

CONSIDERACIONES SOBRE ASPECTOS JURÍDICO- LEGISLATIVOS EN RELACIÓN CON LAS VÍAS PÚBLICAS DE *HISPANIA* DURANTE LA ANTIGÜEDAD TARDÍA

JOSÉ LUIS CAÑIZAR PALACIOS

RESUMEN: Pese a la escasa documentación tardoantigua de carácter jurídico-legislativo alusiva a las vías públicas, puede afirmarse que en tiempos tardorromanos éstas mostrarían parecidas características a épocas anteriores. En el caso hispano se observaría un progresivo deterioro en su estado de conservación así como una mayor inseguridad en los caminos, tendencias ambas que se mantienen en tiempos del Reino visigodo de Toledo.

SUMMARY: In spite of the scarces documents with character juridical-legislative about the publics roads in the Later Roman Empire, can be affirmed that in this time the question would show similars characteristics to previous ages. In Hispania's case is observed a progressive deterioration in their maintenance and a greater unsecurity in the ways, and both tendencies endure in the Visigothic Kingdom of Toledo.

En primer lugar destaquemos que no puede individualizarse la cuestión para el territorio peninsular sin considerar el asunto en el conjunto del mundo tardorromano, máxime cuando no contamos con legislación imperial referida ex profeso a Hispania¹. Pero antes de abordar el complejo asunto de la normativa oficial sobre las vías públicas en los territorios sujetos al poder de Roma en tiempos bajoimperiales, hemos de identificar las fuentes jurídicas que pueden informarnos sobre esta materia. De este modo han de tenerse en cuenta las siguientes²:

¹ En todo caso sí es cierto que localizamos legislación de tipo municipal (*Ley Flavia Municipal*) aunque relacionada no con el periodo en cuestión sino con la época altoimperial.

² En el presente trabajo se han utilizado las siguientes ediciones de textos jurídicos:

Codex Theodosianus, Th. Mommsen-P. Meyers, Hildesheim 1990; *Codex Theodosianus. Leges Novellae*, Th. Mommsen-P. Meyers, Hildesheim 1990 (traducción inglesa de Clyde Pharr, New York 1952); *Corpus Iuris Civilis, Digesta*, Th. Mommsen-P. Krüger, Berlín, 1954 (traducción española de A.

- *Código de Teodosio*, publicado en el año 438,
- *Digesto* de Justiniano, material que en el primer tercio del s. VI selecciona jurisprudencia romana fundamentalmente referida al final del s. II y comienzos del s. III d.C.,
- *Novelas* posteodosianas, material legal surgido de la cancillería imperial datado entre el 438 y el 468, y
- *Código de Justiniano*, publicado hacia el 529, y que recoge legislación imperial desde Adriano, en el s. II d.C., hasta inicios del reinado de Justiniano³.

A este conjunto de fuentes documentales cabe sumar para el caso de la Península Ibérica y a fin de completar el conjunto de años que van del s. III al s. VII d.C., la *Lex Visigothorum*⁴. En consecuencia, y como puede observarse, para el conjunto de los territorios romanos y excepción hecha de la normativa de tipo municipal, se carece de legislación imperial referida a tiempos anteriores al s. II d.C., si bien puede intuirse, dado el cariz de la normativa conservada, que no habría grandes novedades acerca del particular a lo largo del tiempo⁵.

D'Ors y otros, Aranzadi, Pamplona, 1975); *Corpus Iuris Civilis, Codex Iustinianus*, Paulus Krüger, Berlín, 1993; *Monumenta Germaniae Historica, Legum Sectio I. Tommo I. Leges Visigothorum Hannoverae et Lipsiae*, Karolus Zeumer, 1902.

³ Señalemos que en el caso del *Código de Justiniano* ninguna de las constituciones imperiales recogidas en este compendio aporta información sobre el tema sujeto a estudio en este artículo ya que las leyes que pudieran interesarnos ya hacen acto de aparición en el *Código de Teodosio*. Así sucede que en los títulos que pudieran atraer nuestra atención (IX, 19 –*De sepulchro violato*–; XI, 43 –*De aquaeducto*–; y XII, 50 –*De cursu publico, angariis et parangariis*–) y que suponen un total de 40 leyes, sólo hallamos 12 constituciones imperiales no recogidas en el *corpus* de Teodosio II y ninguna de ellas aporta datos de interés a nuestro estudio.

⁴ No incluimos en la relación ni el *Breviario de Alarico* del año 506, por cuanto como es sabido su composición se basa en una selección del material ya presente en el *Teodosiano*, ni tampoco las *Novelas* justinianeas ya que su lugar de aplicación es esencialmente el territorio de la antigua *pars Orientis* romana. Acerca de esta cuestión signifiquemos la carencia, en las fuentes jurídicas de Justiniano, de alusiones a empresas militares contra los visigodos, así como la falta de noticias sobre este pueblo, a diferencia de lo que acontece con los vándalos del Norte de África o los godos de Italia. Al respecto cfr. R. Bonini, “Caduta e riconquista dell'impero romano d'Occidente nelle fonti legislative giustiniane”, *Felix Ravenna*, 111/112 (1976), pp. 293-318.

En cuanto al *Breviario de Alarico*, cfr. R. Lambertini, *La codificazione di Alarico II*, Torino, 1991.

⁵ A pesar de esta carencia de información jurídico-legislativa hemos de destacar que sin embargo poseemos noticias acerca de la legislación sobre la construcción de calzadas en otros tipos de fuentes, como por ejemplo en la obra de Plutarco *Vidas Paralelas*, y que nos transmite datos sobre el último tercio del s. II a.C. exactamente en “Vida de Cayo Graco” 6, 3. En concreto en este pasaje se alude a la propuesta de ley del menor de los hermanos Graco relativa a la fundación de colonias, construcción de calzadas y establecimientos de graneros de trigo, asumiendo el propio Cayo Graco la dirección y vigilancia de todas estas empresas, destacándose que las llevó a cabo con rapidez y actividad admirables.

Es por tanto en primera instancia en el *Digesto* de Justiniano donde localizamos la normativa más antigua sobre la cuestión de la erección de vías públicas. En concreto hablamos de material recogido en los títulos 7 al 11 del libro 43. ¿Qué es lo que en ellos encontramos? Los mismos encabezamientos de los títulos ya nos lo anticipan: *Sobre los lugares y vías públicas* (Dig. 43, 7); *Interdicto "Que nada se haga en lugar público"* (Dig. 43, 8); *Sobre el disfrute de un lugar público* (Dig. 43, 9); *Sobre la vía pública y lo que se denuncie haberse hecho en ella* (Dig. 43, 10); y *Sobre la reparación de vías y caminos públicos* (Dig. 43, 11).

Respecto a los contenidos de esta normativa, digamos que en el título 7 se proclama la libertad de uso general de las vías y caminos públicos (Dig. 43, 7, 1), se prohíbe la ubicación de un monumento sepulcral en la vía pública (Dig. 43, 7, 2)⁶ y por último se distingue entre vías vecinales, públicas y militares (Dig. 43, 7, 3)⁷.

Para el caso concreto de Hispania, como se ha indicado, no es extraño que en los alrededores de las calzadas hallemos la presencia de villas, y ello pese a las opiniones contrarias a la ubicación de las mismas en sus proximidades habida cuenta que se estaría obligado en función de la época, al deber de hospedaje de la tropa, de gobernadores y otros funcionarios, si bien de otra parte sea cierto que igualmente no se consideraba aconsejable que tampoco se hallasen demasiado lejanas de ellas (Columela, *De agricultura* I, 5, 2)⁸.

Pero volviendo a la normativa en el *Digesto* se tratan otras cuestiones como la prohibición de edificar en terreno público (Dig. 43, 8, 1), especificándose que "los lugares públicos –por supuesto entre ellos las vías públicas– están al servicio de los particulares" (Dig. 43, 8, 2, 2); la colocación de estatuas y bustos en las vías públicas en las proximidades de las ciudades (Dig. 43, 9, 2), delitos que

En cualquier circunstancia y para el contexto histórico de la Hispania tardoantigua las fuentes literarias son parcas en detalles y así por ejemplo Orosio, Hidacio o Avieno no transmiten información alguna que esté relacionada con el estado de las vías públicas en la Hispania tardorromana.

⁶ Tal prohibición hemos de suponer que en el futuro puede mostrar variantes. Así en *CTh*. IX, 17, 7 emitida por Teodosio I en *Constantinopolis* el 23 de febrero del año 386, se decreta de una parte que no pueda transferirse de un lugar a otro el cuerpo enterrado de un difunto, pero por otra se da permiso a la población para que construya edificios en aquellos lugares donde se hallen enterrados santos o mártires, al objeto de rendirles veneración. En tal circunstancia si acaso el mencionado enterramiento se hallase en las proximidades de una vía pública, hemos de suponer que sería posible la erección de monumentos sepulcrales en sus cercanías.

⁷ Sobre la distinción entre estos tipos de vías trata más ampliamente Dig. 43, 8, 2, 21-22. En relación con esta distinción de vías cfr. A. Beltrán, "La red viaria en la Hispania romana: introducción", *Simposio la red viaria en la Hispania romana*, Institución Fernando el Católico, Zaragoza, 1990, p. 47.

⁸ J. Arce, "El *cursus publicus* en la Hispania tardorromana", *Simposio la red viaria ...*, pp. 35-40.

se denuncia que se han cometido en las vías públicas (*Dig.* 43, 10) y la reparación de vías y caminos públicos (*Dig.* 43, 11).

Resulta patente, por lo demás, la preocupación del legislador por el buen estado de conservación de la vía pública (*Dig.* 43, 8, 2, 11-12, 20, 25 y 30-34 y *Dig.* 43, 10), y de hecho se regula cualquier tipo de aspecto que pueda provocar molestias en cuanto a su uso. Así se contempla incluso qué hacer en caso de que algún particular desagüe una cloaca en la vía pública o desborde agua desde una finca cercana (*Dig.* 43, 8, 2, 26-27), e incluso que se depositen en ella elementos que puedan causar malos olores (*Dig.* 43, 8, 2, 29). Del mismo modo se ordena a los administradores de las ciudades que velen por el buen estado y mantenimiento de las calles de la ciudad (*Dig.* 43, 10, 1).

Ya anteriormente en la altoimperial *Ley Flavia municipal* encontramos algún tipo de información en sus capítulos 82 (*Sobre las carreteras, caminos, cauces, canales y cloacas*) y 83 (*Sobre la contribución para obras públicas*). En el primer caso ya se indicaba la obligación que los administradores urbanos tenían de velar por el buen estado de conservación de las vías públicas⁹. En el segundo caso se trata de cómo se organiza la colaboración en las tareas de construcción de trabajos públicos, quiénes participan en ellas y por cuánto tiempo¹⁰.

Junto al *Digesto*, que es la única de las fuentes compilatorias legislativas mencionadas que de manera explícita, y además detallada, trata el tema de las calzadas, es el *Código de Teodosio* el documento que mayor información puede transmitirnos, si bien tan sólo en uno de los múltiples títulos incluidos en los 16 libros que lo integran se trate el tema de forma pormenorizada (*CTh.* XV, 3: *De itinere munendo*). En las restantes fuentes documentales citadas (*Novelas* post-teodosianas, *Código de Justiniano* y *Lex Visigothorum*) no se trata de modo específico la cuestión. Por ello a fin de aproximarnos al estudio legislativo de las vías públicas ha de analizarse normativa que de alguna u otra manera guarda relación con ellas. De este modo tanto para el caso del *Teodosiano* como para el de las restantes fuentes pueden ser de interés otro tipo de constituciones tales como las relativas a asuntos del *cursus publicus*, de los acueductos, de las curias y decuriones¹¹... De su lectura se desprende que, como elemento público que

⁹ Sobre el particular se ha señalado que en la construcción y mantenimiento de caminos públicos la iniciativa estatal era complementada con el papel desempeñado en estas tareas por comunidades, municipios y particulares (E. Melchor Gil, "Sistema de financiación y medios de construcción de la red viaria hispana", *Habis* 23 (1992), p. 122).

¹⁰ En relación con la *Ley Flavia Municipal* y para el contexto de Hispania, cfr. J. Núñez Coello, "La política municipal de los Flavios en Hispania. El *municipium Irnitanum*", *SHHA* II-III (1984-85), pp. 152-176.

¹¹ En este caso aunque en el *Teodosiano* el título dedicado a los decuriones (XII, 1) sea el que muestre mayor número de leyes (193), ninguna de ellas hace referencia de modo explícito a cuáles son las funciones de los curiales, sino que en su mayoría se trata de normativa que prohíbe que los decuriones

son, las vías públicas merecen el mismo trato legislativo que otros asuntos públicos como puedan ser la reparación de muros o edificios, tareas en las que se ven implicados administradores urbanos y población en general.

En el caso del *Teodosiano* son 8 los títulos que a primera vista pueden interesarnos: VIII, 5 (*De cursu publico, angariis et parangariis*); IX, 17 (*De sepulchris violatis*); XI, 10 (*Ne operae a conlationibus exigantur*); XII, 1 (*De decurionibus*); XIV, 12 (*De honoratorum vehiculis*); XV, 1 (*De operibus publicis*); XV, 2 (*De aquaeductu*); y XV, 3 (*De itinere munendo*). En total estos títulos suman 336 leyes. Pues bien de ellas sólo dos, y además de contenido intrascendente para la cuestión que nos ocupa (*CTh.* VIII, 5, 58 y 61), afectan de modo concreto al territorio de Hispania¹², circunstancia que viene a corroborar el carácter de marginalidad que durante la cuarta y quinta centuria d.C. presenta la Península Ibérica en el mundo tardorromano¹³.

Del conjunto de leyes incluidas en los aludidos títulos puede afirmarse, en general para todo el Imperio y también para la Península Ibérica, que durante los tiempos tardoantiguos siguen vigentes las mismas preocupaciones sobre las vías públicas que antaño y que igualmente éstas presentan características similares a momentos anteriores¹⁴. Esta circunstancia, como seguidamente veremos, se manifiesta también en tiempos del Reino visigodo de Toledo.

De un lado se nos confirma que en las tareas de reparación de las vías públicas y de los elementos (también públicos) que por ellas transitan, participan

eludan sus deberes y satisfagan la *utilitas publica*. Únicamente en *CTh.* XII, 1, 131 del 27 de febrero del 393, Teodosio I les ordena el mantenimiento de las termas de Antioquía.

¹² Al respecto ha de matizarse que en el caso de *CTh.* VIII, 5, 58, fechada el 18 de febrero del 398 en *Mediolanum*, el funcionario al que se destina la ley es el *praefectus praetorio Galliarum* Vincentius, del que depende la *Diocesis Hispaniarum*. Al decir de la prosopografía, el contenido de la ley tendría por objeto el territorio peninsular, si bien sea cierto que en ningún momento se le alude (*PLRE*, vol. II, p. 1.169). En cuanto al texto de la constitución imperial, se pena a quienes toman o esconden a servidores del *cursus publicus* asignados a las *mutationes*. Por su parte en el caso de *CTh.* VIII, 5, 61 fechada el 9 de diciembre del año 400 en *Mediolanum* y dirigida al mismo funcionario, se alude en su seno a un antiguo *vicarius Hispaniarum* de nombre Macrobius, al que se acusa de haber otorgado de modo ilícito *evectiones* para el uso del *cursus publicus*.

¹³ Sobre el particular, cfr. J.L. Cañizar Palacios, "Alusiones a Hispania en el *Código Teodosiano*", *Polis* 14 (2002), pp. 79-96.

¹⁴ Si bien la información de carácter legislativo sobre la construcción de calzadas en Hispania brille por su ausencia, no obstante sí que se conoce buena parte de la red viaria peninsular en tiempos tardorromanos. Al respecto cfr. J.M^a Solana Sáinz-L. Hernández Guerra, *La política viaria en Hispania. Siglo III d.C.*, Universidad de Valladolid, 2002; J.M^a Solana Sáinz-L. Sagredo San Eustaquio, *La política viaria en Hispania. Siglo IV d.C.*, Universidad de Valladolid, 1998; G. Arias, *Repertorio de caminos de la Hispania romana*, 1987. En este último, al final del trabajo se adjunta un completo mapa-índice de la red viaria romana en Hispania.

En cuanto a los elementos relacionados con la técnica de erección de calzadas, cfr. A. Grenier, *Manuel d'Archéologie gallo-romaine: II. L'Archéologie du sol. Les routes*, París, 1934, pp. 10 y ss.

los habitantes de las ciudades: *CTh.* XI, 10, 1 publicada por Valentiniano I en *Treviris* el 20 de febrero del 369 y *CTh.* XI, 10, 2 del 15 de agosto del año 370, donde de manera específica se indica que serán los propietarios de tierras de la zona de *Liquentia*, en territorio italiano, los que se ocupen en restaurar el puente de la ciudad. Otro tanto cabe decir de *CTh.* XV, 1, 23 de Teodosio I, emitida en *Constantinopolis* el 18 de enero del año 384 y donde se estipula que nadie sea eximido de la reparación del acueducto y del puerto de la ciudad. Más aún, el propio Teodosio I determina que aquellos encargados de la reparación de elementos de uso público, así como sus herederos, sean responsables durante 15 años de futuras intervenciones. Más lejos, si cabe, ha de interpretarse el contenido de *CTh.* XV, 3, 3 publicada el 26 de febrero del año 387 por Valentiniano II y Teodosio I, y donde se estipula que nadie permanecerá *inmunis* de la construcción y reparación de las vías públicas. También Arcadio y Honorio legislan determinando que han de ser los habitantes de las ciudades y los *ordines civitatum* los que emprendan la reparación de obras públicas (*CTh.* XV, 1, 34 del 24 de marzo del año 396 y *CTh.* XV, 1, 37 del 1 de enero del 398). Ello se hace patente también en reinados sucesivos y así en *CTh.* XV, 1, 49 de Honorio y Teodosio II, publicada en *Constantinopolis* el 9 de abril del 412, se ordena que todos, sin menoscabo de sus privilegios, entre otras cosas participen en la tarea de reconstrucción de los muros. Y más tarde en *NVal.* V, 1, destinada *ad populum* y publicada en Roma en marzo del año 440, Valentiniano III ordena que nadie sea eximido de la reparación de muros, puertas y torres en la ciudad. El mismo *Augustus* al año siguiente (*NVal.* X, 1 publicada en *Ravenna* el 14 de marzo del 441) cuando trata el espinoso asunto de la exención de cargas públicas entre ellas incluye la construcción y reparación de vías militares, la fabricación de armas, la reparación de las murallas, el suministro de la *annona* y, dice la ley, “*el resto de trabajos públicos por los cuales se logra el esplendor de la defensa pública y sin los que no fructifica ninguno de los grandes asuntos por los cuales procuramos igualmente la seguridad y gloria del imperio*”¹⁵.

Esta obligación de los particulares sobre el cuidado de los elementos de uso público se observa tempranamente en el *Teodosiano*. Así ya en tiempos de Constantino se ordena a los privados *enfyteuticarii*, como al resto de provinciales, la reparación y construcción de carreteras aunque posean una exención de cargas extraordinarias, ya que “*de ningún modo pueden eludir aquello que es de utilidad para el beneficio de todos*” (*CTh.* XV, 3, 1 del 7 de mayo del año 319).

¹⁵ *An forte contumeliosum putandum est inventum contra rationem nomem munerum sordidorum, quo instauratio militarium viarum, quo armorum fabricatio, quo murorum refectio, quo apparatus annonae, quo reliqua opera, per quae ad splendorem defensionis publicae pervenitur, prava appellatione censentur? sine quibus nullus maximarum rerum procedit eventus? quorum adminiculo salutem pariter et decus tuemur imperii? ac, ne singula prosequamur, sine quibus nihil necessarii operis effecti potest?*

El mismo emperador ordena que los privados se ocupen del mantenimiento de los acueductos que pasan por sus propiedades, si bien les mantenga exentos de cargas extraordinarias: *CTh.* XV, 2, 1 del 18 de mayo del año 330. Incluso en la ley imperial se aclara que pueden disponerse árboles a derecha e izquierda del acueducto pero a una distancia de 15 pies.

Dicha reparación o restauración es, por consiguiente, cometido de los que administran las ciudades, tal y como consta que se señalaba anteriormente (caso, como hemos visto, del capítulo 82 de la *Ley Flavia municipal* o de *Dig.* 43, 10, 1). Ello no impide, sin embargo, la intervención del Estado¹⁶, tal y como se desprende del contenido de una de las novelas de Teodosio II: *NTh.* XXIII, 1 del 22 de mayo del año 443, y donde se indica que el emperador, a su paso por la ciudad de *Heraclea*, ha recibido las quejas de la población sobre el estado ruinoso en el que se hallan los muros de la ciudad, el acueducto y el resto de trabajos públicos por el abandono de estas tareas. Así las cosas y movido “*por gran compasión*” (obsérvese el tenor propagandístico de la constitución), ordena que en todas las provincias se atiendan estas peticiones para lo cual se asignan a las municipalidades las propiedades urbanas y rústicas a fin de que dispongan de recursos suficientes.

En relación con ello, no olvidemos, por otra parte, el alto valor propagandístico que subyace bajo la erección de una nueva construcción pública, de ahí lo dispuesto por Teodosio I en *CTh.* XV, 1, 31 publicada en *Constantinopolis* el 5 de julio del año 394:

“Si alguno de los *iudices* inscribe su propio nombre en lugar del de nuestra *perennitas* en una *opus* terminada, será considerado culpable de alta traición. También decretamos mediante una repetida sanción que a ninguno de los *iudices* se le permita captar *fama* por emprender nuevas construcciones (...)”¹⁷.

Igualmente queda claro que resulta prioritaria la reparación antes que la construcción de nuevas obras públicas: *CTh.* XV, 1, 3, constitución de Constantino fechada el 29 de junio del 326; *CTh.* XV, 1, 11 emitida por Valentiniano I

¹⁶ Sobre el particular recordemos que en Roma junto al Estado se implicaron en la conservación y construcción de la red viaria el gobierno provincial, el ejército, los administradores urbanos e incluso los ricos propietarios (E. Melchor Gil, *op.cit.*, p. 137).

¹⁷ Acerca de la política evergética en tiempos bajoimperiales, cfr. R. Teja, “Espectáculos y mundo tardío en Hispania”, *Ludi Romani. Espectáculos en Hispania romana, Mérida 29 julio-13 octubre 2002*, pp. 167-168, donde se insiste en la idea de la decadencia de los espectáculos públicos en función del debilitamiento del espíritu cívico, siendo en todo caso los representantes del poder político y no los particulares los que practican cierto evergetismo; E. Melchor Gil, *La munificencia cívica en el mundo romano*, Cuadernos de Historia 64, Madrid, 1999, pp. 61-64. En cuanto al valor propagandístico de la legislación tardoimperial incluida en el *Código de Teodosio*, cfr. J.L. Cañizar Palacios, *Propaganda y Codex Theodosianus*, Dykinson-Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, Madrid, 2005.

el 25 de mayo del año 364 y referida en particular a la ciudad de Roma; *CTh.* XV, 1, 14, también de Valentiniano I y publicada en *Mediolanum* el 1 de enero del año 365, y donde se denuncia que algunos *iudices* despojan de estatuas, columnas y mármol a otras ciudades para embellecer las suyas; *CTh.* XV, 1, 15-18 del mismo emperador, publicadas entre el 16 febrero del 365 y el 26 de enero del 374; *CTh.* XV, 1, 19 del año 376 y referida nuevamente a Roma; *CTh.* XV, 1, 20-22 de Teodosio I, publicada la primera de ellas en *Thessalonica* el 17 de marzo del año 380 y donde se decreta que los gobernadores provinciales sólo pueden construir nuevo un tercio de los trabajos públicos, debiendo restaurar en su esplendor a dos tercios; *CTh.* XV, 1, 27 publicada por Teodosio I y Valentiniano II en *Mediolanum* el 4 de abril del año 390 y referida de nuevo a Roma; *CTh.* XV, 1, 28 publicada por los mismos emperadores en idéntica fecha y lugar que la anterior; y *CTh.* XV, 1, 29 emitida por Teodosio I en *Constantinopolis* el 27 de febrero del año 393¹⁸.

El tenor de esta normativa y las prácticas denunciadas, persisten en los años siguientes tal y como confirma una de las novelas atribuidas al emperador Majoriano: *NMaorian.* IV, 1 “*De aedificiis publicis*”, fechada el 11 de julio del año 458. En ella el emperador occidental sanciona la protección de todos los edificios levantados por los antiguos y destinados al uso público o la diversión, como templos y otros monumentos, castigando al *iudex* que permita su expolio con una multa de 50 libras de oro, e incluso decretando azotes y mutilación de las manos para el personal de su oficina que no se opuso a su orden y profanó los edificios citados. Sólo se contempla el derribo de un edificio público bien por su mal estado, lo que imposibilita su reparación, o bien por la construcción de otra obra pública en su lugar.

Por lo demás, siempre han de justificarse los gastos relacionados con los trabajos públicos (*CTh.* XV, 1, 6, emitida en *Constantinopolis* por Constancio II el 3 de octubre del año 349), dada la necesidad de los mismos, tal y como se recoge en *CTh.* XV, 1, 36 de Arcadio y Honorio, emitida el 1 de noviembre del año 397 y dirigida al *comes Orientis*, Asterius:

“Ya que has significado que las vías y puentes, por los que discurren los *itiner*a, y que los acueductos y muros deben ser asistidos apropiadamente con determinados gastos, ordenamos que todo el material que se diga que va a destinarse a ello de la demolición de templos, sea asignado a dichas necesidades, de forma que todas las construcciones puedan llevarse a término”.

¹⁸ Acerca del cuidado y reparación, en especial de los edificios públicos, por este tiempo, cfr. J.L. Murga, “El expolio y deterioro de los edificios públicos en la legislación post-constantiniana”, *AARC III Convegno Internazionale*, Perugia, 1979, pp. 241-263.

Hasta ahora la normativa analizada de un lado trata de modo genérico los trabajos públicos y de otro no alude de modo concreto a la Península Ibérica. La cuestión resulta diferente en el caso de la *Lex Visigothorum*. En primer lugar y a diferencia de la recogida en las compilaciones tardoimperiales, hablamos de normativa de anónima autoría, dado que en la *inscriptio* aparece el término “*Antiqua*”, y por tanto desconocemos a los autores de las leyes si bien puede afirmarse que se trataría de leyes de monarcas visigodos anteriores a Recaredo (586-601) y por consiguiente estaríamos hablando de legislación del s. VI pero vigente aún a fines del s. VII¹⁹. De lo que no cabe duda alguna es que en el caso de esta fuente documental, la normativa tiene un único ámbito de aplicación: la Península Ibérica, y más concretamente, el visigodo Reino de Toledo, y por tanto su contenido refleja cuál era la situación en aquel momento en el territorio de la antigua Hispania.

Por esta época (ss. V-VII), y como corresponde a una inestable situación motivada primero por la desaparición del poder romano en la Península Ibérica, segundo por los subsiguientes problemas políticos derivados del paso de grupos bárbaros por el S peninsular (fundamentalmente vándalos) así como por el enfrentamiento entre visigodos y bizantinos, y por último por la casi perenne inestabilidad del trono visigodo, ha de presuponerse la existencia de un deterioro de las vías públicas. No obstante, y pese a los problemas citados, en tiempos del Reino visigodo de Toledo, como se ha afirmado, existe una vigencia y transitabilidad de las antiguas vías romanas de Hispania: los caminos estuvieron vivos y siguieron uniendo ciudades y núcleos urbanos hasta la llegada de los musulmanes²⁰.

En cualquier caso las dificultades reseñadas explican el contenido de la legislación incluida en la *Lex Visigothorum*, encontrándose una innegable y al tiempo evidente preocupación de los reyes visigodos por frenar el deterioro progresivo de la red de rutas²¹. Exactamente nuestra atención ha de centrarse en cuatro leyes, a saber: VI, 4, 4; VIII, 1, 12; y VIII, 4, 24 y 25.

En la primera de ellas (VI, 4, 4) hay una palpable preocupación por la seguridad de los viajeros. Otro tanto cabe decir del contenido de VIII, 1, 12. En cambio en las dos restantes leyes el objeto de la atención del legislador es el

¹⁹ Acerca de la autoría de las leyes incluidas en la *Lex Visigothorum* que presentan el encabezamiento “*Antiqua*”, cfr. Y. García López, *Estudios críticos y literarios de la “lex visigothorum”*, Memorias del Seminario de Historia Antigua, Universidad de Alcalá, 1996, pp. 9-10.

²⁰ J. Arce, “La ciudad en la España tardorromana: ¿continuidad o discontinuidad?”, *Ciudad y comunidad cívica en Hispania (Siglos II y III d.C.)*, Collection de la Casa de Velázquez 40, CSIC, Madrid, 1994, p. 178.

²¹ Sobre el particular cfr. P. Sillières, *Les voies de communication de l’Hispania Meridionale*, De Boccard, París, 1990, pp. 600-601.

mantenimiento de las mismas vías públicas, y así en VIII, 4, 24 se determina que si el causante de algún tipo de alteración en la vía pública es un esclavo, que sea flagelado con 100 azotes, pero si en cambio es un *potentior*, que pague 20 *solidi*²². Por su parte en VIII, 4, 25 de una parte se informa que las vías están flanqueadas a derecha e izquierda por una franja de terreno que debe permanecer libre, separando así la calzada de las propiedades privadas al tiempo que se determina que si alguien no respeta estos límites de las vías públicas será castigado con 15 *solidi* si es una persona de alta dignidad y con 8 si es un *inferior*.

Por supuesto la alteración de los caminos públicos no es algo ni propio ni exclusivo del Reino visigodo de Toledo, sino que antaño el mundo romano se ocupó y preocupó por legislar sobre el particular, como por ejemplo se constata en el *Digesto*: “Se considera que sufre daño quien pierde alguna ventaja cualquiera que tenía por el uso público. Por ello, si se entorpecen o estrechan las vías o caminos, es necesario el interdicto” (*Dig.* 43, 8, 2, 11-12); “Dice el Pretor: “Prohíbo que se haga o ponga en la vía pública o camino público algo que los deteriore o llegue a deteriorar” (*Dig.* 43, 8, 2, 20); “Si se intercepta el paso por una vía pública o ésta se estrecha, intervienen los magistrados” (*Dig.* 43, 8, 2, 25); “Debe entenderse que se perjudica cuando se inutiliza su uso para pasar, es decir, como camino o paso de ganado, por ejemplo, si era llano y se pone en cuesta, era liso y se hace desigual, ancho y se hace estrecho, o seco y queda encharcado” (*Dig.* 43, 8, 2, 32); “El que deteriore la vía con pretexto de repararla puede ser impunemente impedido por la violencia. Por lo cual, el que ejercita el interdicto no puede, con pretexto de repararla ni ensanchar la vía, ni alargarla, ni elevar o rebajar su nivel, ni echar piedra en una vía sin ella, ni empedrar la que es de tierra, ni, por el contrario hacer de tierra la empedrada” (*Dig.* 43, 10, 1, 2); y por último “El que hubiera arado una vía pública deberá ser obligado él sólo a hacer la reparación de la misma” (*Dig.* 43, 10, 3).

Este deterioro de las vías públicas también lo constatamos en el *Teodosiano*, y así en *CTh.* XV, 3, 4 publicada en *Mediolanum* el 29 de abril del año 399 por los emperadores Arcadio y Honorio, se comenta que era habitual que quedasen eximidos del deber de reparación y construcción de vías públicas las personas de ilustres dignidades. Sin embargo a causa del estado ruinoso de los caminos públicos se ordena ahora que todos, sin consideración de dignidades, se

²² Acerca de esta normativa signifiquemos la presencia de dos elementos ya presentes en la legislación romana. De una parte la existencia de dos varas de medir en función del status del infractor de la ley, y en segundo lugar que ya el castigo de azotes al esclavo o la multa para el hombre libre que alterase el estado de la vía pública se recogían en el *Digesto* (*Dig.* 43, 10, 1, 2).

Respecto a la particularidad de las leyes romanas sobre el distinto trato judicial en función del status social, cfr. R. MacMullen, “Judicial Savagery in the Roman Empire”, *Chiron* 16 (1986), pp. 147-166.

empeñen y afanen en dichas tareas. Lo mismo repiten Honorio y Teodosio II en *CTh.* XV, 3, 6 fechada en *Constantinopolis* el 15 de febrero del año 423.

E igualmente tampoco es nueva la preocupación por la seguridad de los viandantes que hemos visto reflejada en la legislación visigoda. Así contamos con un par de leyes incluidas en el *Teodosiano* relacionadas con el empleo del *cursus publicus* y que nos ponen en antecedentes sobre la inseguridad de las vías públicas. En concreto nos referimos a *CTh.* VIII, 5, 37 y 50, la primera fechada en *Constantinopolis* el 14 de mayo del año 382, y en consecuencia de Teodosio I, y la segunda datada el 17 de junio del año 390, probablemente obra del mismo emperador. En ambas se denuncia cómo a los denominados *hippocomori* o mozos de cuadras del *cursus publicus*, algunos usuarios del *cursus* les arrebatan sus capas y mantas, decretándose la detención de los que expolían a estos mozos de cuadra, al tiempo que se les pena con una multa y se determina que se comuniquen sus nombres al emperador para que reciban la marca de la *infamia*.

Pero quizá la constitución imperial que mejor señale la inseguridad de los caminos sea *CTh.* VI, 29, 10, emitida por Teodosio II en *Constantinopolis* y fechada el 9 de noviembre del año 412. En ella se denuncia la sustracción de *species* imperiales, lo cual motiva el envío de *curiosi* o inspectores a “*diferentes regiones y provincias y a los distritos litorales, puertos y otros lugares*” instruidos con órdenes imperiales para evitar que se reproduzcan situaciones de este tipo.

En cualquier circunstancia y para el caso concreto del estado de las vías públicas en suelo hispánico, una vez más, hemos de remitirnos a legislación de carácter general ya que prácticamente no existe normativa tardoimperial que aluda a Hispania. Si además tenemos presente que incluso resulta que buena parte de la legislación conservada sobre cuestiones relacionadas con las vías públicas se promulga en la zona oriental del imperio, y que en ella se denuncian entre otros problemas la inseguridad de los caminos, e igualmente acordamos que precisamente en la *pars Orientis* la estabilidad es mayor que en la *Occidentis*, lógicamente hemos de concluir que en la zona occidental, a la que pertenece Hispania, en tiempos bajoimperiales este tipo de irregularidades y abusos serían mayores. En todo caso no olvidemos que desde la entrada en territorio peninsular de vándalos, suevos y alanos en el año 409, Roma pierde progresivamente el control de Hispania y ello explica la ausencia de normativa alusiva al territorio peninsular en el s. V d.C., no sólo sobre el tema en cuestión, sino evidentemente sobre cualquier otro asunto²³. Añádase a ello que por lo dicho en la legislación

²³ En este sentido recordemos que la última constitución imperial referida de manera explícita a Hispania es *CTh.* I, 15, 16 emitida por Honorio en *Mediolanum* el 10 de septiembre del año 401 y destinada al *vicarius Hispaniarum* Vigilius. Con posterioridad a esta fecha ya hemos de esperar a la legisla-

visigoda, pudiera afirmarse que se mantienen idénticos problemas en la red viaria de Hispania, de modo que no parece que la situación haya variado con respecto a la existente en los últimos tiempos de dominio romano.

ción visigoda para volver a tener noticias sobre aspectos legislativos en relación con el territorio peninsular.