas: interdictos especiales para la protección del disfrute de las *viae publicae*, *Revista General de Derecho Romano*, 9: 1-20.
- (2011): La regulación de las vías públicas en el seno del Derecho administrativo romano. En: *Hacia un derecho administrativo y fiscal romano*, I., Madrid: 369-376.
- RODRÍGUEZ LÓPEZ, R. (1999): Política urbanística en la Novela IIII de Mayoriano. En: *Problemática del Derecho romano ante la implantación de los nuevos planes de estudio*. Jaén: 271-289.
- (2010): *Urbanismo y Derecho en el Imperio de Justiniano*. Madrid.
- RUÍZ BUENO, M. D. (2018): La desarticulación del callejero hispanorromano: cambios en la infraestructura viaria y de saneamiento entre los siglos II y VII d.C., *Archivo Español de Arqueología* 91: 143-162.
- SABA, S. (2008): Ampoda in Hellenistic times: Urban planning and Philological interpretation, *L'Antiquité classique*, 77: 79-90.

SARADI, H. (1994): The dissolution of the urban space in the early byzantine centuries: the evidence of the imperial legislation, *Summeikta. Tomos Enantos. MNMH*, 295-308.

SASAKI, T. (2012): Who could apply for the interdicts concerning *via publica*?: an analysis of Ulp. D. 43.8.2, *Revista General de Derecho Romano* 19: 1-22.

VIZCAÍNO SÁNCHEZ, J. (2009): *La presencia bizantina en Hispania (siglos VI-VII). La documentación arqueológica*. Murcia.

WALMSLEY, A. (1998): Byzantine Palestine and Arabia: Urban Prosperity in Late Antiquity. En: *Towns in Transition: Urban evolution in Late Antiquity and the early middle ages*. Aldershot: 126-158.

ZAMORA MANZANO, J. L. (2017): La administración romana ante la gestión de residuos y tutela del hábitat, *Revista Digital de Derecho Administrativo* 17: 69-87.