

La vía Trajana

por Luigi Salierno*



Benevento. Arco de Trajano. Plano con el recorrido de la Vía Trajana

El patrimonio histórico incluye también en su significado aquel que incumbe a un ámbito geográfico extenso, vertebrado por características comunes, por un substrato cultural común o por una ruta histórica. Éste es el caso de la Vía Trajana en el sur de Italia, que ha sido objeto de estudio para su recuperación histórica y cultural, y ha conseguido aunar esfuerzos de diversos organismos y vincular los hitos de la calzada romana dentro de un proyecto de gran coherencia estructural para el territorio.

The Via Traiana. Our historic heritage also includes within its meaning all that has to do with a large geographic extension, articulated by common characteristics, by a cultural substrate or by a historic route. This is the case of the Via Traiana in the south of Italy, which has been an object of study for its historic and cultural recuperation, and has managed to gather the efforts of different institutions and link the landmarks of the Roman road in a project of great structural coherence for the territory.

*Luigi Salierno es arquitecto

1. Benevento. Puente Valentino sobre el río Calore



El área de estudio está ubicada en la región de Campania, entre las provincias de Benevento y Avellino, en el sector del Antiguo Sannio llamado históricamente Irpinia.

La zona del territorio nacional italiano atravesada por la cadena montañosa de los Apeninos, una especie de espina dorsal que se extiende desde la zona centro norte del país hasta el extremo meridional de la provincia de Calabria, presenta características completamente diferentes de las áreas costeras; aquéllas distan un gran trecho de un mar con el que no guardan relación alguna, por lo cual su desarrollo cultural ha tenido un carácter completamente distinto frente al experimentado por las zonas costeras.

El área está salpicada de macizos montañosos que alcanzan en algunos casos alturas notables, casi siempre superiores a los 1.000 m, surcados por corrientes de agua de carácter torrencial en la mayoría de los casos, representando a menudo más un obstáculo que una posibilidad de vado. Pocos son los ríos cuyos valles permiten el paso a través de la cordillera de los Apeninos. Por ello, los ríos Calore, Miscano, Tammaro y Fortore han sido tan importantes en el desarrollo histórico de estas áreas.

El desconocimiento y ausencia de renombre no resta importancia a esta zona, que recientemente “descubierta”, ha sido objeto de estudio por parte de los expertos de diversos campos, básicamente, especialistas en bienes culturales.

Por desgracia, estos estudios no la han salvado de la acción del hombre. A pesar del conocimiento del valor histórico y cultural del territorio, se ha intervenido sin tener en cuenta lo que se destruía a cambio de un enriquecimiento económico que representaba un empobrecimiento cultural de la zona aún más grave. A este estado de cosas han contribuido en gran parte los terremotos que han ocasionado un efecto destructivo doble: uno

inmediato y menos grave; y otro a medio y largo plazo, infinitamente más nocivo. Las “ayudas” económicas a las zonas afectadas por un sismo, ya fuera en el terremoto del año 1962, pero sobre todo en el caso del terremoto de 1980, no fueron sino un enorme flujo de dinero que vino a menudo sin ningún criterio lógico que, básicamente acabó por destruir casi exclusivamente aquello que todavía estaba en pie para reconstruirlo de nueva planta.

De este modo se han desmantelado los centros históricos de muchos asentamientos y sus monumentos se han acabado por estropear con “intervenciones de restauración”. En el curso de tres decenios, multitud de edificios de todo el territorio han sufrido intervenciones tales que lo han modificado de modo sustancial y lo han transformado en algo completamente diferente a la imagen, prácticamente inmutable, que mantuvo durante siglos enteros.

La historia del Sur de Italia hasta el segundo milenio a.C., es decir, hasta el asentamiento de pueblos itálicos venidos del Norte de Europa, refleja una verdadera amalgama de culturas. Los pueblos ubicados en la faja costera de los mares Adriático y Tirreno mantenían continuos contactos comerciales y por tanto culturales, suscitándose la necesidad prioritaria de atravesar la espina dorsal de los Apeninos. Estos mismos flujos continuos a través de la zona montañosa interna determinó el desarrollo de itinerarios y el florecimiento de centros habitados a través de las vías de comunicación.

Estas vías o *tratturi* representaron, además de un mero instrumento de comunicación, un enorme vehículo de desarrollo cultural y social. Permitían acceder a las llanuras de la Puglia atravesando los puertos de montaña del Abruzzo, del Molise y de la Campania interna, es decir, del ámbito del Antiguo Sannio.



2

2. Forum Novum. Tramo de la pavimentación de la vía Trajana. Detalle de la misma

3. S. Arcangelo Trimonti/Paduli. Trazado actual de una carretera comarcal sobre la misma vía Trajana

4. Buonalbergo. Vista desde S. Arcangelo Trimonte

5. Forum Novum. Fragmento de marco con bajorrelieves de decoración floral reutilizado como arquitebe de una casa de campo

Si se observan los pueblos que han habitado este área, se percibirá como la única constante verdadera que los vertebraba constituyen estas vías de comunicación, realizadas, bien con fines comerciales, bien bajo móviles militares, pero siempre recorridas con profusión.

Estos caminos seguían, como aún sucede hoy en muchos casos, vías naturales, los pasos que mejor permitían salvar los obstáculos montañosos. De hecho, a través de los valles de los ríos Calore, Miscano y Tammaro y algunos puertos de montaña, se han generado y consolidado recorridos que, comenzando como los *tratturi* nombrados, pasaron a ser calzadas romanas, más tarde caminos medievales, para convertirse finalmente en rutas modernas.

La vía Trajana

Los trechos de los Apeninos de las vías Apia y Trajana han retomado en parte antiguos caminos, racionalizándolos y simplificándolos gracias a la notable capacidad de los ingenieros militares romanos.

Ambas vías parten de la ciudad de Beneventum (la actual Benevento) y tienen como punto de destino los puertos marítimos más importantes de la provincia de Puglia: Brundisium (Brindisi) y Tarento (Taranto), lugares de embarco fundamentales para los contactos con las colonias de Oriente.

La vía Apia, llamada Regina Viarum, tenía su origen en Roma; uno de sus nodos fundamentales en el sur de Italia era la ciudad de Capua, en la costa Tirrénica y, por tanto, en la zona de Nápoles; de allí, internándose en las montañas alcanzaba la ciudad de Benevento. A partir de aquí se bifurcaba, asumiendo el nombre de vía Trajana para el tramo del noreste (realizado por el emperador Trajano a principios del siglo II d.C.), y man-

tenía su nombre de vía Apia para el tramo más meridional.

La vía Trajana representaba una alternativa a la vía Apia en forma de un recorrido que racionalizó caminos ya existentes y consolidados a través de las áreas internas del Alto Sannio, en función de exigencias fundamentalmente militares. Para comprender técnicamente la obra llevada a cabo por Trajano se necesita hacer referencia a los usos y exigencias militares romanas, y a su modo de salvar las distancias entre localidades lejanas, como por ejemplo las ciudades costeras del mar Tirreno y las zonas de guerra de los Balcanes, a través del puerto de Brundisium.

El proyecto de la Vía se basaba en la distancia que un militar en marcha podía recorrer en un día, es decir 20 millas (aproximadamente 30 kilómetros; 1 milla = 1,482 km). Por lo tanto, a una distancia de XX millas del punto de partida se necesitaba un centro de descanso; a menudo y preferiblemente se identificaba este lugar con un centro habitado ya existente.

A mitad del recorrido, o sea a X millas del punto de partida se ubicaba otro lugar, identificado con el apelativo de Forum, lugar de parada y descanso. Probablemente el origen de estos *Fora** de parada a mitad de camino se remonta a las realizaciones de las primeras calzadas en la época republicana, que partían de Roma y daban acceso a asentamientos cercanos. Estos enclaves eran el lugar donde se instalaban los magistrados estatales encargados de la construcción de dichas calzadas. Los *Fora* fueron adquiriendo una connotación cada vez más técnica-militar. De hecho acabaron indicando los lugares de depósito de los instrumentos y materiales necesarios para la realización de las calzadas; es significativo que se usara el mismo nombre para denominar el lugar, en el cruce del cardo y el decumanus de un campamento militar, donde se guarda-

*Plural latino de Forum. N. del E.



3



4

ban los materiales de construcción y las herramientas.

Si este lugar de parada era válido para los militares, por qué no había de serlo también para los viajeros comunes. Como quiera que éstos requerían condiciones diferentes de descanso surgieron a lo largo de las calzadas otros lugares de reposo, que adquirieron nombres diversos en función de los servicios prestados, como dar cobijo a los viajeros, cambiar caballos, o adquirir víveres para el viaje.

Si se aplica la regla general relativa a la distancia recorrida por los militares en el primer trecho de la vía Trajana desde Beneventum, se observará el rigor extremo con el que se aplicaban estos principios: a XXI millas de Beneventum se encontraba el centro de *Aequum Tuticum*, mientras que a mitad de recorrido, en la milla X estaba ubicado *Forum Novum*.

Las millas recorridas se amojonaban mediante *Cippi militari*, grandes lápidas monolíticas de forma cilíndrica, de un metro aproximado de diámetro, que indicaban además de la distancia al punto de partida (en caso de la vía Trajana el Arco de Trajano en Benevento), el nombre del constructor de la vía. Un ejemplo muy bien conservado es sin duda el mojón XIII de la vía Trajana, hallado en el territorio de Buonalbergo, que conserva la inscripción dedicada al Emperador Trajano, que *VIAM A BENEVENTO BRUNDISIUM PECUN(ia) S(ua) A(edificare) F(ecit)*, es decir, que hizo construir la calzada a su costa.

Seguramente pudo afrontar este tremendo gasto gracias al botín de las campañas militares contra los dacios. La referencia al emperador se puede encontrar también, en los sellos en los ladrillos utilizados para la realización de los puentes. Los puentes de la vía Trajana son obras de alta ingeniería, realiza-

das en gran número, incluso a poca distancia entre ellos, con tal que la calzada tuviera un trazado rectilíneo siguiendo el recorrido más breve aunque fuera el menos sencillo.

En muchos casos, la propia disposición de los puentes que se destacaban como monumentos de la vía romana, continuamente utilizados, incluso en épocas posteriores, ha permitido reconstruir el recorrido de una calzada de cuyo trazado no quedaba rastro alguno. Con la decadencia del Imperio el cuidado de las calzadas se fue abandonando, por lo que únicamente se conservó el trazado recorrido por los viajeros y algunos puentes que, si bien reducidos a un estado ruinoso, eran de gran utilidad para atravesar los torrentes en época de crecida.

De este modo el conjunto de la vía se redujo a un estrecho camino rural del cual ni siquiera se recordaba el nombre primitivo; en algunas ocasiones el eje de la calzada se desplazó lentamente algunos metros llegando a cubrir el adoquinado romano con detritos y utilizándose como arcén incluso para sepultar a los difuntos. Un ejemplo de esta práctica se puede en la localidad Ischia di Fiume, en el término de Paduli, donde, hace algunos años se descubrió una sepultura de la Alta Edad Media en plena calzada al margen de la carretera actual.

En la época medieval parte de la vía Trajana fue identificada con la vía *Sacra Longobardorum* que conducía al promontorio del Gargano, a S. Michele, lugar desde donde los cruzados se embarcaron hacia Tierra Santa. Actualmente se puede reconstruir por tramos el trazado de la vía, partiendo de las ruinas de monumentos todavía visibles, especialmente puentes. Otras trazas son los hallazgos ocasionales de tramos de adoquinado o de obras de mantenimiento: estos descubrimientos confirman la frecuente coincidencia de las carreteras actuales, tanto las



5



6

6. Buonalbergo. Puente de Chianche sobre el torrente de Santo Spirito

7. Sellos estampados en ladrillos del puente de Chianche

8. Buonalbergo. Puente de Chianche, detalle de la pavimentación del puente

9. Aequum Tuticum. Gran bloque con una inscripción relativa a la construcción de las Termas durante el imperio de Adriano

principales como las comarcales, con la vía Trajana.

El punto de partida de esta vía es el Arco de Trajano, un arco de triunfo de marco único, que fue mandado realizar en honor al emperador en su regreso de las campañas victoriosas contra los dacios, en los años 114-119 d.C. En ambos lados se pueden observar los bajorrelieves que representan la gesta del emperador; en la parte superior se encuentra la inscripción dedicada al emperador por el senado y el pueblo romano.

El punto de llegada de la calzada, en el trecho de la región de Campania, es el núcleo de Aequum Tuticum. Éste fue un enclave de importancia extraordinaria, primero sannita y luego romano, gracias a la importante función de nudo de comunicaciones en el paso de la región de Campania a la de Puglia. Aquí se cruzaban de hecho algunas de las calzadas más importantes de la Italia meridional, como la vía Trajana, la vía Erculea y la vía Aemilia Aeclanensis.

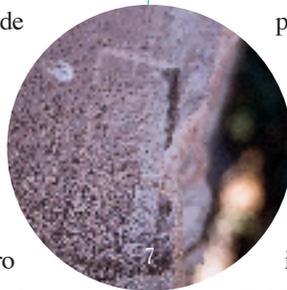
Pero incluso en el caso de este enclave, la pérdida de importancia de las calzadas llevó al declive del centro mismo, que fue reduciéndose lentamente a un pequeñísimo núcleo agrícola. También se abandonó la denominación sannita y romana, conservada únicamente en los itinerarios de los planos medievales que sacaron a su vez la información de las cartografías romanas.

Aequum Tuticum, como se puede deducir de su nombre, era un núcleo importante de fundación sannita; debió ser seguramente sede de una confederación de pueblos. Probablemente su posición estratégica indujo al constructor de la vía Trajana a asumir este núcleo como punto de de paso y de llegada de la calzada. Así, el lugar fue equipado con todos aquellos servicios típicos de los núcleos romanos importantes. Un botón de muestra de

ello es la construcción de las termas, testimoniada bajo el imperio de Adriano.

La misma suerte corrió Forum Novum; este núcleo, que constituía el punto medio de la vía Trajana entre Beneventum y Aequum Tuticum, se ha identificado hoy con la pedanía de Sant'Arcangelo entre los términos municipales de Sant'Arcangelo Trimonte y Paduli. Sin embargo, la ubicación de este núcleo fue largamente discutida. El lugar, citado en la Tabula Peutingeriana como mojón X de la vía, se identificaba tradicionalmente con la pedanía Forno Nuovo, que se encuentra sin embargo fuera del posible recorrido de la vía Trajana, y además, si se hubiera dado por buena esta ubicación habrían surgido problemas de cálculo de las distancias entre los puntos definidos como "fijos" en el itinerario.

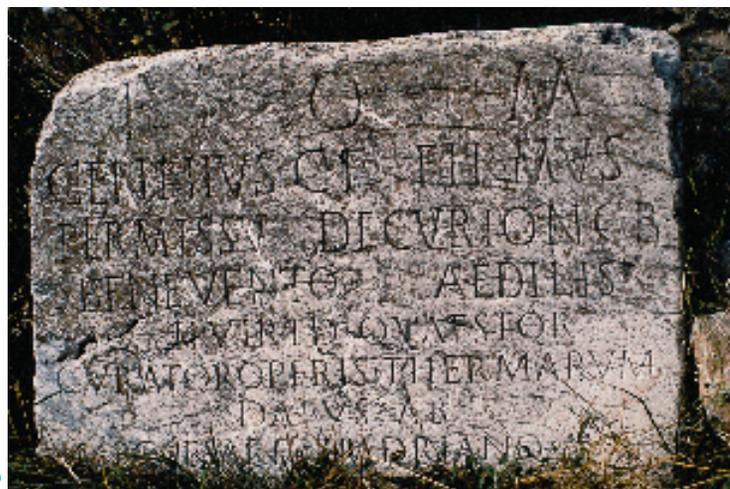
La primera confirmación importante de la ubicación del antiguo Forum Novum en la pedanía de Sant'Arcangelo fue sugerida por los estudiosos ingleses Ashby y Gardner. En 1916, por cuenta de la British School en Roma, ambos investigadores recorrieron toda la vía Trajana desde Benevento hasta Brindisi, ofreciendo una descripción detallada de los enclaves de mayor importancia e interés y, finalmente, asignándole una identidad precisa, bien distinta de la vía Apia, con la cual se confundía a menudo. Gran interés reviste el relieve de algunas construcciones tan degradadas que resulta muy difícil su reconstrucción, aunque fuera sólo gráfica. Un ejemplo destacable es el puente de Latroni, así llamado por estar completamente revestido de ladrillo (*lateres*). Actualmente se presenta como dos grandes bloques de conglomerado cementicio (*opus coementicium*), con trazas casi invisibles de los ladrillos otrora existentes.



7



8



9

Igualmente interesante resulta además su planta, ya que uno de los pilones tal como fue levantado por los dos estudiosos ingleses presenta base pentagonal irregular, de modo que permita el quiebro de dirección del puente en la cima de éste. Este puente permite salvar el torrente de Cesine, en el confín de los términos municipales de S. Arcangelo Trimonte y Buonalbergo.

Muchos son los puentes de la vía Trajana, sobre todo en este trecho montañoso. De todos ellos los que revisten mayor importancia, bien por sus dimensiones, bien por su estado de conservación, son el puente Valentino sobre el río Calore, y el puente de Chianche sobre el torrente Santo Spirito. El primero, romano aunque sólo sea por su forma, ha sufrido seguramente modificaciones tanto en la Edad Media como en épocas más recientes; se conservan sólo trazas de los pilones primitivos de época romana.

Por el contrario, el puente de Chianche es entre los puentes de la vía Trajana el mejor conservado. Constaba de seis vanos, con una longitud cercana a los cien metros contando las rampas de subida. Como todos los puentes realizados en la vía Trajana, estaba construido con un conglomerado cementicio con el paramento externo revestido de ladrillos (*bipedales*), con imponentes arcos de doble rosca. La anchura del puente era de 7.20 metros, completamente pavimentado con grandes bloques calcáreos, al igual que el resto de la vía romana.

Se pueden observar todavía in situ trazas de este tipo de adoquinado en la antigua Forum Novum y en el tramo de calzada entre Forum Novum y el puente Latrone, donde se han hallado también trazas de estructuras de contención de la vía en *opus reticulatum*. Más restos de adoquinado se pueden observar en la aldea Macchia Cupa, algunos kilómetros antes de llegar a Aequum Tuticum.

A lo largo de la vía se encuentran ubicados importantes yacimientos arqueológicos, si bien algunos de ellos no guardan una estrecha relación con ella; se trata sobre todo, de lugares de culto, sepulturas monumentales o aldeas rústicas. Sin duda, los santuarios son los más interesantes, como lo muestran los ejemplos del término municipal de Buonalbergo en las pedanías de San Martino y Macchia Caggiano. Un yacimiento destacable, no conectado con la vía Trajana sino lugar de paso del valle del Miscano, es el centro prehistórico de la Starza de Ariano. Este enclave presenta un número considerable de estratos que van desde el periodo eneolítico hasta el periodo protohistórico. Los hallazgos de este yacimiento representan un verdadero hito en la arqueología de los Apeninos.

Entre los lugares de interés que gravitan en torno al eje de la vía Trajana es necesario nombrar a los centros habitados. Si dejamos a un lado Benevento, los centros históricos de los núcleos de menor entidad comparten un mismo carácter. Todos ellos son enclaves de implantación medieval, a excepción de Buonalbergo, y se arraciman en formas ahusadas en torno a un castillo encaramándose a las pendientes de la colina sobre la que se asientan. Notable interés encierra el núcleo arruinado de Casalbore, con una torre normanda ubicada en su centro y el pueblo que se expande en forma ahusada hacia el sureste.

El pueblo de Buonalbergo constituye una excepción tratándose de una reedificación fuera del yacimiento del viejo núcleo medieval, surgido en las cercanías de la fortificación lombarda de Bohemundo. El nuevo núcleo se realizó según un diseño hipodámico trazado en los primeros decenios del siglo XVI, con fortificaciones constituidas por muros, torres, bastiones, aterrazamientos y terraplenes, siguiendo los nuevos principios del arte de la poleología apenas inventados en la época.



10

10. Buonalbergo visto desde la vía Trajana

El proyecto “Sobre las trazas de Trajano”

A iniciativa de un grupo de jóvenes interesados en el estudio de la arqueología y del territorio, en el verano de 1989 tomó forma un proyecto ambicioso de reconocimiento en primer lugar y de recuperación, en una segunda fase, del enorme patrimonio cultural del área teniendo como hilo conductor la vía Trajana.

Este proyecto ha alcanzado importantes logros, llamando la atención de los ayuntamientos de Benevento, Paduli, S. Arcangelo Trimonte, Buonalbergo, Casalboro, Montecalvo Irpino y Ariano Irpino, de las provincias de Avellino y Benevento, de la región de Campania, de los sectores de la administración relacionadas con la arqueología y los monumentos, y finalmente de la universidad de Benevento, sobre la importancia de la vía Trajana como gran polo cultural con un enorme potencial turístico y por tanto económico.

Sobre la base de estas premisas se ha elaborado un meta-proyecto que prevé el desarrollo de acciones de recuperación y valoración en diversas fases:

- Investigación cognoscitiva, a través de la cual se pretende por una parte, catalogar todos los bienes culturales presentes en el área de estudio, y por otro lado, elaborar una cartografía numérica de toda el área llegando a detallar individualmente todos los bienes catalogados. El resultado final de la investigación cognoscitiva será la creación de un banco de datos utilizable en campos diversos, desde la investigación científica a la creación de paquetes turísticos.
- Recuperación de monumentos, es decir la restauración de todas las construcciones arquitectónicas y la creación de nuevas áreas arqueológicas arracimadas a lo largo de trazado de la vía. Gracias a su poder de reclamo, estas intervenciones

deberían permitir un flujo turístico de características prevalentemente culturales.

- Creación de estructuras logísticas, tanto al servicio de las áreas arqueológicas como museos y laboratorios de restauración, como al servicio de los visitantes, por lo que se propone la creación o la potenciación de servicios ya presentes en el territorio pero insuficientes, sobre todo en previsión de un notable flujo de visitantes para el que esta zona no está preparada.

- La última fase será el lanzamiento turístico de área en el mercado internacional, en un ámbito prevalentemente cultural. Los principales destinatarios serían las universidades tanto italianas como extranjeras, que serán invitadas a “adquirir un lote”, es decir a establecer una delegación en este área y llevar adelante proyectos específicos de estudio e investigación con grandes posibilidades de confrontación y diálogo.

El proyecto en el futuro

Con ocasión del Gran Jubileo del año 2000, el Estado italiano ha emitido una ley (n° 270/97) para la financiación de obras orientadas a la potenciación, en toda Italia, de estructuras de acogida para peregrinos que vendrán de todo el mundo (en número estimado de 50 millones).

Esta ley y el bando correspondiente han servido de fortísimo estímulo para la formulación de hasta 7.200 anteproyectos de desarrollo turístico presentados para todo el país.

El aspecto que reúne mayor interés, en lo que atañe al proyecto “Tras las trazas de Trajano”, radica en el hecho que la ley n° 270/97 fija como prioridades de financiación algunas localidades de gran importancia religiosa (Padua, Asís, Loreto, San Giovanni Rotondo, Pompeya); y consideraba, además, priori-

11. Paduli visto desde la vía Trajana

12. Paduli. Fragmento de inscripción relativa a la construcción de la vía Trajana por parte del emperador Trajano englobada en un muro de una casa de campo



11

tarios algunos recorridos tradicionalmente utilizados en los años de jubileo como vías de peregrinos: vía Romea, vía Flaminia, vía Francigena, vía Apia y vía Trajana.

El reconocimiento oficial de la vía Trajana entre los antiguos recorridos mas importantes de Italia ha puesto el proyecto en candilero, convocando una atención que ha superado los confines locales y ha conducido a la suscripción de un acuerdo con el Gobierno regional de Campania para la valorización del recorrido incluso más allá del Jubileo del año 2000; por otra parte, se han establecido contactos con algunas administraciones locales de la vecina región de Puglia, también surcada por la vía Trajana, entre las cuales se encuentran los núcleos de Troia y Lucera. Los lazos culturales con esta región adyacente, en la cual la vía Trajana ha desempeñado un papel fundamental, son abundantes y de ello dan testimonio la cultura, la lengua, el arte y la arquitectura. Quizás el ejemplo más significativo y seguramente de una importancia trascendental se refleja en el parentesco existente entre el Duomo de Benevento y la catedral de Troia; además de las similitudes arquitectónicas evidentes, el lazo que las une más estrechamente son las puertas de bronce del acceso: ambas fueron realizadas en el siglo XII por Oderisio da Benevento, quizás uno de los mejores fundidores de Europa en aquella época.

El proyecto “Tras las trazas de Trajano”, constituye uno de los primeros ejemplos de la Italia meridional, convertido en modelo para un desarrollo integrado de un vasto área sobre la base del descubrimiento y valorización del patrimonio cultural y potenciación de una oferta turística que rechaza los modelos tradicionales (turismo marino o cultural ligado solamente a las grandes ciudades del arte), y persigue su identificación con un

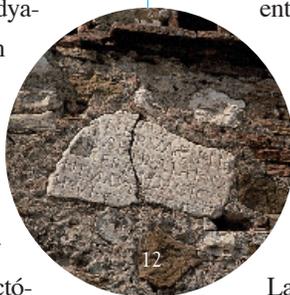
amplio territorio de una forma compatible.

Puntos cruciales en el futuro del proyecto son por tanto el desarrollo económico compatible con el territorio, -en contraposición a la todavía extendida opinión que considera el desarrollo industrial como única posibilidad para el desarrollo para el sur de Italia, con ninguna o poca atención al impacto que la industrialización produce sobre el territorio a costa de la riqueza de bienes culturales y ambientales que atesora este área-, y la estrecha colaboración entre los entes locales y territoriales (administraciones municipales, administraciones provinciales, mancomunidades de montaña).

Precisamente este segundo punto, es decir, la colaboración entre los entes locales, que en las fases iniciales ha representado el obstáculo mas difícil de superar para el desarrollo del proyecto, ha constituido un punto de gran fuerza, sobre todo política, frente al Gobierno Regional, que por primera vez se ha enfrentado a un conjunto políticamente heterogéneo, mancomunado por motivos convergente de política territorial.

La fase última de la coordinación entre entes locales será la constitución de una “oficina base”, constituida por expertos en las problemáticas a afrontar en la realización del proyecto, y el establecimiento de una red informática (Intranet) entre todos los entes participantes en el proyecto, con el fin de difundir la información y recoger los datos en tiempo real.

El dinamismo del proyecto “Tras las trazas de Trajano”, en el cual cohabitan las aportaciones de los entes sobre temas comunes con plena independencia de sus inclinaciones particulares, convierte esta iniciativa en un modelo seguramente reproducible y exportable a realidades diversas de su lugar de gestión.



12