

Las calles de al-Andalus (segunda parte)

Maribel Fierro CCHS (CSIC) y Luis Molina EEA (CSIC)

La idea de un trazado irregular de calles que caracterizaría a la ciudad islámica por serlo ha sido abandonada por haberse demostrado que en ciudades fundadas por musulmanes hay una planificación con regularidad de trazado y porque el aspecto laberíntico lo produce en realidad una evolución histórica

El derecho islámico distingue entre la calle verdadera, abierta por los dos extremos, que es un camino público por donde todo el mundo (musulmanes y no musulmanes) tiene derecho a circular, y el callejón que la mayor parte de los autores considera una vía ‘privada’ que pertenece en co-propiedad a los vecinos.

La vía pública

El gobernante o sus delegados eran los responsables de establecer la mezquita del Viernes en los núcleos urbanos que así lo requerían, fijar la ubicación de los edificios del gobierno y del tesoro, el zoco, las murallas y sus puertas, así como las vías públicas que conectaban todas esas estructuras, especialmente las que iban desde el centro político-religioso de la ciudad hasta las puertas. Esas eran las vías públicas. Nadie posee esa vía en propiedad. Tal y como ha expuesto Jean-Pierre van Staevel, "*La vía pública es como un río, algo de utilidad general, que no es susceptible de apropiación sino de derecho de uso, de paso y circulación, por ello la ley se fija en aquello que causa perjuicio a ese derecho*".

En la Mérida bajo-imperial, según Miguel Alba, se ha podido detectar cómo miembros de las élites logran apoderarse de espacios públicos. En la Córdoba musulmana conocemos un intento por hacerlo, estudiado por Christine Mazzoli-Guintard. El chambelán del emir ‘Abd Allāh, Ibn al-Salīm (m. 914), se apoderó de una parte de la calle incorporándola a su jardín y rodeando de un muro el espacio que había robado a la calle. Esto ocurrió entre 888 y 907. Los juristas emitieron – como era normal – dictámenes contradictorios sobre lo hecho por el chambelán. Pero la mayor parte se mostró contraria, siendo condenado Ibn al-Salīm a destruir el muro que materializaba su acaparamiento de la vía pública. En este caso, alguien se había erigido en *muhtasib* denunciando lo hecho por el chambelán. Algunos años más tarde, Ibn ‘Abd

al-Ra'ūf estipulaba que nadie podía beneficiarse en su propio interés de los caminos y vías. En enero de 972, el califa cruzó con su cortejo un barrio de Córdoba y pudo comprobar que una calle que bordeaba un foso se había vuelto muy estrecha, por lo que hizo comprar y luego destruir las tiendas que bordeaban esa calle para asegurar la circulación por ella.

Ibn al-Imām de Tudela atribuye esta defensa de lo público al Profeta: “Quien se apodera sin derecho de un pedazo de tierra, de un campo, de un camino público o del *finā'* de una casa, Dios le pondrá un collar de la anchura de siete campos el día del Juicio”. La tradición es de dudosa autenticidad y establece un castigo de tipo religioso (tendrá lugar en el más allá) y no legal. El jurista malikí de Qayrawan Saḥnūn (m. 820) condenó toda usurpación de los caminos públicos, siendo obligada la restitución aunque hubiesen pasado veinte años “porque los caminos públicos no prescriben”. Pero introduce dos correctivos:

- acepta el hecho cumplido sobre el suelo usurpado si existe un edificio ocupado, la posesión se ha realizado desde hace tiempo, no se ha producido protesta alguna y se ha olvidado el origen exacto de la ocupación. Esa larga posesión en el tiempo implica que el ocupante queda protegido contra una posible reivindicación, pero sin conferirle la propiedad plena y efectiva. Es, en cualquier caso, una puerta abierta al abuso, sobre todo en época de desorden o de debilidad de la autoridad, y que pueda llevar a que se toleren usurpaciones del dominio público y a que se atente contra los caminos públicos.

- Saḥnūn prohibió que se acaparase el *finā'* si ello suponía que se impedía el paso, lo cual implica que se admite lo que no impide el paso. Otro jurista malikí admite el hecho cumplido como también lo hace Ibn al-Imām de Tudela cuando la invasión de la vía pública es tan leve que no incomoda a nadie, en concreto, si se sigue permitiendo el paso de camellos cargados con fardos, fijándose la dimensión mínima de la vía pública en 7 codos (entre 3,36 y 3,78 metros), anchura en principio estimada para una calle privada por el fundador de la escuela malikí y que los malikíes acaban adoptando para las vías públicas¹. Muḥammad b. Talīd (m. 908) conectó la anchura de la calle a quienes pasan por ella: si son hombres, siete codos; si también ganado y vacas, 20 codos. Hubo otros juristas que se mostraron más severos. En Túnez, el cadí Ibn 'Abd al-Rafi' ordenó a Ibn al-Rāmī (siglo XIV), maestro albañil, que destruyese las tiendas que habían sido construidas por los vecinos de una calle, en todos los tramos de esa calle,

¹ Cf. la anchura de 5 y 6 metros de las vías de Mérida.

independientemente de si la calle se había estrechado mucho o poco. El hecho de que se mostrase tan firme indica que se sentía apoyado por un gobernante fuerte, ya que la norma parece haber sido la indulgencia.

Otros casos de apropiación de la vía pública mencionados en los dictámenes legales son la construcción de un abrevadero o el caso de unos tintoreros que extienden sus tejidos teñidos y mojados sobre la calle molestando a los transeúntes y ensuciando sus vestidos. También los tenderos tendían a ir acaparando la vía pública con sus puestos y en el caso de un zoco en Túnez, los cadíes intentaron evitarlo pero no lo lograron.

¿Quiénes son los que hacen apropiaciones? Si eran gentes poderosas, los afectados podían no iniciar un litigio y esta falta de acción en contra podía llevar a la prescripción adquisitiva (*hiyāza*). El jurista qayrawaní al-Suyūrī (m. 1067) fue preguntado por el caso de una persona que había incluido dentro de su casa una parte de la vía pública y contra el que los vecinos habían iniciado un litigio después de veinte años. Contestó que lo que había sido construido debía ser destruido, restituyendo a la vía lo que le había sido robado si la prueba (*bayyina*) era clara. No podía haber prescripción adquisitiva en este caso. La tentación de apropiación parece haber sido fuerte y debía ocurrir con frecuencia: por ello, al-Ŷazīrī (m. 1189), autor de una compilación de documentos notariales, incluye un acta para casos de invasión de la vía pública.

Los callejones o adarves

Las calles y callejuelas sin salida eran consideradas propiedades privadas sobre las que tenían derecho los vecinos, ya fuesen individuos o grupos familiares. Su beneficio es común a todos los vecinos y por ello ninguno tiene el derecho de hacer nada en ellas –puerta, saledizo o foso, en la zona que sea –si no es con el acuerdo de las otras personas que allí residen. Por otro lado, cada vecino tiene un derecho de uso preferencial (*mirfaq*) a lo largo de su muro, junto a su puerta. Por ello, a los vecinos les interesa mostrar generosidad con los demás, permitiendo, por ejemplo, a su vecino poner una viga en sus muros o darle derecho de paso sobre su fondo, así como no molestarse entre sí (un vecino no puede abrir una puerta justo enfrente de la puerta de su vecino para evitar la intrusión visual). Para prevenir los litigios, se les anima a alcanzar el consenso y actuar en común.

Aparte de aquellos aspectos que estaban en manos del gobernante, la formación de una ciudad dependía en gran medida de las decisiones y acciones de los que residían en los barrios, ya que cuando construían sus casas y otras estructuras se veían influidos por las propiedades adyacentes a las que tenían que ajustar sus propios diseños. Las alineaciones de las calles respondían a las estructuras que a lo largo de ellas se creaban y a los cambios que ocurrían en ellas. El sistema era auto-regulador y adaptativo.

El barrio en una ciudad islámica pertenece a sus habitantes y de alguna manera es una prolongación de las casas, por ello Juan Zozaya dijo que los callejones estrechos penetrando en las manzanas siguen las mismas pautas que los pasillos en las casas, como sistema de acceso a los domicilios o a las habitaciones. Las vías internas de los barrios dependen en gran medida de la discreción de sus habitantes y de ahí que se forme una red arbórea de calles.

Estas calles o callejones de los barrios que se ramifican de las vías públicas se conocen como adarves y pueden acabar siendo callejones sin salida. Los juristas no parecen haberse preocupado por fijar la anchura de los callejones. El fundador de la escuela malikí se limitó a decir que esa anchura debía equivaler a la distancia que permitiese el paso de una carga sobre una montura, refiriéndose posiblemente a las dos cargas simétricas cargadas sobre un camello acompañado por su dueño².

Este tipo de callejones están atestiguados en las fuentes árabes andalusíes desde fechas muy tempranas. Leopoldo Torres Balbás concluye: “Los barrios de habitación de las ciudades hispanomusulmanas estaban, pues, formados en gran parte por una yuxtaposición de adarves, cuyas puertas se abrían a calles de tránsito libre. El adarve podía estar abierto por su otro extremo a una calle, a un corral, o cerrado, es decir, en este último caso, sin salida; unas veces se reducía a una pequeña calle o callejón - adarvillo o adarvejo en el castellano medieval - y otras tenía varias calles o callejuelas y aún, en ocasiones, como el de la Sueca de Toledo, una plazoleta en la que se celebraba un mercadillo. En el adarve podía haber pocas o muchas viviendas, según su extensión. Treinta y tres hemos visto que encerraba uno de Mallorca y nueve el de Dabuchec de la misma ciudad”.

² En 1845 la anchura de una calle en El Cairo se determinó midiendo la anchura de dos camellos cargados con fardos.

¿Qué tipo de actuaciones se les permitía a los vecinos cuyas residencias daban a los callejones? ¿Podían actuar como quisieran, por ejemplo, abriendo puertas³, o tenían que ponerse de acuerdo para cualquier modificación o innovación? Para los malikíes – de nuevo - rige el principio de *lā ɗarar*: cada vecino puede hacer lo que quiera mientras no moleste a los demás. La práctica de Córdoba era que toda apertura de puerta requería el acuerdo de los vecinos. El jurista de Qayrawan al-Suyūrī fue preguntado por una casa que estaba al fondo de un callejón cuyo propietario construyó una extensión metiéndose en la vía tres codos; cubrió además la extensión con una galería que incluía una cocina. La respuesta fue que era indispensable volver al estado original. Saḥnūn ya había dicho que era necesario tener el consenso de los vecinos para cualquier cambio que se hiciese en un callejón, de manera que es de suponer que el propietario no había buscado tal consenso. El jurista cordobés Ibn ‘Attāb (m. 1069) emitió una fetua en la que concluía que, si los vecinos estaban de acuerdo en reparar un adarve, el que rehusase contribuir debía ser obligado a hacerlo.

La práctica de cerrar un callejón con una puerta está atestiguada en ciudades como Qayrawan durante el siglo X y en las ciudades andalusíes desde el s. XIII. Ibn Sa‘īd (m. 1286) registró en efecto que en las ciudades de al-Andalus había adarves con puertas que se cerraban por la noche y que en cada calle había serenos armados que llevaban una luz y un perro de vigilancia. Esta precaución era necesaria para evitar los asaltos, robos y asesinatos nocturnos. Esto se hacía no sólo por razones de seguridad contra ladrones y tal vez contra soldados que exigían pagos, sino – como bien ha señalado Jean-Pierre van Stäevel – por fenómenos de cristalización puntual de grupos de solidaridad familiar y vecinal, marcados por una pertenencia topográfica común. Esta práctica podía dar lugar a litigios cuando nuevamente no había habido consenso entre los vecinos o cuando uno de los vecinos sufría molestias por el ruido de la puerta cuando se abría y cerraba. En Túnez, el dueño de varias casas que daban a un callejón puso una puerta para cerrarlo, pero el dueño de una de las casas que también daba al callejón lo denunció ante el juez y éste ordenó que la puerta fuese demolida y que con la venta de los escombros se pagase al operario encargado de la demolición. Otro caso - estudiado por Mazzoli-Guintard- recoge que un hombre construyó una casa cuya parte trasera daba a un callejón sin salida que pertenecía a un grupo familiar (*qawm*). El

³ Mazzoli-Guintard ha señalado que la frecuencia de litigios a los que daba lugar la apertura de puertas en las calles se refleja en el hecho de que al-Yaziri en su formulario notarial incluye un acta para denunciar el perjuicio causado por la apertura de una puerta.

hombre abrió una puerta en ese callejón. Al cabo de tres años, las gentes del callejón vendieron su casa y el comprador quiso hacer cerrar la puerta alegando que se trataba de una modificación reciente. Los alfaquíes consultados contestaron que el nuevo propietario no tenía derecho a protestar y que solo los vendedores tenían ese derecho, es decir, sólo si hubiese habido un litigio anterior a la venta podría el nuevo comprador haber tenido derecho a actuar.

Saledizos

El derecho romano prohibía explícitamente la construcción de saledizos sobre una vía pública. En el derecho islámico y en concreto en el malikí no hay nada parecido. De nuevo, los juristas malikíes permitían esas construcciones siempre y cuando no causasen molestia a los transeúntes. Saḥnūn dice además que si alguien es propietario de una casa a cada lado de una calle puede construir un puente de unión entre ambas, mientras que otro jurista, Ibn Ziyādat Allāh, lo prohibió aunque no sabemos si las circunstancias eran las mismas. Esta permisividad se puede entender como una extensión del concepto de *finā'*. Entre las condiciones que se imponen está el hecho de que esas extensiones sobre la vía no debían provocar oscuridad, aunque el hecho de que esos saledizos quitasen luz podía no ser mal visto en sitios calurosos. Ese tipo de construcciones además tenían que tener la suficiente altura como para permitir el paso de quienes fuesen montados. Se llega incluso a contemplar la posibilidad de rebajar la calle para evitar causar perjuicio a los transeúntes que van montados.

Otros asuntos que dan lugar a discusiones legales

A diferencia del derecho romano, el derecho islámico no impone nada respecto a proteger el aspecto exterior de las casas y las calles. ¿Qué pasa cuando un edificio ha caído en ruinas en una calle y el lugar se llena de basura? Saḥnūn dijo que el dueño era responsable de la limpieza del lugar, bastando con que solo hubiese molestado a un vecino. Pero si molestaba a más, todos los vecinos eran responsables de ocuparse de la limpieza del lugar, pues, como dijo Ibn Abī Zayd, lo más probable era que hubiesen sido los vecinos los que hubiesen tirado la basura.

Respecto a la evacuación de aguas, se diferenciaba entre las aguas pluviales y las aguas fecales. La evacuación del agua de lluvia desde una casa a la calle no se veía mal siempre y cuando no afectase al vecino de enfrente por ser la calle estrecha. En un

callejón sí se prohibía a no ser que se hubiese creado una costumbre. Si eran aguas sucias estaba prohibido que saliesen a la calle.

La puerta de la sala de abluciones de una mezquita que daba a la calle fue desplazada hacia el interior de la mezquita. A partir de ese momento, los niños y las gentes que no deberían entrar en la mezquita empezaron a meterse en la sala de abluciones. Algunas gentes del barrio opinaron que había que volver a colocar la puerta en su anterior sitio y algunos de los ulemas consultados se mostraron de acuerdo.

Se plantea la siguiente cuestión: el gobernante ha construido unas tiendas que alquilan las gentes para comerciar y junto a esas tiendas hay tres mezquitas con unos imames asalariados. Uno de los tenderos empezó a hacer la oración a mitad del día y a mitad de la tarde, parándose en medio de las tiendas en el momento de la oración y llamando a las gentes a que fuesen a rezar con él. Los otros tenderos empezaron a hacerlo así, dejando de acudir a las mezquitas ‘oficiales’. Los alfaquíes consultados condenaron que se rezase en el zoco. Entre los pocos hadices (tradiciones del Profeta) que tratan temas relacionados con las calles se cuenta uno en el que prohíbe que se rece en ellas.

Un tendero dijo a su empleado que echase agua sobre una vía pública y como consecuencia de ello una persona murió. El jurista hanafí Abū Yūsuf opinaba que si el tendero se beneficiaba por mojar la calle era responsable por el daño que tal acción podía haber causado. Si alguien monta a un animal en la vía pública y el animal se tropieza y mata a alguien, su propietario es responsable, pero solo si el animal ha utilizado las patas delanteras (que el propietario controla), no las patas traseras o la cola que el propietario no controla. También es responsable si había parado al animal en medio de la calle, pero no si el animal circulaba. En general, si el animal es doméstico el propietario no es responsable. Preguntado Mālik por la balconada de una casa que se había caído matando a un transeúnte, respondió que no se puede considerar responsable a quien la había hecho construir.

Reflexiones finales

La idea de un trazado irregular de calles que caracterizaría a la ciudad islámica por serlo ha sido abandonada por haberse demostrado que en ciudades fundadas por musulmanes hay una planificación con regularidad de trazado y porque el aspecto laberíntico lo produce en realidad una evolución histórica. ¿Cuándo se produce y por qué?

En la evolución histórica pudo haber influido la herencia de la Tardo-Antigüedad, la inseguridad ciudadana o la acción de grupos familiares; según Bulliet, el abandono del tráfico rodado ha de ser tomado en cuenta. Decisiva parece haber sido la influencia del derecho islámico que permite apropiaciones de la calle que poco a poco le van confiriendo un trazado irregular. A pesar de reticencias iniciales, los juristas malikíes dieron muestra de una gran tolerancia cuando el suelo acaparado estaba construido desde hacía tiempo, cuando la persona afectada no había protestado y sobre todo cuando la construcción invasiva no afectaba al tráfico. Para van Staëvel, la obstrucción de una vía y su transformación en callejón se produce por evolución y es circunstancial, no estructural. Mazzoli-Guintard nos recuerda además que la impresión de desorden es errónea: hay una jerarquización entre las calles que responde a las necesidades de la vida económica y social. Así, en Murcia había cuatro categorías de calles: las vías de comunicación principales, escasas en número, que ponen en relación el centro de la ciudad con las puertas; luego, las calles que salen de estas vías principales para articular en torno a ellas los sectores de la ciudad, las calles principales de los barrios; en tercer lugar, calles públicas secundarias que completan la red de las calles de un barrio; en cuarto lugar, los callejones que representan las últimas ramificaciones del sistema y que dan acceso a las viviendas. Frente a la interpretación tradicional de una ciudad que se transformaba de manera anárquica por la iniciativa individual, de las obras jurídicas se deduce una ciudad gestionada por sus ciudadanos para su beneficio común, recurriendo al aparato judicial para regular los abusos de los vecinos.

* Esta panorámica basada en los estudios citados en la Bibliografía se presentó en 2017 en el VIII Taller Toletum *¿Conectando ciudades? Vías de comunicación en la Península Ibérica*, Universidad de Hamburgo. <https://www.toletum-network.com/es/2017/10/toletum-viii-staedte-verbinden-kommunikationswege-auf-der-iberischen-halbinsel/>

Bibliografía

Acién Almansa, Manuel, "El origen de la ciudad en al-Ándalus", *Al-Andalus, país de ciudades. Actas del Congreso celebrado en Oropesa (Toledo), del 12 al 14 de marzo de 2005*, Toledo, Diputación Provincial, 2008, 15-22

Alba Calzado, Miguel, "Características del viario urbano de Emerita Augusta entre los siglos I y VIII", Alicante: Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, 2007 <http://www.cervantesvirtual.com/nd/ark:/59851/bmcd384>

Brunschvig, Robert, "Urbanisme médiéval et droit musulman", *Revue des Études Islamiques* 15 (1947), 122-155

Cañizar Palacios José Luis, "Consideraciones sobre aspectos jurídico-legislativos en relación con las vías públicas de Hispania durante la Antigüedad Tardía", *Hispania antiqua* 29 (2005), 225-236.

Carballeira Debas, Ana María. "[La ciudad en al-Andalus: Estructura y funciones del espacio urbano](#)", *El mundo urbano en la España cristiana y musulmana medieval*, Oviedo, Universidad, 2013, 75-92.

Cressier, Patrice, Maribel Fierro y Jean-Pierre van Staëvel (eds.), *L'urbanisme à l'Occident médiéval au Moyen Age: aspects juridiques*, Madrid: Casa de Velázquez / CSIC, 2000.

Epalza, Mikel de, "[Espacios y sus funciones en la ciudad árabe](#)", *Simposio Internacional sobre la Ciudad Islámica*, Zaragoza, Institución Fernando el Católico, 1991, 9-30.

Gutiérrez Lloret, Sonia. "[De la civitas a la madina: destrucción y formación de la ciudad en el sureste de Al-Andalus. El debate arqueológico](#)", *Actas del IV Congreso de Arqueología Medieval Española. Sociedades en transición. Tomo I: Ponencias (Alicante, 4-9 octubre de 1993)*, Alicante, Asociación Española de Arqueología Medieval-Diputación Provincial de Alicante, 1993, 13-35.

Hentati, Nejmeddine, "La rue dans la ville de l'Occident musulman médiéval d'après les sources juridiques malikites", *Arabica. Journal of Arabic and Islamic Studies* 50 (2003), 273-305.

Hentati, Nejmeddine. "Évacuation des eaux usées dans la ville de l'occident musulman médiéval d'après les sources malikites", *Al-Andalus Magreb* 21 (2014), 23-55.

Malpica Cuello, Antonio y García Porras, Alberto (eds.). *Las ciudades nazaríes. Nuevas aportaciones desde la arqueología*, Granada, Alhulia, 2011
Malpica Cuello 2010

Marín, Manuela, "Tudela en época islámica: a propósito de la obra de Ibn al-Imam", *El patrimonio histórico y medioambiental de Tudela*, Tudela, 2001, 23-31

Martínez Enamorado, Virgilio y Torremocha Silva, Antonio (coords.), *Actas. 11 Congreso Internacional "La ciudad en al-Andalus y el Magreb [Algeciras]*, Granada: Fundación El Legado Andalusi, 2002.

Mateos Cruz, Pedro y Miguel Alba Calzado, "De Emerita Augusta a Marida", en L. Caballero Zoreda y P. Mateas Cruz (eds.), *Visigodos y omeyas. Un debate entre la*

Antigüedad Tardía y la Alta Edad Media (Mérida, abril de 1999), Madrid, 2000, 143-168

Mazzoli-Guintard, Christine. *Ciudades de al-Andalus. España y Portugal en la época musulmana* (s. VII-X V), Granada, Editorial al-Andalus y el Mediterráneo, 2000.

Mazzoli-Guintard, Christine, *Vivre à Cordoue au Moyen Age. Solidarités citadines en terre d'Islam aux X-XI siècles*. Rennes: Presses Universitaires de Rennes, 2003.

Mazzoli-Guintard, "Que nul n'empiète sur la rue qui appartient à tous: à propos d'une tentative d'accaparement de la voie publique à Cordoue au début du Xe siècle", *Estudios sobre patrimonio, cultura y ciencia medievales IX-X* (2007-2008), 165-183.

Murillo Redondo, J. F., M. T. Casal García y E. Castro del Río, "Madinat Qurtuba. Aproximación al proceso de formación de la ciudad emiral y califal a partir de la información arqueológica", *Cuadernos de Madinat al-Zahra* 5 (2004), 261-262.

Navarro Palazón, Julio y Jiménez Castillo, Pedro. *Las ciudades de Alandalús. Nuevas perspectivas*, CSIC-UZA-Cortes de Aragón - Instituto de Estudios Islámicos y de Oriente Próximo (IEIOP), 2007

Passini, Jean (coord.), *La ciudad medieval: de la casa al tejido urbano: actas del primer Curso de Historia y Urbanismo Medieval*, Cuenca, Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha, 2001.

Rèklayté, Ieva. *Vivir en una ciudad de Al-Ándalus. Hidráulica, saneamiento y condiciones de vida*, Zaragoza, Universidad, 2012.

Torres Balbás, Leopoldo. "[Los adarves de las ciudades hispanomusulmanas](#)", *Al-Andalus* XII, 1 (1947), 164-193.

Torres Balbás, Leopoldo, *Ciudades hispanomusulmanas*, 2 vols., Madrid, 1985.

van Staëvel, Jean-Pierre, "[Casa, calle y vecindad en la documentación jurídica](#)", en Navarro Palazón, Julio (ed.), *Casas y palacios de al-Andalus. Siglos XII Y XII*, Granada, Fundación El Legado Andalusi, 1995, 53-61.

van Staëvel, Jean-Pierre, *Droit malikite et habitat à Tunis au XIV siècle. Conflits de voisinage et normes juridiques d'après le texte du maître-maçon Ibn al-Rami*, El Cairo: Institut Français d'Archéologie Orientale, 2008.

Yanagihashi, Hiroyuki, *A history of the early Islamic law of property: reconstructing the legal development, 7th-9th centuries*, Leiden: Brill, 2004.

Zozaya, Juan. "[Urbanismo andalusi](#)", *Cidades e História, Actas del Congreso 1987*, Lisboa, Fundação Calouste Gubenkian, 1992, 143-156.