

DENARIO LI. Imperio. Trajano. RIC 266

La Vía Trajana

Ejemplar de la colección mononcio:



Ejemplar de la base de denarios.org (gentileza de Künker):



Denario de plata. Acuñado en 113 en Roma.

Referencias: RIC 266, Sear 3173, Cohen 648.

ANVERSO: IMP TRAIANO AVG GER DAC P M TR P COS VI P P. Busto laureado de Trajano a derecha, con vestidura ligera sobre el hombro izquierdo. (La leyenda dice: Emperador Trajano Augusto, Germánico, Dácico -que ha vencido en Germania y en Dacia-, Pontífice Máximo, con la Potestad de un Tribuno, Cónsul por sexta vez y Padre de la Patria).

REVERSO: S P Q R OPTIMO PRINCIPI. Figura femenina (Via Traiana) acostada, torso a derecha, mirando a derecha, con una rueda y una rama. **VIA TRAIANA** en exergo. (La leyenda dice: El Senado y el Pueblo Romano. Óptimo príncipe).

Este denario conmemora la construcción de la Via Traiana en 109 d.C., una carretera que hacía un recorrido entre Beneventum y Brundisium por la costa del Adriático. Esas dos ciudades ya estaban conectadas por la Via Appia, pero por el interior del tacón de la bota. La Via Trajana las comunicó por la costa del Adriático, conectando así ciudades costeras que estaban hasta entonces muy aisladas.



La riqueza comercial que aportaba el Adriático, por sus comunicaciones marítimas con Grecia y Asia, se canaliza hasta Roma por esta nueva vía.

Es una vía corta, tal vez poco importante, pero que le da mucha riqueza a esa zona.

Es de resaltar la capacidad alegórica de las representaciones romanas. Nuestra mentalidad puede entender que se le dé forma a una deidad, incluso a una cualidad, ¿pero a una carretera?

La Vía Trajana se nos muestra como una mujer reclinada y mostrando una rueda para que se sepa que es una carretera.

Los romanos eran grandes constructores de carreteras. Muchas de ellas han resistido hasta nuestros días, funcionando durante siglos como rutas de comunicación y vertebrando Europa hasta la era moderna.



El proceso de construcción de una calzada constaba de varias fases diferenciadas:

1. Deforestación y desbrozado. Consistía en limpiar el trazado elegido para la calzada, quitando árboles, arbustos y otros estorbos.

2. Explanación. Se allanaba el perfil todo lo posible, con las obras de explanación, desmonte (quitar tierras, desmochar) y terraplenado (echar tierras, rellenar) que fueran necesarias.

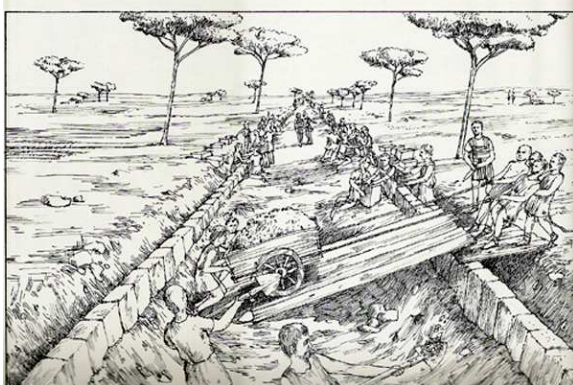
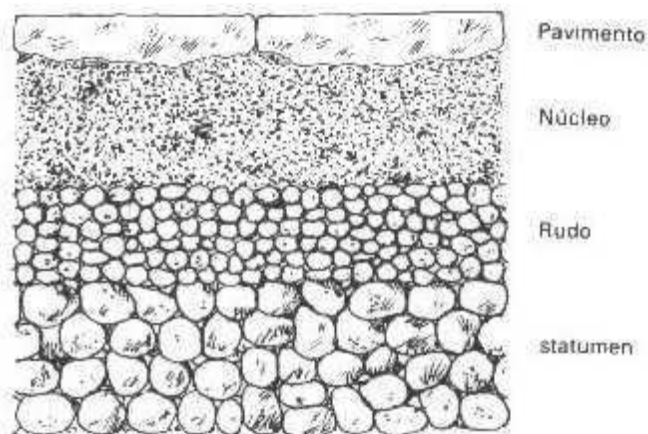
3. Delimitación del firme. Se marcaba la anchura de la calzada mediante dos zanjas paralelas. Posteriormente se extraía la tierra entre estas zanjas hasta una profundidad de entre 1 y 1,50 m, según lo duro y resistente que fuera el terreno.

4. Cimentación. En el fondo del vaciado resultante se echaba piedra en bruto

(statumen), que formaba una base que hacía más denso el suelo del fondo y evitaba retenciones de aguas de filtración. Solía colocarse un bordillo de piedras perfectamente alineadas para encajar la cimentación en la zanja realizada.

5. Capas intermedias. Sobre este statumen se colocaba un relleno de arena o grava (rudus), en una o varias capas de diferentes tamaños, disminuyendo el tamaño del material conforme se ascendía hasta la capa más superficial. Después del relleno de cada capa se procedía a su afirmado.

6. Revestimiento o capa de rodadura. Finalmente se revestía la superficie de la calzada con piedra triturada o, mejor, canto rodado, apisonados (nucleus), para formar la capa final de rodadura. Se utilizaban materiales de grano fino: zahorra (con tamaños máximos de 4-5 mm) o jabre (granito arenizado con tamaños máximos de 1 cm) u otro material de granulometría fina que estuviera disponible en las cercanías del lugar de construcción. Finalmente se procedía con el afirmado de esta capa de rodadura y su cohesión mediante los tamaños más finos de la mezcla. Esta capa suponía aproximadamente sólo una cuarta parte, en altura, del total de la sección de la calzada (desde la cimentación hasta la superficie). Ocasionalmente se cubría con losas de piedra dispuestas de forma regular (suma cresta). Estas losas, que asociamos normalmente como lo más característico de las calzadas romanas, no eran frecuentes. Sólo se colocaban en las calles, dentro de las ciudades, llegando como máximo hasta los cementerios a las afueras de la ciudad.



Lateralmente la calzada solía ir delimitada por cunetas a ambos lados (las que hemos señalado en la fase 3), que señalaban el trazado, y que además servían para recoger el agua de la calzada y no dejar que llegaran hasta ella las aguas de chorreo.

Dibujos de David Macaulay, fase 3 y siguientes.





La altura total de las sucesivas capas era de entre 2 y 4 pies romanos, variando la anchura entre 2,4 y 7,5 m, según la importancia de la calzada y la dificultad de los lugares que atravesara. La anchura total habitual del firme resultante era entre 5 y 6 m.



Este esquema constructivo que acabamos de ver variaba según el tipo de terreno (arenoso, arcilloso, pantanoso, rocoso), que hacía que las capas inferiores fueran más o menos potentes, y la profundidad mayor o menor, y también según el grado de humedad, que hacía que los drenajes fueran más o menos importantes. Pero lo que hemos dicho es una estructura media "estándar".

También hay que decir que hoy las carreteras se siguen haciendo básicamente igual. Se ha generalizado el asfalto como capa de rodadura, pero hasta muy poco tiempo ésta se hacía con adoquines. Prácticamente igual que los romanos.

El emperador Trajano construyó la vía Trajana como una extensión de la vía Apia, desde Benevento hacia Brindisi vía Canusio y Bari en vez de Tarento. Desde siempre, cuando un gobernante ha hecho una obra pública importante, ha querido hacer propaganda de ello. En este caso, además de las monedas, Trajano se hizo un arco de triunfo en Benevento, donde comenzaba la calzada.



Arco de triunfo en Benevento, en honor a Trajano, en el punto en el que comenzaba la Vía Trajana.

APORTACIONES COMPLEMENTARIAS A ESTE TEXTO (Selección y resumen).

El tipo de la Vía Trajana se repite en varias denominaciones:



Courtesy: Classical Numismatic Group, Inc.

Áureos

Sestercios



Dupondios



Ases

Los escritos de **Siculus Flacus, Surveyor Roman (mensor) del siglo I**, nos dan la siguiente clasificación de las vías romanas:

Las viae publicae

Son las principales vías del Imperio, las principales arterias de la red de rutas que unen las ciudades más importantes entre ellas. También son llamadas *viae praetoriae* (vías pretorianas), *viae militares* (vías militares) o *viae consulares* (vías consulares). Era el Estado quien podía hacerse cargo de la financiación de su construcción, pero se requería una contribución de las ciudades y de los propietarios de las zonas atravesadas por estas vías que debían garantizar su mantenimiento.

A menudo llevan el nombre de la persona que inició el proyecto de su construcción (Agrippa por la *Via Agrippa*, Domitius Ahenobarbus por la *Vía Domitia*). En Italia, la gestión se dejaba entonces bajo la vigilancia del *curator viarum*, un funcionario del Estado que daba las órdenes para hacer trabajos en la vía y para sus reparaciones.

El promedio constatado del ancho de las *viae publicae* era de 6 a 12 m. Algunos ejemplos de las principales *viae publicae*: **Vía Agrippa**, Roma Boulogne-sur-Mer; **Vía Appia**, Roma Brindisi; **Vía Domitia**, de Italia a España por la Narbonense; **Vía Egnatia**, de Dyrrachium (Durrës) a Bizancio.

Las viae vicinales

Partían de las vías públicas y permitían unir entre ellas varios *vici* (un *Vicus* es un pueblo grande) en la misma región. Estas eran, evidentemente, la mayoría de las vías de la red. La anchura media de una *viae vicinalis* era de alrededor de 4 m.

Algunos ejemplos en la Galia de *viae vecinales*: la *Vía Regordane* que unía Le Puy con Montpellier o la *Vía de Aquitania* que unía Narbona con Burdeos.

Las viae privataes

Unían las principales propiedades, las *villae*, con las *viae vicinales et publicae*. Eran privadas, reservadas para uso exclusivo del propietario que la financiaba en su totalidad. La anchura media de una *viae privata* era de 2,50 a 4 m.

Las calles de las ciudades se construían igual que las vías. Ya hemos dicho que éstas si tenían un pavimento de losas de piedra (*suma cresta*).

En las calles son muy curiosos los pasos de peatones, una solución muy ingeniosa a base de bloques de piedra elevados, que cumplían la doble función de permitir el paso de los peatones sin mojarse los pies cuando la calzada traía agua durante una lluvia torrencial, y la de obligar a los carreros a frenar, para acertar con las ruedas entre las piedras, cosa que sólo se podía hacer pasando muy despacio.



Nótese cómo se han marcado rodadas en las duras losas de piedra, a base de pasar las ruedas de los carros siempre por el mismo sitio. Esto obligaba a pasar muy despacio.

Sobre las alegorías, veamos una muy similar a la de la vía: Este áureo de Adriano representa al genio del circo, caracterizado por la meta y por una rueda de cuádriga.



Bibliografía

- COHEN, Henry, *Description Historique des monnaies frappées sous l'Empire Romain*, Vol. II, Rollin & Feuardent, París, 1880-1892, p. 86.
- HILL, Philip V. *The Monuments of Ancient Rome as Coin Types*, Seaby, Londres, 1989, p. 96.
- MACAULAY, David, *City: A Story of Roman Planning and Construction*, Houghton Mifflin Co., Boston, 1974, pp. 26-27 y 44-45.
- MATTINGLY, Harold, y SYDENHAM, Edward A., *The Roman Imperial Coinage (RIC)*, Vol. II. Spink, Londres, 1926, pp. 234-243 y p. 263.
- TAMEANKO, Marvin, *Monumental Coins*, Krause, Iola, WI, 1999, pp. 77-82.
- SEABY, H. A. (Revisado por LOOSLEY, Robert), *Roman Silver Coins (RSC)*, Vol. II, Seaby, Londres, 1954, 3ª ed. (revisada), 1979, p. 82 y 102.
- SEAR, David R., *Roman Coins and Their Values*, Vol. II, Spink, Londres, 2002, p. 94 y 106.