

Características del viario urbano de Emerita entre los siglos I y VIII



MIGUEL ALBA CALZADO

INTRODUCCIÓN

La investigación sobre Emerita desde diferentes disciplinas de la Historia ha generado gran cantidad de publicaciones centradas en desvelar múltiples aspectos de su pasado romano (Velázquez, 2001). Información, sin embargo, aún incompleta y muy por debajo del potencial real de su patrimonio arqueológico. Hay todavía numerosas facetas que desconocemos en tanto que otras se van revelando conforme progresan las excavaciones sistemáticas que se realizan año tras año. Las lagunas surgen en el momento en que se buscan respuestas que expliquen la evolución de cualquier elemento urbano a lo largo de una secuencia amplia de tiempo.

De este modo se han producido importantes avances en el conocimiento general del urbanismo romano, la descripción de los edificios más monumentales y los espacios públicos, entre estos la calle; y en menor medida, estudios sobre las manzanas residenciales y las viviendas, si bien estos últimos se han centrado más en sus contenidos de interés artístico (pintura mural, mosaico, escultura arquitectónica, etc) que en atender a sus estructuras y distribución funcional. Tradicionalmente las intervenciones arqueológicas redundaban en aportar datos para la reconstrucción ideal del proyecto urbanístico augusteo. Todo lo cual configuraba un escenario en cierto modo coetáneo e inmóvil en el tiempo. La misma sincronía se deducía de las vías, sin plantear la

vigencia de su existencia más allá de la etapa romana, salvo aquellas que hubiesen sido afectadas por intrusiones domésticas, en cuyo caso se les reconocía una diacronía implícita, aunque asociada a alteraciones que desfiguraban la trama urbana ideal con que había sido concebida Emerita. El esplendor de la urbe romana impedía ver la Mérida de época visigoda y de etapas posteriores.

Los estudios que se han ocupado del urbanismo de la que fuera capital de la Lusitania hacen menciones a las vías en cuanto a su trazado conjunto, con breves y reiteradas alusiones a las características de las calzadas por parecer todas iguales. Pero ¿realmente lo son?, ¿fueron siempre así?, ¿hasta cuándo estuvieron en uso?. En el paréntesis histórico que media entre la etapa altoimperial y la tardoantigüedad (entendida como tal hasta el final de la etapa visigoda), el paisaje urbano acusó importantes transformaciones en el aspecto de las calles, tanto en planta como en alzado (perspectivas, fachadas, pavimentaciones...). El interés por la calle se fundamenta no sólo como eje de comunicación que conserve vestigios de los acontecimientos históricos y cotidianos de la localidad, sino como prueba material del pulso vital de la urbe. Por ello, este trabajo se concibió para mostrar la secuencia evolutiva de la calle, entendida como tal el espacio público integrado por los pórticos y la propia vía, pero, debido al apoyo gráfico que precisa y a la extensión que requiere, vamos a

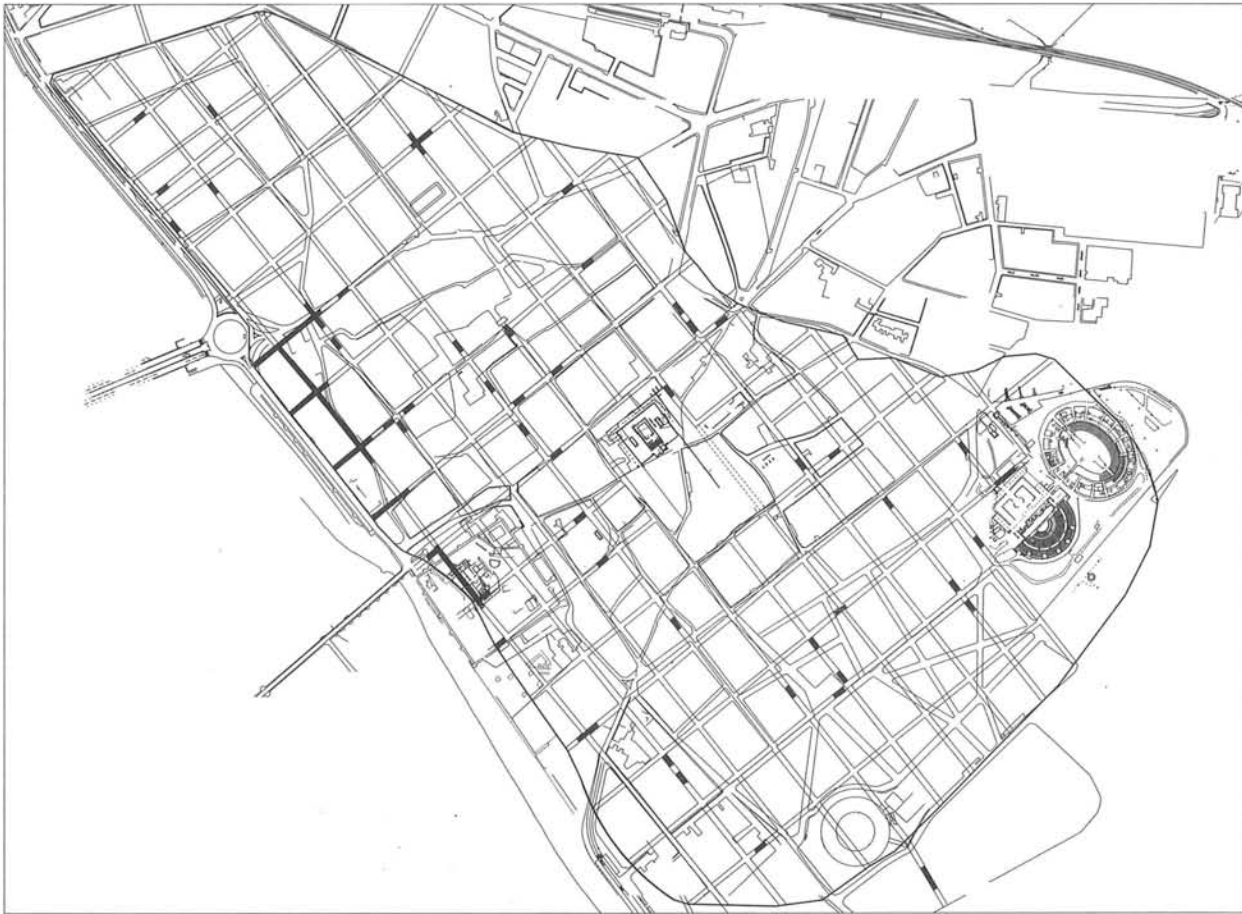
dejar para una próxima publicación el apartado de los pórticos y los cambios en las fachadas de las viviendas, así como otros elementos íntimamente ligados a la vía pública como son las cloacas y otras conducciones hidráulicas.

Como se comprenderá, cada calle tuvo, del mismo modo que tienen hoy día, su propio desarrollo evolutivo en tan dilatado espacio de tiempo. Procuraremos centrarnos en identificar algunos cambios que se produjeron en el modelo viario inicial hasta la etapa visigoda, siempre al hilo de una continuidad susceptible de incorporar novedades. En concreto, se señalarán las pautas que pueden ser representativas en la diacronía del conjunto de la urbe. Ya se han ofrecido diversos apuntes al respecto especialmente útiles en cuanto a la restitución de la trama urbana que nos servirán de punto de partida; entre todos destacaremos los trabajos del Dr. Mateos, citados en el apartado final de bibliografía, por presentar las principales novedades urbanísticas que se producen en la tardoantigüedad. Aquí, sin pretender cerrar el tema, nos valdremos de las calzadas para aproximarnos a su desarrollo temporal mediante observaciones basadas en reformas y alteraciones practicadas en diferentes puntos del viario urbano, para, en otro lugar, pasar a la reconstrucción en alzado del aspecto cambiante de las calles. Es obvio que la calle está estrechamente vinculada a la vivienda (y viceversa), de hecho, los cambios más acusados se debieron a la intrusión del ámbito privado en el público. Ya nos referimos en el número tercero de esta revista a la vivienda tardoantigua (Alba, 1999), por lo que ahora nos centraremos en las vías para completar este marco indisoluble del ámbito doméstico.

Existe una dificultad insalvable (hoy) para conocer la adscripción cronológica concisa de todas las obras acometidas en la vía pública. Los arqueólogos del mundo clásico, a diferencia de los dedicados a la protohistoria o al medievo, están familiarizados con las dataciones precisas proponiendo un determinado año, bajo el gobierno de un emperador o la estirpe familiar de los mismos. Probablemente algún día pueda hacerse también para el tema que nos ocupa, pero para fechar las calzadas habría que haberlas desmontado y excavado, cosa que se ha rehusado hacer al optar siempre por la conservación

de los restos (salvo necesidades ineludibles ajenas a la arqueología). Sólo en contadas ocasiones muestran sus secciones debido a cortes e intrusiones posteriores que reducen la observación a ese punto. Por otra parte ¿qué criterios seguir para la datación de unas soluciones de continuidad? las superficies no interesan únicamente por su aparición sino sobre todo por su vigencia. Para ello lo habitual es fechar mediante los materiales recogidos *in situ*, lo que nos puede llevar a conclusiones erróneas o cuestionables en el caso de las vías debido a su uso continuado. En primer lugar, porque una superficie empedrada no es un contexto propenso a incorporar materiales, de hecho, lo extraño es que aparezcan; en segundo, porque de registrar alguno ¿corroboramos un origen, el uso, su cercana inutilización?. En el mejor de los casos tal vez se pueda inferir en alguna reforma o reparación de baches, pero también existe el riesgo de encuadrar las vías en los momentos finales en que se descuidó su limpieza, o durante su servicio, cuando por cualquier otro motivo aleatorio, accidental, premeditado, determinante, se produjo la acumulación de depósitos. Siempre deberemos preguntarnos hasta qué punto podemos considerar fiable el escaso material que pueda quedar aglomerado en una superficie de tránsito, y el alcance de su interpretación, si ha de ser válido para datar un punto concreto, un tramo, o toda la calle. No obstante, esta limitación de partida se irá solventando con la suma de intervenciones arqueológicas que se realicen en un futuro, pero hasta entonces optaremos por referirnos a una secuencia comprendida en fases amplias. Las pautas coincidentes nos conducirán a las transformaciones del paisaje urbano en este ámbito público, que parcialmente dejará de serlo dentro de un proceso lento, desigual y complejo que desembocará en la síntesis constructiva y destructiva que nos ha llegado (con las alteraciones sufridas en los trece siglos siguientes a los límites temporales fijados para este estudio).

A modo de declaración de intenciones, nuestro propósito es, mediante ejemplos concretos y la constatación de los datos que aportan, abordar aspectos generales que puedan aproximarnos a cómo pudo evolucionar el viario original y las circunstancias partícipes en ello. Una vez más tomaremos como principales referentes los datos proporcionados por

**LÁMINA 1**

Tramos documentados del reticulado viario (Mateos, 2001).

el Área Arqueológica de Morería (Alba, 1997), información que paulatinamente se ve refrendada en puntos dispersos del yacimiento emeritense. El límite cronológico (s. VIII, inclusive) resulta convencional pues puede defenderse una continuidad (aunque no en Morería) también en la etapa emiral pese a las novedades que irán conformando la ciudad islámica (Mateos y Alba, 2000). Sin embargo, contamos hasta este extremo porque proporciona suficientes elementos de juicio para adentrarnos tanto en la idea de continuidad (de ahí la justificación de prolongar la tardoantigüedad hasta esta etapa), como en la de mostrar el contrapunto que configuran las novedades del núcleo urbano de época visigoda respecto a la ciudad romana. En el muestreo participarán otras calles para constatar la incidencia o extensión de las reformas y la pluralidad de opciones para una misma función cuando las hubiere. Nos ceñiremos a las

calles intramuros, no a las que acompañaron a los progresivos ensanches periurbanos (Feijoo, 2000: 578; y Sánchez Barrero y Marín, 2000: 551).

Son muchos los metros de calzadas, más de veinte mil, los que suma la retícula urbana emeritense, reunidos en unos doce ejes con orientación noroeste-sureste y unos dieciocho con orientación noreste-suroeste. Y muchos los interrogantes que pueden plantearse. Por ello, el carácter de muestra que poseen los ejemplos seleccionados y las circunstancias de partida ya aludidas con que contamos para documentarlas, obligan a advertir las limitaciones del alcance del presente trabajo, con la pretensión, eso sí, de sugerir algunas líneas de interpretación y suscitar nuevos interrogantes. Observaciones que habrán de ser matizadas y completadas conforme progresen las excavaciones llevadas a cabo por el Consorcio.



- 1- Área Arqueológica de Morería.
- 2- Puerta monumental del Puente.
- 3- Puerta de la Villa.
- 4- Zona de la Alcazaba.
- 5- Centro Cultural "Alcazaba".

- 6- Área del Teatro y del Anfiteatro.
- 7- Caja de Ahorros de Badajoz.
- 8- Plaza de Pizarro.
- 9- Oficina municipal de aguas.
- 10- Área de servicio del Anfiteatro.



LÁMINA 2

Vías romanas visibles al público (Situación con respecto al plano actual).

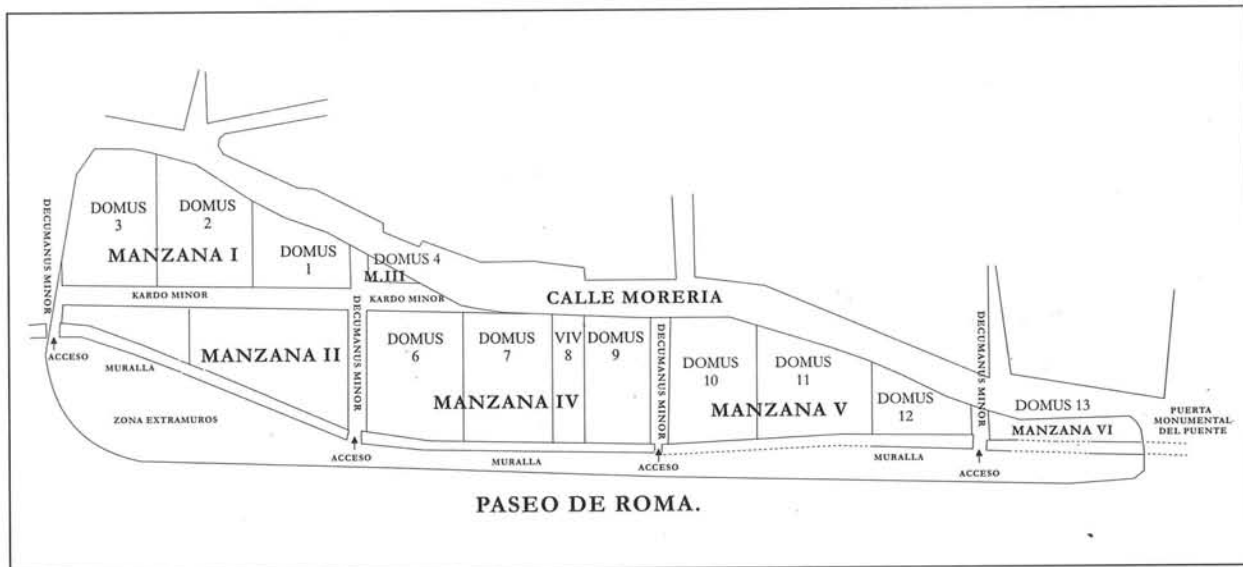


LÁMINA 3

Área arqueológica de Morería.

Urbanismo de época romana comprendido en la planta del solar: muralla, vías, manzanas y viviendas principales

1. EL VIARIO EMERITENSE.

El plano de las cloacas elaborado por Galván en 1913 sirvió como prueba para argumentar el carácter reticular con que fue concebido el urbanismo fundacional de Emerita. Además, el trazado ortogonal se vislumbraba fosilizado en el núcleo de población heredado en el siglo XX, como puso de manifiesto García Bellido (1966: lám. XXI) y después Balil (1976: 75). Sobre la red viaria se han ocupado varios autores como Sáenz de Buruaga (1974: 170 y 171), Almagro (1983: 125) o Álvarez Martínez (1983: 229-236), entre otros. Las excavaciones a lo largo de la última centuria han ido sacando a la luz diversos tramos de calzadas que confirmaban un reticulado uniforme del que se ha dado noticia en distintos trabajos (AAVV, 1994: 188, 301; Navascués y Mateos, 1996: 78; y Mateos 1998). Reunidos y plasmados en un plano por Pedro Mateos (2001) reconstruye, apoyado en datos recogidos mediante coordenadas U.T.M. (lám.1), la estructura interna de la urbe al tiempo que se ha convertido en una herramienta obligada de consulta ya que permite prever nuevas localizaciones con anterioridad a la actuación arqueológica de cualquier solar. Recientemente Julián Hernández ha publicado una monografía sobre el urbanismo romano con planos y noticias sobre la

aparición de vías y cloacas, algunas de las cuales se hallaban inéditas y no había constancia más que por información oral de constructores y vecinos.

En la actualidad se encuentran visibles al público varios tramos de vías integrados en edificios de nueva construcción o al aire libre que representan con su morfología y dispersión lo que debió ser el callejero en época romana. En concreto, contamos con una veintena de tramos de vías que pueden contemplarse en diez lugares diseminados por la ciudad (lám. 2). Aunque a efectos de la investigación es irrelevante si estos testimonios están visibles o no, optaremos por basarnos en ellos por la facilidad de comprobación inmediata que poseen.

A este propósito, uno de los vestigios más sobresalientes del Área Arqueológica de Morería son las calzadas, tanto por su número como por su longitud y magnífico estado de conservación. En total suman cuatro *decumanani menores*, equidistantes a tramos de ochenta y dos metros, atravesados por un *kardo minor*, tres de cuyos cruces están comprendidos en este solar de más de doce mil metros cuadrados de yacimiento urbano (lám. 3).

Al mencionado conjunto de Morería se suman los dos extremos del *decumanus maximus* en los restos de la puerta monumental del Puente y al término de la calle Sta Eulalia, en la llamada "puerta de la Villa"; las

calzadas de circunvalación y acceso a los edificios de espectáculos (Mélida, 1915: 22 y Álvarez Sáenz de Buruaga, 1982: 310), además de otras dos, una por detrás del peristilo del Teatro y otra que flanquea el conjunto conocido como “Casa Basílica” (Floriano, 1944: 173). En el interior de la Alcazaba se puede pasear por dos vías (*kardo* y *decumanus minores*) que confluyen al pie de la muralla. Otro caso semejante de calles que van al encuentro ha quedado integrado en el centro cultural “Alcazaba”, sede de la biblioteca municipal. Completan esta relación dos tramos de diferentes *decumani minores* visibles en la sala de exposiciones de la Caja de Ahorros de Badajoz (plaza de Sto Domingo) y en la oficina municipal de gestión del agua (calle Anas). Recientemente se han sumado nuevos vestigios integrados respectivamente en los jardines de la plaza de Pizarro (Sánchez Barrero, 1999a: 244) y en el área de servicio cercana al Anfiteatro a los que, a buen seguro, seguirán otros. Tales ejemplos nos servirán de referencia en el presente trabajo, complementado por otros tramos dados a conocer en los informes de las excavaciones publicados en *Memoria*.

Todos estos ejes viarios poseen las mismas características (coincidentes o afines) que otros tramos localizados en excavaciones preventivas repartidas por la ciudad (Molano, Gabriel, Montalvo, González, 1991: 48; Márquez, 1997a: 146 y 1997b: 172; Barrientos, 1998: 107 y 2000: 69; Sánchez Barrero 1999b: 76; Ayerbe, 1999: 178; Estévez, 2000: 97; Sánchez Sánchez, 2000: 121; Alba, 2000: 286; y los incluidos en el presente volumen): con medidas sin diferencias apreciables entre *decumani* y *kardines*, de trazado rectilíneo, con más de cinco metros de media para el ancho (entre 17 y 20 pies), distancia suficiente para permitir el tránsito holgado de carruajes en doble dirección. No obstante, las dimensiones fluctúan notablemente: en determinados casos en un mismo trayecto, como sucede en Morería con el *kardo* que pasa de 5,10 m a 5,47 y 6 m junto al cruce, para continuar con 5,70 y 6,19 m; o en el *decumanus* mejor conservado cuyo ancho oscila entre 5 m y 5,30 a 5,40 m. Lo mismo ocurre en el Centro Cultural que acoge a la biblioteca municipal, donde se pasa de 4,70 m a 5,50 m y 6 m máximo; o los 6,5 m que alcanza la calzada que media entre los edificios de espectáculos. La vía en torno al Anfiteatro, debido

a su ajuste al contorno elíptico del mismo, presenta anchos de 6 y 7 m, con 9 en la parte norte, donde más, y 4,85 donde menos; mientras que la calzada del Teatro alcanza al menos los 5,30 m. Más uniformes son los ejemplos restantes: 5 m la de la parte posterior del peristilo del Teatro y entre 5,60 y 6 m respectivamente el *kardo* y el *decumanus* de la Alcazaba. La regularidad en la morfología de las calles de Emerita es una constante, ya sean céntricas o periféricas. En la puerta monumental del Puente el *decumanus maximus* alcanza 9 m de ancho, pero hasta el presente no hay pruebas concluyentes de que las dos avenidas principales difieran del esquema planteado (su pavimentación, traza y perfil es semejante a las demás).

2. EVOLUCIÓN DE LAS PAVIMENTACIONES.

Las vías emeritenses disponen de una sólida pavimentación pétreo esmeradamente ajustada, compuesta de dioritas, gabros, anfíbolitas y cuarcitas; piedras seleccionadas por su extremada dureza, que, combinadas, dotan además de una llamativa policromía a las calles (láms. 4 y 5). La resistencia al desgaste ocasionado por el tránsito primó respecto a cualquier consideración estética, por ello se descartaron otros materiales para este fin como el granito, las calizas, el cuarzo blanco o la pizarra (aunque hay alguna pieza de cantería excepcionalmente incorporada a alguna calzada). No obstante, el granito se estimó válido para el tránsito peatonal según la solución adoptada en el acerado contiguo a la vía norte del Anfiteatro. Pero lo más común fue reservar la cantería para fortalecer determinadas partes de los edificios, sustentar los pórticos de la vía pública y otros elementos como trataremos en el último apartado. Volviendo al aspecto de las pavimentaciones, es innegable que la alternancia en la naturaleza de las piedras dotó de colorido a la vía (combinadas las gamas de grises, pardos, negro, tonos azulados, etc.). Sin embargo, el resultado dependió de la libre ejecución de los artífices y del empeño o las prisas que pusieran en la tarea, por ello a veces presentan un aspecto irregular, parcheado, con zonas del mismo color, que se deben no tanto a reformas como a fases de obra, valiéndose de las piedras más inme-

**LÁMINA 4**

Acoplamiento del empedrado altoimperial multicolor (Morería)

diatas de cada montón suministradas en carretadas traídas de diferentes canteras en explotación. La materia prima procedería del propio solar emeritense y del entorno (Sos Bayan, 1965: 9), más concretamente, según Álvarez Martínez (1981: 233), de canteras explotadas en la zona de la actual población de la Garrovilla.

Pero el empedrado que caracteriza a las calles emeritenses no se ejecutó de inmediato. Trazadas las vías a cordel sobre el terreno (Balil, 1976: 75) y delimitadas las manzanas residenciales, habrían funcionado provisionalmente con superficies de tierra en bruto en las que se acumularon carbones, ceniza y otros restos de vertidos domésticos. Entre el escaso material cerámico hallado en unos cortes practicados por necesidades de obra en las calzadas de Morería y en el área de servicio del Anfiteatro, aparecen paredes finas (y de la versión "cáscara de huevo"), sigillatas itálicas y gálicas que nos sitúan en fechas tempranas

del siglo I. Otros niveles de uso elaborados, son de roca machacada, tierra batida y de argamasa. De este último material se pavimentó una vía intramuros trazada al pie de la muralla que cierra el solar de Morería, como paso de ronda coetáneo a la construcción de las defensas. De hecho, es posible que esta cal interviniese en la edificación de la muralla y que fuera incorporada a la mencionada superficie de tránsito como echadizo sobrante de las mezclas pues en otros trayectos es tan sólo de tierra batida. Este paso perimetral habría desaparecido ya en el siglo I ocupado progresivamente por las viviendas que en sucesivas ampliaciones terminarían adosándose al lienzo defensivo. El trazado restante del callejero se mantuvo sin apenas alteraciones durante la etapa romana, no así sus pavimentaciones y niveles de uso.

Así pues, en la fundación de Emerita las calles trazadas con el ancho que habrían de conservar durante siglos no fueron empedradas de inmediato, sino que funcionaron provisionalmente como caminos de tierra batida, de tosca machacada (cuyas superficies pueden ir reforzadas por cal) o roca enrasada a la espera de atender infraestructuras más perentorias. Así se ha documentado en Morería, en el área de servicio próximo al Anfiteatro y en otros puntos (Ayerbe 1999: 181 y Barrientos 2000: 68). En una siguiente fase se procederá a pavimentarlas con dioritas simultáneamente a la acometida de las cloacas.

En el trascurso del siglo I y II Mérida cuenta con calles porticadas espaciosas, sólidamente pavimentadas y rectilíneas (lám. 4); con tendencia a atenuar las pendientes del relieve natural mediante la práctica de rebajes para aterrazamiento o, por el contrario, aportando echadizos que regularicen la rasante deseada. Los aportes de roca machacada pueden proceder de la propia zanja resultante de la construcción de la cloaca y de regularizaciones del terreno, mientras que la tierra parece servir de asiento y encaje a las piedras. A estas adecuaciones del terreno se debe el que a veces aparezca la cloaca a más profundidad con un nivel superpuesto de relleno de tosca desmenuzada o (y) de tierra corriente sobre la bóveda de la conducción (como en la calzada que delimita por el norte al peristilo del Teatro, con 80 cm de echadizo sobre la bóveda de la cloaca), en tanto que otras veces las piedras de la pavimentación se asientan directamente sobre la roca, en cuyo caso poseen menor grosor que



LÁMINA 5

Trazado rectilíneo y superficie convexa de las vías (Alcazaba)

las lastras que se colocan en las márgenes (Alba, 2000: 289). Aunque las calles se adaptan al relieve alomado natural en el altoimperio, se realizarán nuevos acomodos para reducir pendientes (como es el caso de los *decumani* más próximos al río) y regularizar rasantes en los *kardines*, cuyo trazado había supuesto el aterrazamiento previo de las laderas de la topografía emeritense.

Es característico de las calzadas altoimperiales que vayan provistas de una cierta convexidad (lám. 5), más acentuada en las más antiguas (con lastras de módulo grande) para evitar la formación de charcos y que el agua discurra hacia las márgenes, donde los sumideros la conducen a la cloaca. También se ha justificado esta forma alzada en el centro por el resalte de la bóveda de la cloaca instalada en el eje de cada vía; sin embargo, hay constancia del empleo de esta solución sobre un tomo sobrado de tierra que se

superpone al abovedamiento y de remates adintelados de la conducción, sin que por lo tanto determine en superficie curvatura alguna (existen ejemplos conocidos en Morería, área de servicio del Anfiteatro y en la vía ya comentada detrás del peristilo del Teatro). Las pavimentaciones que han sido recrecidas suelen carecer de dicha convexidad (como son las de la parte norte del Anfiteatro o un tramo del *kardo* de Morería), con tendencia a ser planas, exceptuando la del Teatro que, incluso, acusa una cierta depresión en su eje para recoger el agua (lám. 6). El hecho de presentar una superficie curva o plana implica diferentes esquemas constructivos e implícitamente una cronología también distinta. En este sentido, la calzada del Teatro se ha estimado de época Constantiniana (Alvárez Sáenz de Buruaga, 1982: 310), aunque probablemente sea anterior pero, en cualquier caso, bajoimperial.



LÁMINA 6

Vía reformada del Teatro



LÁMINA 7

Pie del pórtico y vías superpuestas (Morería)

Los rellenos de nivelación en los que se asientan las piedras se limitan a aportes de tierra natural compacta (color rojizo o anaranjado intenso), tosca desmenuzada muy prensada en las más antiguas, o de tierra parduzca o grisácea con pizcas de carbón, de argamasa, y presencia de ceniza en aquellas que están asentadas sobre una calzada precedente. También pueden utilizarse tierras aprovechadas de antiguos tapiales y adobes, reconocibles porque van acompañadas de abundantes restos de enlucido de argamasa, con o sin pintar. La tierra comprendida entre dos calzadas superpuestas suele ser oscura y menos consistente, con restos materiales. En cualquier caso, no parece habitual que se ajusten a un firme estra-tigráfico diversificado compuesto de *nucleus*, *rudus* y *statumen*.

La información que facilitan las relaciones estra-tigráficas de los contextos documentados bajo las vías apunta que al tiempo que fueron concluidos los conductos de la red de alcantarillado, se habrían ido pavimentando con lastras las calles; pero no todos los empedrados son iguales ni tienen la misma cronología. A veces resulta evidente porque lo atestiguan los enlosados superpuestos (lám. 7), pero que no sea así no presupone que las vías que nos han llegado conserven las pavimentaciones originales e intactas. Se han documentado calzadas superpuestas en Morería, en la puerta del Puente (Calero, 1986: 153) y en la zona de encuentro de las calles de la Alcazaba. La diferencia entre unas y otras no es tanto el tipo de piedra utilizada, aparentemente las mismas, como las proporciones de las lastras. Se observa cómo en etapas más tempranas, junto al empleo de piedras medianas se encuentran otras de gran formato y extremado grosor, frente a las más manejables por su tamaño, peso y configuración aplanada en las más recientes (lám. 8). Ello no quiere decir que no existan piedras pequeñas en las primeras ni grandes en las segundas, sino que se constata un cambio en el módulo genérico empleado con una tendencia a perder volumen y peso. Así pues, el tamaño de las piezas puede orientarnos respecto a su adscripción a una fase más temprana o más tardía (siempre comprendida en el mundo romano). En las más antiguas, resulta sorprendente la proporción de la parte visible respecto a la oculta en cada piedra, en las que no es extraño que la superficie útil sea igual o poco menor a la parte restante enterrada. Las piezas más grandes necesariamente tuvieron que ser colocadas con apoyo mecánico o mediante rodillos y palancas en un esfuerzo combinado de grupo, mientras que las calzadas más recientes, con piezas de escaso calado y más pequeñas, permiten que cada operario pueda situarlas sin ayuda. No obstante, hay que ser cautelosos en la identificación cronológica atendiendo a los módulos pues sería frecuente reutilizarlos en las reformas; así, en Morería se observa cómo en el siglo II se produjo un recrecimiento de la cota de uso en el *kardo* anexo a la “Casa de los Mármoles” empleando la pavimentación de la primera vía como evidencian las marcas de desgaste de las ruedas de carro que con la nueva colocación quedaron desorientadas (lo mismo ocurre en el *kardo* de la Alcazaba). Con



LÁMINA 8

Vía de superficie plana y empedrado de menor tamaño, con acerado (*crepidines*) de cantería (Anfiteatro)

todas las reservas, a la espera de que pueda concretarse en la documentación de futuras vías, sospechamos que la cronología del primer tipo se ajusta al empedrado altoimperial mientras que el segundo parece corresponder a reformas en el bajoimperio.

Ignoramos qué alcance tuvo la renovación de tales pisos en la totalidad del callejero, si se intervino en una mínima parte de vías o en la mayoría, o si se pueden reconocer nuevas etapas como sería previsible. En principio cabe apuntar que las reformas debieron producirse en las calles que lo necesitaran, las más deterioradas tal vez por soportar mayor tráfico. También en aquellas que fuesen rectificadas de nivel por adaptación al aterrazamiento de las manzanas, atenuar pendientes o cualquier otro criterio de mejora. En realidad, las líneas de calle (lo que entendemos por calzada) prácticamente permanecerán inalterables, no así sus superficies de tránsito. En este sentido, volviendo a Morería, la superposición de empedrados se produjo en un tramo del *kardo* y de un *decumanus* mientras que en otras vías parece que mantuvieron vigente su cota original. También el tipo de relación de contacto entre las pavimentaciones de la

vía y las fachadas de los edificios puede orientarnos acerca de su cronología relativa sin necesidad de excavarlas. Así por ejemplo, las calzadas del Anfiteatro (cerca de la muralla) y del Teatro (lám. 7) que se adosan a sus fachadas, acusan una notable sobre elevación en una segunda fase, motivo por el que quedan enterrados varios escalones de un acceso (lám. 9), e igual hacen las de la Alcazaba con la gran *domus* ampliada atestigüando ser reformas posteriores o más probablemente coetáneas, pero siguiendo una consecución lógica como fase de obra.

Se registran otras reformas menos importantes y puntuales que merecen comentario. Ya hemos aludido a las repavimentaciones de calzadas con las mismas piedras de las calles desmontadas como delatan los surcos desorientados del desgaste de las ruedas de los carros. Posiblemente las nuevas colocaciones también estén en relación con reparaciones de la cloaca, introducción de canales u otras acometidas como las de caños y tuberías de las fuentes con alteraciones parciales de la superficie y el subsuelo. Intervenciones que son mucho más difíciles de detectar que aquellas obras con el propósito de uni-



LÁMINA 9

Sobreelevación de la vía que amortiza los primeros peldaños de un cuerpo de escalera del Teatro.

formar rasantes y procurar planos horizontales donde antes había una pendiente. Estas obras menores reintegran la pavimentación con las mismas piezas desmontadas por lo que es fácil que pasen inadvertidas, del mismo modo que hoy no logramos identificar las restauraciones arqueológicas de las vías con losas originales ejecutadas a lo largo del siglo XX. Por otra parte, el paso del tiempo, el uso continuado, las filtraciones de agua etc, terminaban afectando al asiento de las piedras, hundiéndose ligeramente unas y alzándose otras, provocando baches y saltos con las consecuentes molestias a transeúntes y vehículos. Se producen entonces intentos de restablecer rasantes y eliminar obstáculos en el nivel de tránsito mediante la extracción de las lastras sobresalientes para rellenar el hueco resultante con piedras pequeñas compactadas con tierra (lám.10).

Este deterioro progresivo explicaría la aparición de echadizos de tierra batida con el cometido inicial de rellenar algunos huecos de lastras extraídas, tapar las juntas y los desniveles entre el empedrado. Los primeros aportes de tierra dejaban muchas de las lastras visibles en superficie, o tal vez la erosión del trá-

fico terminaba por descubrirlas, pero lo cierto es que fueron objeto de sucesivos aportes durante un tiempo indeterminado del bajoimperio, hasta que terminaron las vías *stratas* ocultas en el siglo IV por las *terrarias* de superficie horizontal (lám. 11). Tal vez pueda parecer un receso cualitativo pasar de un firme a otro, pero los usuarios debieron experimentar una mejoría notable: pensemos en los rudimentarios sistemas de amortiguación de los carros de la época, en los riesgos de resbalones de las caballerías, de tropiezo en los viandantes, en el ruidoso traqueteo de los carros... todo ello fue sustituido por un tráfico más fluido, cómodo y silencioso. La tierra utilizada en este cometido fue seleccionada por su óptima resistencia al trasiego y comportamiento escasamente deformante ante el agua. Se trata de tierra limosa muy compacta, a veces mezclada con cal, de las que en Morería se han documentado hasta seis superposiciones. La inevitable formación de baches en las vías *terrarias* también se restauraban con cascotes o echando nuevas pavimentaciones de tierra (provocando recrecidos de distinta potencia). Este dato ha sido refrendado en otras partes de la urbe (Sánchez

**LÁMINA 10**

Reparaciones con piedra menuda (Morería).

Sánchez, 2000: 123 y Palma, en la presente publicación) aunque habrá que precisar en un futuro si fue extensible a todas las calles o sólo a las más transitadas.

La explicación a la sustitución del empedrado por suelos de tierra puede deberse al uso peatonal de la vía (razón de comodidad) cuando se haya avanzado el proceso de privatización de los pórticos que obligó a compartir a viandantes, caballerías y vehículos de tiro las mismas pavimentaciones. El origen de la pérdida de los pórticos y del citado empleo de tierra pudiera estar en relación (aunque no de forma inmediata) con el edicto del emperador Marco Aurelio (Carcopino, 1995: 75-77) por el que se obliga a todas las ciudades del imperio a que el abastecimiento de mercaderías transcurra en horario nocturno... lo que fomentó un fenómeno característico de cualquier gran urbe: la

“contaminación acústica” (Fernández Vega, 1999: 51). De esta manera las pavimentaciones de tierra contribuirían a atenuar los ruidos de la circulación de carruajes en las horas en las que la mayor parte de la ciudadanía dormía. Los comentarios de autores como Juvenal, Marcial o Séneca son bien ilustrativos al respecto aunque la capital de la Lusitania distase mucho de soportar la intensidad del tráfico de la metrópoli.

Precisamente, uno de los motivos que explican la inusual conservación de los enlosados emeritenses es que los viales de tierra batida del bajoimperio ocultaron las pavimentaciones altoimperiales, salvaguardándolas, sin proponérselo, de la posibilidad de convertir las calles en “canteras” dado el aprovechamiento de materiales constructivos que caracteriza a los periodos posteriores.

La aplicación con rigor de la lectura estratigráfica propuesta por Harris permite detectar las pavimentaciones de tierra que por otros sistemas de excavación pasaban inadvertidos. No obstante, en zonas excavadas antes de los años noventa, pueden quedar indicios que adviertan de la existencia de estas evidencias superpuestas a las empedradas; como por ejemplo, la forma sobresaliente adoptada por las rebabas de argamasa adheridas a los muros construidos o reformados que flanquean las vías con la impronta en negativo de la superficie en la que fraguaron (lám. 12) o, con mayores reservas, la línea que media entre la presencia y la ausencia de enlucidos o encintados que señalan el nivel de suelo a partir del cual se pudo acometer la obra. Lo mismo ocurre con la identificación de lo que es pared y su cimiento en relación al careado o no de los muros de fachada, de tal forma que una cimentación “vista”, descolgada, implica un subsuelo de tierra que amortiza ya el empedrado con el que erróneamente se supone coetáneo.

En época visigoda se mantienen en uso las vías *terrarias*, con las debidas reparaciones y nuevos recrecimientos de los niveles de uso, aunque se termina perdiendo el empleo de la tierra limosa sustituida por tierra común aglomerada con cascotes, creando unas superficies abigarradas y heterogéneas de pequeñas piedras y fragmentos cerámicos de teja y ladrillo principalmente, de gran resistencia (lám. 13). Las pavimentaciones pueden presentar vertidos domésticos como cenizas, carbones y restos óseos o

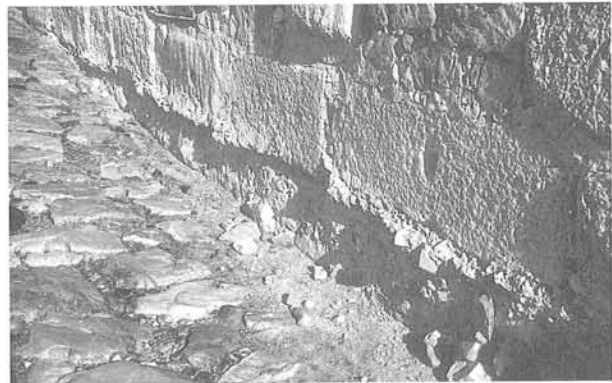
**LÁMINA 11**

Sucesivas pavimentaciones viarias de tierra que ocultan a los empedrados (Morería).

desechos de la actividad industrial que se realice en las inmediaciones, como por ejemplo escoria de las fraguas. Ocasionalmente pueden servirse de echadizos de tierra y escombros para preparar los firmes o acometer nuevos recrecidos en cuyo caso, no es extraño que el material arqueológico contenido en estos primeros estratos de nivelación nos remita al siglo V por valerse de acarreos de los derrumbes procedentes de viviendas afectadas en dicha centuria o de las obras de rehabilitación de las que son objeto en la etapa visigoda. El aglomerado compacto y multicolor de la superficie de las calles de los siglos VI y VII no presentaría la uniformidad visual de las vías *terrarias* romanas pero resultaría bastante menos polvoriento que aquellas e igualmente efectivo.

La evolución en el recrecido paulatino de los niveles de tránsito parece haber sido diferente en cada calle, con tendencia a ser mayor en los puntos más bajos de las calzadas en pendiente y bastante más somero en las vías horizontales. Así por ejemplo, la potencia acumulada en el de Morería desde el pavimento empedrado a la última superficie amalgamada

de tierra y cascotes, es en la mayor parte de su trayecto de 20 cm de grosor, pero pasa al doble donde comienza a buzar. El *decumanus*, entre la manzana II y IV de acentuada pendiente, suma una potencia de 16 cm en la parte alta y 1,20 m calle abajo, al pie de la muralla. El caso del cruce de calzadas en la Alcazaba es más sorprendente, pues el tomo final de tierras de sucesivas vías superpuestas alcanzó en torno al metro

**LÁMINA 12**

En las zonas excavadas décadas atrás pueden quedar indicios en negativo (en los muros de fachada) que delaten pavimentaciones romanas de tierra superpuestas.



**LÁMINA 13**

Tipo de pavimentación de las vías en época visigoda superpuesta a las romanas (Morería).

y medio de potencia (lám. 14). En la esquina de sillares de la manzana quedaron las marcas del desgaste a una altura insólita (lám. 21), así como el testimonio de los diferentes recrecidos de la vía hasta el siglo VIII. En el perfil de la excavación que puede contemplarse hoy (lám. 14), se contabilizan (cuanto menos) cinco superposiciones de vías de tierra; la primera, echada sobre el último empedrado, es del mismo tipo de tierra limosa que se documentó en Morería (bajoimperial), por lo que previsiblemente puede estar integrada a su vez por varias superficies de uso que sólo con su correcta excavación se podrá precisar. La segunda es de gran interés porque supuso el ensanchamiento de la calle (a costa de amortizar parte de un inmueble romano) y la elevación de su cota de uso con más de medio metro de cascotes que pueden ponerse en relación con la crisis de la V centuria y su vigencia en época visigoda. Los

tres recrecidos siguientes de casi 30 cm cada uno (lám. 14), son de tierra con superficie de cascajo que abarcarían la etapa visigoda hasta efectuar el corredor defensivo durante el asedio de las tropas islámicas en los años 712 y 713 que amortiza todo el conjunto al igual que ocurre en el solar de Morería. En cambio, en otras vías, la cota de uso se mantuvo con muy escasa elevación. En un solar de una zona alta de la topografía emeritense cercana a los edificios de espectáculos (Alba, 2000: 287) se documentó una vía que había sufrido un hundimiento a causa de haberse venido abajo la cloaca; el socavón fue rellenado con tierra batida y restaurada la rasante apenas unos centímetros por encima del nivel de tránsito de época romana, en tanto que la conducción de saneamiento quedó fuera de servicio en este tramo.

3. ACCESOS.

Con respecto a la intensidad y tipo de tráfico que soportarían las calles, no sólo dependería de su situación más céntrica o periférica. Desde la fase fundacional, si no todas, si la mayoría de las calles que iban a dar a la muralla contaban con su correspondiente puerta; en este sentido, la ciudad resultaba muy permeable y ágil al tráfico. Pero si las vías eran muy semejantes entre sí, no ocurría lo mismo con los vanos de la muralla que fueron jerarquizados en función de su ancho condicionando en cierto modo el volumen de circulación para entrar y salir de la urbe. Al tipo de puerta monumental- emblemática de doble arcada que distinguía los cuatro puntos de acceso a las dos avenidas principales, se sumaban las entradas de cuatro metros de luz (para carruajes grandes de doble tiro) como en Morería y junto al Anfiteatro, seguidos de otros con la mitad, y por último poternas de uso preferentemente peatonal, de 1,20 m, lo que no impide el paso de una montura (lám. 15). Si se cumple la pauta equidistante de Morería, Mérida dispondría de más de cuarenta vanos en la muralla (se entenderá que los viandantes podrían hacer uso de cualquiera de los accesos al igual que los vehículos menores de las entradas mayores).

Por una de las puertas mejor conservadas en el área de Morería (lám. 16) sabemos que irían rematadas en arco (con ladrillos), que disponían de car-

**LÁMINA 14**

Las líneas con tendencia horizontal visibles en sección indican la superposición de vías en época visigoda (a la derecha, un inmueble tardoantiguo que ocupa parte de la calle)

pintería de cierre (aparecen las quicieras) y que la parte más baja de las jambas iba reforzada con sillares para recibir el roce del eje de los carros u otros golpes. Obviamente el tipo de entrada determinaba la afluencia de tráfico y la intensidad la categoría del eje viario en relación a las zonas más o menos vitales del interior y la importancia de los caminos del exterior. En el siglo V estos vanos serán estrechados unos y tapiados otros por razones de seguridad (Alba, 1998: 374), acentuando la jerarquización de los accesos disponibles y de esta forma, el tránsito por las vías que conducen a ellos, limitando a los usuarios las opciones. En realidad siempre existieron condicionantes que favorecieron el flujo por unas determinadas calles frente a otras, pero la urbe tardoantigua desde finales del siglo V adopta medidas defensivas que reducen ostensiblemente su permeabilidad.

En la etapa visigoda serán recuperadas algunas puertas con su ancho original, mientras otras continuarán cegadas o acortadas. El acceso mostrado en la lámina 16, tras ser nuevamente liberado del tapiado de la quinta centuria, presenta la restauración de una

de las jambas con sillares de pequeño formato, mampostería y cal, que estrechó su luz impidiendo el paso de carros. Tal vez estos indicios también apunten a un control de las mercaderías que entrasen y saliesen de la ciudad.

4. OCUPACIÓN DE LA VÍA PÚBLICA.

A grandes rasgos, el ancho y trazado de las calzadas emeritenses se mantuvo vigente en el bajoimperio y en la etapa visigoda sin graves alteraciones salvo en lo tocante a los pórticos que delimitaban todas las manzanas residenciales. Con ello no pretendamos asegurar un urbanismo intacto en toda Mérida, pues se produjeron invasiones puntuales de la vía pública, de forma especial en el siglo IV cuando las intrusiones fueron de mayor entidad.

Tenemos ejemplos de estructuras que ocupan parcialmente la vía, estrechándola, en los bajos de la biblioteca municipal (lám. 17), en el Teatro (Mélida, 1915: 22) y en el Anfiteatro, en relación a accesos o cuerpos de escalera que dan entrada a una vivienda y a los edificios de espectáculos respectivamente.

**LÁMINA 15**

Portillo en la muralla (detrás) y vía amortizada por dependencias termales (a la izquierda, es visible el empedrado bajo el suelo de *signinum*)

**LÁMINA 16**

Acceso en la muralla (Morería)

Concretamente se trata de unos macizos de *caementicium* (con peldaños de cantería) de doble acceso enfrentado que comunican con puertas a notable altura del suelo (lám. 9). En la vivienda más al norte del *kardo* que encierra la Alcazaba se documenta otro caso consistente en un escalón frontal sencillo, construido de ladrillo con solería de *opus signinum* (de fragmentos cerámicos grandes). También relacionado con un singular sistema de acceso que estrecha la vía a 4,5 m es el de sendos estribos de un paso elevado que comunica con el graderío alto del Anfiteatro (lám. 18). Esta estructura se ha interpretado en relación a la muralla (Bendala y Durán 198: 258), pero debido a que se encuentra bastante alejada de ella proponemos otra finalidad, la de servir de “puente” que salvase el desnivel causado al excavar el terreno perimetral del Anfiteatro (advírtase cómo la estructura se adosa al talud de la fosa) en las obras para

construir la fachada sur, habilitar vomitorios y proyectar la vía de circunvalación del edificio de espectáculos. De este modo, mediante un acceso elevado, se

**LÁMINA 17**

Al fondo, cuerpo de escalera que invade la vía.



LÁMINA 18

Estribos de un puente para paso elevado al graderío del Anfiteatro (el de la izquierda se adapta al corte en talud del terreno).

facilitaba a los espectadores la salida o la entrada desde un promontorio que quedó “descolgado” hasta la *cavea summa*. En este flanco la vía no aparece empedrada, lo que tal vez no debe achacarse a una mala conservación sino a que se pavimentó como se encuentra hoy, con tierra, debido a su utilización estrictamente peatonal. Sustenta también esta posibilidad el hecho de que al pie de los pilares del paso elevado, y a un lado del *vomitório* principal, la vía está atravesada por una escalera semienterrada de pedaños de granito a la que más adelante haremos referencia por constituir una barrera para carros y caballerías.

Que algunas obras relacionadas con accesos se emplacen ocupando parte de la calle es comprensible por ser motivo de causa mayor lo que fuerza a instalarlas, sin graves perjuicios para el tráfico. Más difícil es justificar la invasión de una parte de la calzada por ampliaciones de mejora de las *domus* que previamente ya habían privatizado los pórticos: por ejemplo, en el *kardo* de la Alcazaba la calle pasa de 5,60 a 4,55 debido a una dependencia termal (*praeforium*) que se proyecta hacia la vía, y una habitación anexa de uso inconcreto. En Morería contamos con dos ejemplos más, debidos nuevamente a instalaciones de baños

privados; en uno, es un habitáculo cuadrangular con una bañera triconque que, adosado al plano de fachada de una *domus* (manzana II, “Casa de los Mármoles”), sobresale 1,67 m hacia la calle (lám. 19), pasando la vía en este punto de 5,40 m a 3,50 m de ancho; el otro caso es el más extremo de los documentados hasta el presente en Mérida, pues aquí unos baños privados se instalan amortizando completamente un *decumanus minor* (el que separaba las manzanas IV y V, lám. 15). Aunque tal vez no haya que tomarlo como un hecho general, sí al menos es sintomático de una mayor tendencia a los cambios en el bajoimperio, más concretamente impulsados en el siglo IV, y en relación con la vitalidad constructiva de obras oficiales y privadas que se derivan del nombramiento de Emerita como capital de la diócesis Hispaniorum (Arce, 1986: 98 y 99).

La tendencia de este proceso se mantuvo en la Mérida tardoantigua. En Morería se ha registrado un sólo ejemplo de ocupación parcial de la calle en época visigoda (lám. 20), si bien desplazó el eje de la vía a un lado y mantuvo un ancho superior a cuatro metros al incorporar un espacio desaparecido de pórtico (Alba, 1999: 395 y 403). Recientemente se ha documentado en un solar cercano a Morería, en la



LÁMINA 19

Estructura termal privada que invade parte de la vía (Morería).

calle Arquitas, una habitación que invade parte de un *decumanus* (Feijoo, nº de intervención 8.021). Un ejemplo contrario a lo apuntado, en que la calle gana espacio al ámbito privado, se registra en la excavación de la Alcazaba donde en la zona del cruce de vías, la calle tardoantigua, pavimentada con cascotes, se ensanchó primero a costa de ocupar el flanco de la vivienda romana que hace esquina, obligando a retranquear la fachada del inmueble 2,85 m, pasando la calle a ganar un ancho superior a 10 m en relación a una puerta aladaña en la muralla que aún no ha sido excavada. En tan ancho espacio, en época visigoda se levantará un inmueble adosado a la muralla que volvió a dejar la vía en 5 m (lam. 14).

5. ALGUNOS ELEMENTOS RELACIONADOS CON LA CIRCULACIÓN.

Por último, terminamos este apartado con unos modestos pero interesantes elementos permanentes en las calles de Emerita: los quitagolpes, las barreras para el transporte rodado y los reductores de velocidad. Todos ellos asociados a las vías empedradas.

Los primeros consisten en una pieza de granito

colocada en vertical y arrimada al punto que se desea proteger, interpuestos allí donde las ruedas o el eje de los carros producen roces o golpes al girar y la circulación es más intensa (lám. 21). Los lugares donde se emplazan son en determinadas puertas de la muralla y en las esquinas de las manzanas. En la calle de la Alcazaba tenemos dos ejemplos, uno en cada esquina, otro en Morería, en el vértice norte de la manzana IV; quedan por lo menos cuatro en la entrada monumental del puente y otro, casi enterrado, en el acceso de la muralla cercano al Anfiteatro. Todos debieron cumplir eficazmente su función porque nos han llegado muy desgastados. Cuando todas las calles estaban provistas de soportales sostenidos por fustes de granito, las esquinas en las que confluían éstos iban reforzadas con sillares que aseguraban la estabilidad de los mismos (también en previsión de los golpes). Tras la ocupación de los pórticos por las viviendas es cuando se busca proteger las esquinas de los inmuebles anteponiendo tales piezas de cantería.

Como barrera para impedir o desviar el tráfico rodado, cabe interpretar un salto de cota notable en

**LÁMINA 20**

Inmueble de época visigoda que ocupa parte de la vía (Morería)

el encuentro de dos calzadas mediante un escalonamiento provocado por un muro que impide de esta forma el acceso a los vehículos de tiro. Contamos con tres casos significativamente ubicados en torno a los edificios de espectáculos: dos en la vía de circunvalación del Anfiteatro y uno en la del Teatro. Están contruidos con mampostería y abundante argamasa, lo que unido a su notable grosor (de 72 cm), les convierten en la más sólida solución para contener el aterrazamiento que originan. Uno de estos “saltos” impedía el paso de carros que entrasen por la puerta de la muralla anexa al Anfiteatro obligándoles a internarse en la ciudad sin posibilidad de girar hacia la calzada que media entre los edificios de espectáculos (lám. 22). Frente al acceso principal del Teatro por el lado sur, existe otro muro de aterrazamiento en la vía, que provocó una elevación de la cota de uso de la

calzada y amortizó los primeros peldaños de una escalera de fábrica para acceso a un vomitorio a la que ya hemos hecho alusión. Hay dos ejemplos más en torno al Anfiteatro, uno conserva cerca de medio metro de altura (diferencia de un escalón si se restituye el enlosado) y el otro se habilitó como escalera con varios peldaños de granito (junto a la puerta principal del lado sur del Anfiteatro). Presumiblemente, estos obstáculos supondrían la peatonalización (predominante o tal vez exclusiva en festividades y acontecimientos concretos) de la mayor parte del circuito que comunicaba con los edificios de espectáculos, al menos en la fase última que nos ha llegado tras elevar las cotas de tránsito primitivas. En cambio, el lado norte se mantuvo siempre abierto al tráfico como advierten las huellas de erosión y las soluciones adoptadas para proteger a los

**LÁMINA 21**

Pieza de granito antepuesta para evitar los golpes de los carruajes (advírtase el desgaste que acusa también la esquina del inmueble) (Alcazaba).



**LÁMINA 22**

Barrera que impedía el tránsito a los carros (Anfiteatro)

**LÁMINA 23**

Cruce de calzadas en Morería

viandantes: un acerado y reductores de velocidad para carruajes.

Los “limitadores de velocidad” pueden desempeñar otras misiones complementarias, como desviar la circulación de su cadencia o de encaminar, si se prefiere, el transporte rodado. Funcionan como obstáculos interpuestos en la vía que hay que salvar. En Emerita los hay de dos tipos a razón de su emplazamiento, según se encuentren en el medio de cruces de vías (en cuyo caso se utilizan lastras irregulares de diorita), o en otro lugar (piezas regulares de granito).

El bloque céntrico de diorita que sobresale visiblemente en el cruce de Morería tendría múltiples funciones (lám. 23). En primer lugar servir de tapadera a un punto de acceso a las cloacas. La enorme piedra apoya sobre un brocal de granito, y dispone de sendos orificios o gafas para retirarla y colocarla mediante una grúa. Pero son su gran tamaño y sobre-

elevación lo que lleva a relacionarla con la circulación viaria con tres sentidos adicionales: uno para impedir el tránsito por un punto débil de la vía, aquel donde en el subsuelo confluyen las bóvedas de dos cloacas; dos, para servir de rudimentaria rotonda que regule el sentido de la circulación evitando que se enreden las ruedas de los carros al girar para cambiar de calle; y tres, debido a su altura, interviniendo como limitador de velocidad en un punto conflictivo y de escasa visibilidad como es todo cruce. Además, pudo ser utilizado para otros cometidos más circunstanciales como es el de facilitar desde aquí la montura a los jinetes, o servir de improvisados asientos a los transeúntes (lo mismo podría apuntarse de los quitagolpes colocados por delante de las esquinas). Tapaderas de este tipo han aparecido en otros cruces de la red viaria (Mélida, 1910: 121).

Con respecto a las piezas de granito instaladas en



LÁMINA 24

Umbral en resalte para moderar la velocidad de acceso por una de las puertas de la muralla (adviértase el desgaste ocasionado por el paso de los carros). Detrás, piezas interpuestas en la vía.

plena vía se identifican dos modalidades de colocación: las que se disponen en perpendicular a la calzada y las de sentido longitudinal. La primera va asociada a los accesos de la muralla, a modo de umbral en resalte, como se aprecia en Morería y en la puerta monumental del Puente consistente en una pieza monolítica de 1,57 m x 62 cm (lám.24). En la segunda, el sillar se coloca canteado atravesado en mitad de la vía, o a un lado en dirección del tráfico, caso de la puerta del Puente (donde apenas sobresale del desgaste que ha sufrido —lám. 24—), o a la salida de una de las puertas del Anfiteatro, respectivamente. Con estos elementos se pretende aminorar la velocidad de los carros al tener que salvar estos obstáculos, pero en el del Anfiteatro, además, se intentaría desviarlos para impedir accidentes a la salida del público que asiste a los juegos (lam. 25). La pieza en cuestión, con 36 cm de ancho, 1,05 m de longitud y (pese al visible desgaste) 33 cm de altura, posiblemente acompañada por otras, pues hay rellenos de reparación equidistantes en la vía, obligaba a conducir los carros por encima procurando que las

ruedas no chocasen con ella. Esta forma de “dirigir” el tráfico por un punto incidió en el desgaste de la pavimentación cuyas marcas paralelas nos informan del ancho más común de los carruajes de aquella época, entre 1,30 m y 1,40 m.

Durante la etapa visigoda todos estos elementos auxiliares pasaron a caer en desuso (a excepción de los umbrales de las puertas —lám. 24—), bien porque fueron retirados, porque desgastados quedaron fuera de servicio, o porque con los recrecidos de las pavimentaciones terminaron sepultados, sin ser reemplazados por piezas análogas.

CONSIDERACIONES FINALES:

Durante los siglos I y II la práctica totalidad de las calles emeritenses están integradas por dos espacios públicos nítidamente diferenciados: los pórticos y las vías, para uso peatonal y para carros y caballerías respectivamente. Hay indicios de una fase precedente que hemos denominado “provisional” que abarcaría las primeras décadas (fase fundacional), en las que habrían sido marcados los espacios viarios y utili-



LÁMINA 25

Bloque interpuesto en la vía para moderar la velocidad de los carros (Anfiteatro).

zados en tanto aguardan ser pavimentados con lastras.

En una segunda fase de obra, al tiempo que se construyeron las cloacas, las calles fueron esmeradamente pavimentadas con grandes piedras con el sentido definitivo con que los constructores romanos parecían dotar a las obras públicas. La capital de la Lusitania dispuso de calles amplias y regulares a semejanza de las ciudades del Oriente Helenístico romano como Antioquia, Palmira, Gerasa, Apameia, etc. (García y Bellido 1985: 112 y 220). Sin embargo, las condiciones topográficas del solar emeritense, con notables pendientes, obligaron a efectuar aterrazamientos artificiales. Las reformas practicadas tanto en las viviendas como en los edificios públicos, forzaron a renovar superficies de uso para regularizarlas, atenuar su inclinación, repararlas etc. Por ello pese a su similitud, no todos los pavimentos empedrados poseen una misma cronología, aunque puedan haber terminado coexistiendo. Es lo propio del desarrollo de una ciudad bien planificada, lo que no impide que se lleven a cabo reformas y mejoras con el paso del tiempo.

Designar cronologías para obras realizadas consecutivamente en un proceso extenso que puede o no haber afectado a varias calles, a una sola, o a un lugar concreto, tramo o un punto de ésta, resulta sumamente complejo. Sin duda conforme progresen las intervenciones arqueológicas futuras, se irá estableciendo la diacronía de los cambios que cabe asignar a obras públicas que en la actualidad apenas logramos esbozar a grandes rasgos.

Interpretar las vías desde un punto de vista sincrónico nos conduce inevitablemente a un modelo urbanístico del altoimperio, pero si nos aproximamos a ellas identificándolas como soluciones de continuidad, surgen de esas mismas calles una proyección temporal de siglos. El brillo de las dioritas, su fino tacto, los surcos erosionados... testimonian el uso continuado de las superficies de tránsito hasta el bajoimperio. Después, las calles siguieron siendo las mismas, pero no ya las pavimentaciones ocultas por echadizos de tierra.

Como en todo proceso, se suceden cambios puntuales junto a otros de gran incidencia: unos debido a intervenciones aisladas y otros, como resultado de

acciones comunes que han quedado plasmadas en el registro arqueológico. Podemos aproximarnos de esta forma, con las limitaciones que se derivan de los indicios dejados en el registro arqueológico —a veces muy débiles, otras irreconocibles (en positivo o negativo), y sólo en contados casos, evidentes— a la síntesis de un proceso constructivo que respetó en gran medida el trazado primitivo de las calles, pero no el de los pórticos anexos de los que quedan rastros dispersos como testigos de un elemento público adicional que el ámbito doméstico fue incorporando para sí.

Algo similar ocurre en la arquitectura privada que es objeto de reformas de ampliación y actualización de acuerdo con las modas constructivas y decorativas de cada época. Estas reformas que a veces afectan a espacios de uso público, como serán primero los pórticos y más adelante la calle misma, no deben considerarse como pruebas de la decadencia de la ciudad sino, todo lo contrario, reflejan una gran vitalidad constructiva impulsada por proyectos de mejora y fuertes inversiones privadas.

De el *Digesto* (compendio de leyes realizadas por edicto de Justiniano), tendremos presentes algunos títulos para comprender mejor el mantenimiento y conservación de las calles emeritenses, así como sus posibles transformaciones mediante el cumplimiento o incumplimiento de obligaciones y prohibiciones de la población y (o) autoridades municipales, dado que la legislación imperial terminó convirtiendo en leyes las normas municipales tácitas o expresas que regulaban el funcionamiento de la propia Roma.

Título VIII: “Que nada se haga en lugar público”.

“No hagas ni metas nada en lugar público que pueda causarle daño, excepto lo que se haya concedido por una ley, un senadoconsulto, un edicto o un decreto de los príncipes...” (p. 388)

Título X: “Que cada vecino haga la reparación de calle correspondiente a su propia casa; que limpie las conducciones de agua que van al descubierto y las repare de forma que no estorbe el paso de un vehículo.” (p. 392)

Título XI: “... 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.” (p. 393)

“Ordenanzas municipales” de las que se puede deducir que la uniformidad característica de las vías emeritenses, en su trazado, medidas, pavimentaciones, presencia de pórticos, etc...se debió a que fueron obras públicas; del mismo modo que su conversión en el bajoimperio en calles de tierra. Mientras que en otras obras menores puede reconocerse la iniciativa privada, como es en canalizaciones o en algunos quitagolpes esquineros, probablemente (como recoge el *Digesto*) bajo autorización competente. Pero si finalmente el aprovechamiento privado de los pórticos pudo deberse a una ambigüedad en la titularidad de la propiedad o a una concesión (y venta) de un espacio de uso público “prescindible”, las invasiones de estructuras del ámbito doméstico en la vía pública no deja lugar a dudas de que son alteraciones de mayor calado igualmente autorizadas o por lo menos consentidas. Nos referimos no tanto a las obras relacionadas con los accesos a las viviendas (una vez desaparecidos los pórticos) como a las dependencias privadas que se internan en la calle, como por ejemplo, son las de tipo termal.

A tales intrusiones cabe asignarles otro tipo de autorización municipal más “personalizada” en respuesta a necesidades de los potentados que dan una idea de su influencia en el poder local. Es revelador que en la relación de ejemplos conocidos en Emerita, ninguno pertenece a construcciones humildes que invadan parcial o totalmente la calle, sino que son todas grandes *domus* señoriales las que ilustran este proceso. En conclusión, en el bajoimperio se producirán diversas “concesiones” al aprovechamiento de suelo urbano público puntualmente reconvertido en edificable para hacer frente a una demanda de poderosos ciudadanos; o lo que es lo mismo, se advierte una “flexibilidad” de las normas municipales que dejan entrever previsible tratos de favor a unos vecinos frente a otros.

Vitalidad constructiva de intereses particulares a costa del espacio público que motiva esas alteraciones urbanísticas que pueden sustentar la idea de “degradación” o “decadencia” tan al uso para definir a una ciudad de finales del Imperio, justo cuando



LÁMINA 26

Muchas de las calles de Mérida descienden de aquellas vías romanas, solo que a una cota superior de tránsito. El caso del *decumanus maximus* (en la imagen) ha mantenido su importancia a lo largo de dos milenios.

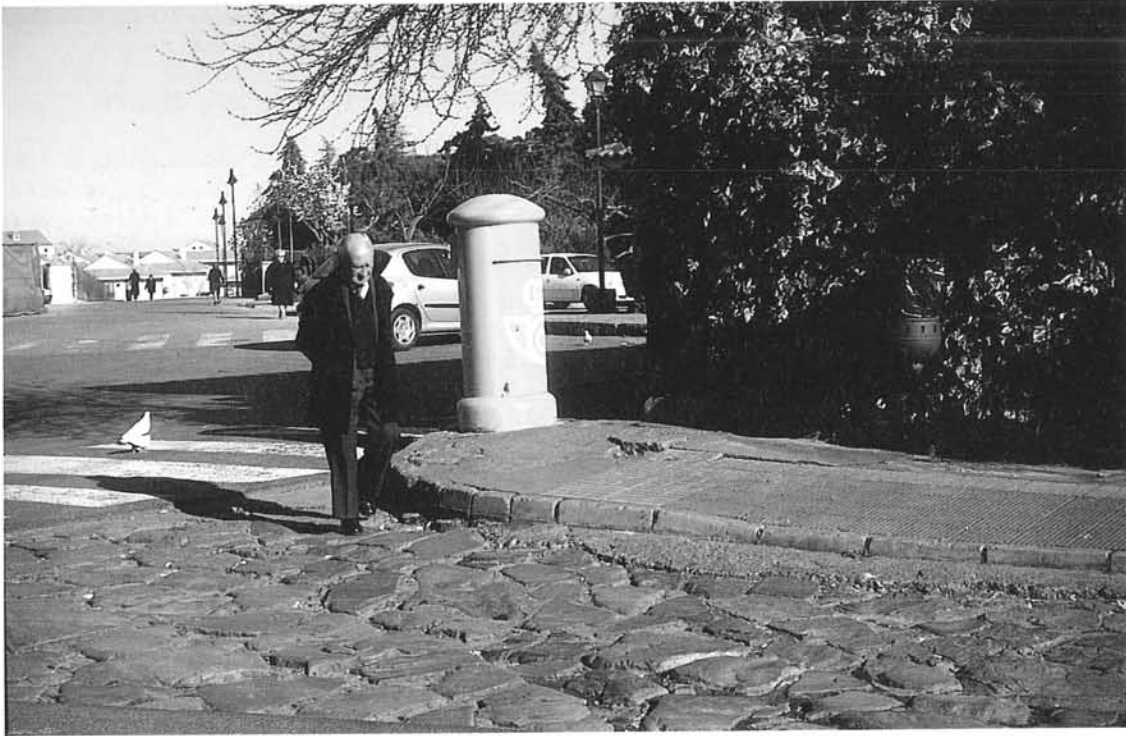
indican todo lo contrario. El papel capital de Mérida en el siglo IV lo avala.

Ignoramos qué circunstancias intervinieron en el proceso y la forma (venta, cesión gratuita, canon simbólico, apropiación indebida, etc.), o si hubo licencias autorizadas o consentidas, pero en cualquier caso, nos dan una idea del grado de influencia ostentado por los propietarios que acometen las obras. Con todo, pese a los ilustrativos ejemplos que hemos apuntado, el entramado reticular de calles se mantuvo sin alteraciones determinantes durante toda la etapa romana y la visigoda (muy distinto a lo que ocurre con los pórticos en su paulatina desaparición desde el siglo II, cuanto menos, completada a lo largo de la tardoantigüedad).

Con las vicisitudes sufridas en la V centuria, el tránsito de la ciudad romana a la de etapa visigoda va aparejado a cambios determinantes en el aprovechamiento de espacios públicos, como son las áreas forenses o aquellas donde los edificios de culto cristiano y otros edificios se habían implantado modificando el paisaje urbano precedente, flujos y usos

(Mateos, 2000b). Pero a grandes rasgos siguen vigentes las calles, igualmente espaciosas y rectilíneas, solo que con pavimentaciones de cascotes a las que van a parar basuras domésticas. Hay cuidado en mantenerlas para uso público, lo que no impide que prosiga la tendencia a invadir puntualmente parte de su espacio como ya se produjese en el siglo IV. Que el reticulado viario se mantenga también entonces nos lleva a concluir que hubo una autoridad local que veló por el interés público o si se prefiere, contuvo los intereses particulares. El registro arqueológico nos terminará informando de hasta qué punto la norma se compatibilizó con las demandas de las élites civiles y eclesiásticas.

Todo esto puede dar una idea de continuidad y “normalización” en la urbe tardoantigua, sin apenas elementos de cambio respecto al bajoimperio, porque no es la calle (como superficie de tránsito) un contexto que quede especialmente transformado. Para aproximarnos a los cambios cualitativos que argumentan un notable contraste con la ciudad romana debemos recurrir a la vivienda y a su relación con la

**LÁMINA 27**

Vía sobre vía

calle. En un trabajo sobre el ámbito doméstico vimos cómo, tras la apariencia de pervivencia de los mismos inmuebles romanos, se ocultaba su desarticulación para reocuparlos en época visigoda y un cambio en los modos de subsistencia, y de vida, en una palabra, que añadía importantes tintes de novedad (Alba, 1999). La semblanza presentada de la calle pudiera dar la impresión de una mera continuidad de lo anterior, de ahí que el término “transición” tal vez sea el que mejor se ajuste para resumir la evolución del viario urbano emeritense, porque estrictamente si lo reducimos a las vías urbanas, así lo fue. Sin embargo este medio no debe engañarnos, hay que ponerlo en conexión con la evolución del entorno y aquí sí hay elementos de juicio que apuntan a otra realidad menos continuista, más dinámica y alterada, como esperamos mostrar en un próximo trabajo.

Oponer la ciudad de etapa visigoda a la romana probablemente constituya un artificio intelectual (por ser un planteamiento anacrónico de base), sin embargo es así como desde la Arqueología se pueden explicar los procesos y conclusiones a los que los

historiadores llegan por diversas fuentes. Numerosos estudios, de los que se dieron buena muestra en el simposio de “Visigodos y Omeyas” celebrado en Mérida en 1999, defienden que el siglo VII será clave para conformar una realidad diferente ¿respecto a qué? En la diacronía de lo que continúa, se transforma, desaparece, nace o renace, están algunas respuestas.

* * *

Resulta hoy sorprendente la “vigencia” de las calles de Emerita en Mérida (lám. 26). Sus empedrados quedaron sepultados por otras pavimentaciones, pero la mayor parte del trazado viario se mantuvo (no sin alteraciones) a lo largo de dos milenios. Constituyen en el conjunto patrimonial de Mérida un ejemplo fosilizado de pervivencia en el uso público de un tránsito de generaciones pasadas, presentes y futuras. Por lo que respecta a nuestro tiempo, algunas han sido recuperadas para su antigua función, testigos paradójicos de la revolución de los transportes y del asfalto, que invitan a quienes las transitan a evocar el pasado (lám. 27).



BIBLIOGRAFÍA

- ALBA, M. (1997): "Ocupación diacrónica del Área Arqueológica de Moreda (Mérida)". *Memoria 1. Excavaciones arqueológicas en Mérida 1994 - 1995*, pp. 285-315.
- ALBA, M. (1998): "Consideraciones arqueológicas en torno al siglo V en Mérida: repercusiones en las viviendas y en la muralla", *Memoria 2. Excavaciones Arqueológicas en Mérida 1996*, pp. 361-385.
- ALBA, M. (1999): "Sobre el ámbito doméstico de época visigoda en Mérida". *Memoria 3. Excavaciones arqueológicas en Mérida 1997*, pp. 387-418.
- ALBA, M. (2000): "Intervención arqueológica en el solar de la c/ Suárez Somonte, esquina con c/ Sáenz de Buruaga: Transición de un espacio doméstico y viario de época romana a la Tardoantigüedad". *Memoria 4. Excavaciones arqueológicas en Mérida 1998*, pp. 277-303.
- ALMAGRO, M. (1961), *Guía de la ciudad y de sus monumentos*, Valencia.
- ALMAGRO, M. (1983): "La topografía de Emerita Augusta", *IV Congreso de Estudios Extremeños*, pp. 114-137.
- ÁLVAREZ MARTÍNEZ, J. M. (1981): *El puente y el urbanismo de Augusta Emerita*. M.N.A.R. Madrid.
- ÁLVAREZ MARTÍNEZ, J. M. (1983): "Excavaciones en Augusta Emerita". *Arqueología de las ciudades modernas superpuestas a las antiguas*. Zaragoza. Pp. 37-49.
- ÁLVAREZ MARTÍNEZ, J. M. (1991): *La ciudad romana de Mérida. Cuadernos de Arte Español. Historia 16*. Madrid.
- ÁLVAREZ J.M, CERRILLO E, ENRIQUEZ J.J, RAMOS F, et alii (1994): *Conjunto Arqueológico de Mérida*, Salamanca.
- ÁLVAREZ SÁENZ DE BURUAGA, J. (1982): "Observaciones sobre el Teatro romano de Mérida", *El teatro en la Hispania romana*, pp. 303-311-28.
- ÁLVAREZ SÁENZ DE BURUAGA, J. (1974): "Una casa romana con valiosas pinturas, de Mérida". *Habis 5*, Sevilla, pp. 169-187.
- ÁLVAREZ SÁENZ DE BURUAGA, J. (1976): "La fundación de Mérida". *Augusta Emerita. Actas del Bimilenario*, Mérida, pp. 19-28.
- ARCE, J. (1986): *El último siglo de la España romana (284-409)*. Alianza Universidad, Madrid.
- AYERBE, R. (1999): "Intervención arqueológica en el solar de la c/ Suárez Somonte, 66: Restos de una domus y un cardo porticado". *Memoria 3. Excavaciones arqueológicas 1997*. Mérida, pp. 169-196.
- BALIL, A. (1973): *Casa y urbanismo en la España antigua. Studia Archaeologica 20*, Valladolid.
- BALIL, A. (1976): "Sobre la arquitectura doméstica en Emerita", *Augusta Emerita*. Madrid. pp. 75-91.
- BARRIENTOS, T. (1998): "Intervención arqueológica en el solar de la c/ San Salvador, esquina Holguín. Un ejemplo de la evolución del viario urbano emeritense". *Memoria 2. Excavaciones arqueológicas 1996*. Mérida. pp. 103-133.
- BARRIENTOS, T. : (1998): "Intervención arqueológica en el solar de la C/ Adriano, 62". *Memoria 2. Excavaciones arqueológicas 1996*, Mérida, pp. 27-54.
- BARRIENTOS, T. (1999): "Intervención realizada en el solar de la C/ Pizarro, nº 61". *Memoria 3. Excavaciones arqueológicas 1997*, Mérida, pp. 197-214.
- BENDALA, M. y ÁLVAREZ MARTÍNEZ, JM (1995): "Semblanza de Augusta Emerita". *Extremadura Arqueológica*, pp. 179-190.
- BENDALA, M. Y DURÁN CABELLO (1995): "El Anfiteatro de Augusta Emerita: Rasgos arquitectónicos y problemática urbanística y cronología", *El anfiteatro en la Hispania Romana*, pp. 247-264.
- BERROCAL, L. (1987) : " La urbanística de Augusta Emerita (I)", *Revista de Arqueología nº 71*, Madrid. pp. 36-45.
- CALERO, J. (1986): *La muralla romana de Augusta Emerita: Estudio histórico y arqueológico* (tesis de licenciatura inédita). Mérida
- CARCOPINO, J. (1995): *La vida cotidiana en Roma en el apogeo del Imperio*, ediciones Temas de Hoy, Madrid.
- FEIJOO, S. (1999): "Generación y transformación del espacio urbano romano de Augusta Emerita al exterior de la muralla". *Memoria 3. Excavaciones arqueológicas 1997*, Mérida, pp. 571-581.
- FERNÁNDEZ VEGA, P.A. (1999): *La casa romana*. Akal, Madrid.
- FUENTES DOMÍNGUEZ, A. (1997): "Aproximación a la ciudad hispana de los siglos IV y V de C.". *Congreso Internacional La Hispania de Teodosio. Vol. 2*, Madrid, pp. 477-496.
- GARCIA Y BELLIDO, A. (1985): "Urbanística de las grandes ciudades del Mundo Antiguo". *CSIC. Instituto español de Arqueología*, Madrid (2ª edición).
- GARCÍA MORENO, L. A. (1986): "Las transformaciones de la Topografía de las ciudades en Lusitania en la Antigüedad Tardía", *Revista de Estudios Extremeños XLII*, Badajoz, pp. 97-114.
- GARCÍA SANDOVAL, E. (1966): *Informe sobre las casas romanas de Mérida y excavaciones en la Casa del Anfiteatro. Excavaciones Arqueológicas en España, nº 49*. Ministerio de Educación y Ciencia, Madrid.
- HERNÁNDEZ RAMÍREZ, J. (1998): *Augusta Emerita. Estructura urbana. Colección Arte- Arqueología nº 18*. Diputación de Badajoz, Badajoz.
- MACÍAS, M. (1929): *Mérida monumental y artística*, Barcelona.
- MÁRQUEZ, J. (1997a): "Intervención en un solar de la c/ San Salvador, nº 34, esquina c/ Holguín". *Memoria 1. Excavaciones arqueológicas en Mérida 1994 - 1995*. Mérida. pp. 144-148.
- MÁRQUEZ, J. (1997b): "Intervención en un solar de la c/ Oviedo, nº 24". *Memoria 1. Excavaciones arqueológicas en Mérida 1994 - 1995*. Mérida. pp.168-176.
- MATEOS, P. (1995a): "Arqueología de la Tardoantigüedad en Mérida: Estado de la cuestión", *Los últimos romanos en Lusitania. Cuadernos Emeritenses 10*. M.N.A.R, Mérida, pp. 127-152.
- MATEOS, P. (1995b): "Proyecto de Arqueología urbana en Mérida: Desarrollo y primeros resultados", *Extremadura Arqueológica IV*, pp. 191-215.
- MATEOS P, ENRÍQUEZ JJ (1996): "Mérida. Conjunto Arqueológico", *Extremadura Patrimonio de la Humanidad*, Mérida, pp. 63-103.
- MATEOS, P. (1997): "El urbanismo emeritense en época paleocristiana (SS. V-VI)". *La tradición en la Antigüedad Tardía. Antig. crist. Murcia XIV*, pp. 601-616.
- MATEOS, P. (1998) : "Reflexiones sobre la trama urbana de

Augusta Emerita”, *ANAS* 7-8 . M.N.A.R, Mérida, pp. 233-253.

MATEOS, P. (2000a): “La arqueología urbana de Mérida durante 1998”. *Memoria 4. Excavaciones arqueológicas 1998* . Mérida, pp. 12-21.

MATEOS, P. (2000b): *Sta. Eulalia de Mérida. Arqueología y urbanismo*, Anejos de Archivo Español de Arqueología, CSIC, Madrid.

MATEOS, P. (2000c): “Emerita Augusta, de capital de la Diócesis Hispaniarum a sede temporal visigoda”, *Sedes Regia-Regna Barbarica*, Barcelona 491-520).

MATEOS, P. y ALBA, M. (2000): “De Emerita Augusta a Marida”. *Visigodos y Omeyas. Anejos Archivo Español de Arqueología XXXIII*, Madrid, pp. 141-167.

MATEOS, P. (2001): “La arqueología urbana de Mérida durante 1999”. *Memoria 5. Excavaciones arqueológicas 1999*, Mérida.

MELIDA, J.R. (1925): *Catálogo Monumental de España, Provincia de Badajoz*, Tomo I, Madrid.

MELIDA, J.R. (1915): *El Teatro romano de Mérida. Archivos, Bibliotecas y Museos*, Madrid.

MOLANO, J., GABRIEL, E., MONTALVO, A. GONZÁLEZ, M. (1991): “Arqueología urbana en Mérida: 1987-1990, *Actas das IV Jornadas arqueológicas*. Lisboa, pp 45-55

PALMA, F. (2001): “Intervención arqueológica realizada en el solar de la c/ Lope de Vega, 6. Ampliación al conocimiento del trazado viario romano de Mérida “. *Memoria 5. Excavaciones arqueológicas, 1999*, Mérida.

SÁNCHEZ BARRERO, P. D. (1999): “Trabajo desarrollado por el Equipo de Seguimiento de Obras durante el año 1997. Una zanja en la Plaza de Pizarro”. *Memoria 3. Excavaciones arqueológicas, 1997* . Mérida. pp. 241-250.

SÁNCHEZ BARRERO, P.D y MARÍN, B. (2000): “Caminos periurbanos de Mérida”. *Memoria 4. Excavaciones arqueológicas, 1998* . Mérida. pp. 549-569.

SOS BAYANT, V. (1965): *Geología de las inmediaciones de Mérida (Badajoz)*. Boletín del instituto geológico y minero de España, nº 75, Madrid.

VELÁZQUEZ JIMÉNEZ, A. (2001): *Repertorio de Bibliografía arqueológica emeritense. Emerita 2000. Cuadernos Emeritenses*. M.N.A.R. Mérida.

VITRUBIO ML (S. I): *Los diez libros de Arquitectura*. Edic. 1991. Barcelona. pp. 216-219.

