

BOJANO (CB) - Il lastricato stradale

Valeria Ceglia



Fig. 1. Bojano. Veduta del centro urbano e del lastricato stradale

Il ritrovamento del lastricato stradale è avvenuto in occasione dei lavori di sistemazione idraulica del fiume Calderari che attraversa il centro urbano della città di Bojano (fig. 1).

La prima segnalazione del rinvenimento è pervenuta alla Soprintendenza nel 1998 quando, a seguito della posa in opera dell'argine destro del fiume, sono state rinvenute delle strutture antiche. Si è proceduto al blocco dei lavori eseguendo, dove possibile, dei saggi per verificare la natura del rinvenimento, la successione e la formazione della sequenza stratigrafica. Successivamente, in concerto con l'Amministrazione Comunale e con la Direzione dei lavori, si è concordato di variare il progetto originale in modo da riportare in luce la strada per un buon tratto, lasciandola a vista e rendendola fruibile dalla comunità.

Difficoltà burocratiche, amministrative, organizzative e progettuali hanno determinato un'inevitabile dilatazione dei tempi di

attuazione dello scavo, completato solo nella primavera del 2003. Le indagini hanno incontrato seri ostacoli anche perché svolte in pieno centro urbano e quindi in spazi limitati, ma soprattutto per la presenza abbondante d'acqua, trovandosi la strada a ridosso e, a tratti, nel letto stesso del fiume adiacente (fig. 2).

Prioritariamente è stato necessario deviare il corso del fiume per poter eseguire le indagini, quindi si è deciso

il suo restringimento definitivo per lasciare in luce l'asse viario in tutta la sua larghezza e parte della sua lunghezza. Per verificare la continuità del tracciato, in lunghezza, è stato effettuato un saggio a monte, al di là del casolare che protende verso il fiume, dove si poteva operare in quanto zona già espropriata. Il sondaggio, com'era facilmente intuibile, ha permesso di rimettere in luce la prosecuzione del lastricato. Con certezza l'asse stradale continua in direzione Ovest verso il fosso Spina. A monte, in un'area attualmente coltivata ad orti, quindi priva di interferenze e più lontana dal corso del fiume, le prospezioni elettromagnetiche, hanno evidenziato anomalie riconducibili a strutture archeologiche che andrebbero verificate con uno scavo stratigrafico. In futuro si potrà pensare ad un progetto più vasto per questa zona, che preveda interventi mirati a riportare in luce una parte del patrimonio sommerso.



Fig. 2. La fase iniziale dei lavori

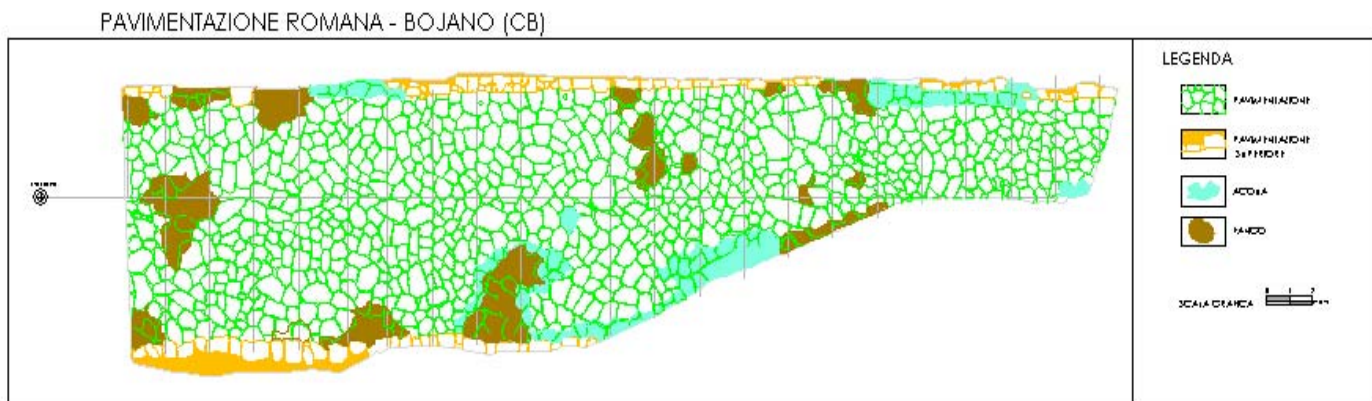


Fig. 3. Planimetria del lastricato stradale

E' un'opportunità ottima per aumentare le conoscenze sull'assetto urbanistico della città antica di epoca romana e per precisare le cronologie delle sue direttrici viarie.

La strada (fig. 3) si trova ad una profondità di circa m. 3 dall'attuale piano di calpestio e a m. 1,80 dall'alveo del fiume, per cui i lavori idraulici non hanno intaccato il basolato. L'asse viario ha un andamento Nord Est-Sud Ovest con un'inclinazione minima. E stata rimessa in luce per una lunghezza di m. 44,80. La larghezza totale oscilla da un minimo di m. 9,50 ad un massimo di m 9,90 escluse le due crepidini. Queste sono costituite da un allineamento di blocchi parallelepipedi di cm. 18 di alzata rispetto al lastricato, la larghezza totale del marciapiede, nell'unico punto in cui è stato rimesso in luce, è di m. 2,40 e non presenta resti di pavimentazione. La larghezza complessiva della sede stradale, pavimentazione e i due marciapiedi, oscilla tra un minimo di m. 14,30 (48,47 piedi) ad un massimo di 14,70 (49,83 piedi), pari a circa 50 piedi nel punto di massima estensione.

Il lastricato stradale è costituito da grosse basole di calcare, di forma irregolare, ma non mancano quelle regolari di forma esagonale, che venivano spianate e lisce in superficie, mentre nella parte inferiore erano lavorate a cuneo per facilitare l'impianto nella fondazione. Le singole facce dei blocchi, sui lati, venivano giustapposte tra loro in modo da incastrarsi senza che si potessero muovere; non era così necessario l'utilizzo di alcun legante.



Fig. 4. Le crepidini e l'ingresso dell'edificio prospiciente la strada

Relativamente al selciato il tratto rimesso in luce si presenta in buono stato di conservazione; la superficie del lastricato risulta abbastanza liscia, priva di segni di usura o solchi da ruote di carro. Si potrebbe ipotizzare che questa zona sia stata sommersa dalle acque e che il loro scorrimento abbia levigato i segni di usura, oppure, più probabilmente, che questo tratto fosse interdetto al traffico veicolare per la presenza di un qualche edificio ad uso pubblico o religioso.

Nell'angolo Sud-Ovest della strada, a ridosso del casolare e in corrispondenza di uno spazio libero, è stato effettuato un saggio in larghezza per verificare la situazione al di là del tracciato viario. In questo punto (fig. 4) è stato rimesso in luce il marciapiede nella sua larghezza complessiva e l'ingresso di un edificio che si affaccia sulla strada. Di esso resta un muro allineato con la crepidine, distante da questa m. 2,40, quindi due blocchi più grandi che

costituiscono gli stipiti che delimitano la soglia larga m. 2,50; il muro prosegue con qualche lacuna in direzione Est al di sotto della scarpata.

Il ritrovamento della strada è una conferma di quello che già si conosceva della sistemazione urbanistica della città in epoca romana (fig. 5). Da un manoscritto del 1925 conservato presso il Comune era noto che la direttrice viaria proseguiva anche verso Est. L'occupazione dell'area di pianura è avvenuta probabilmente a cavallo del I secolo (dalla seconda metà del I secolo a.C. alla seconda metà del I secolo d.C.), in concomitanza della costituzione del municipio (48-46 a.C.) e soprattutto a seguito dell'arrivo delle due colonie, la Giulia sul finire del I secolo a.C.(44-27 a.C.) e la Flavia nella seconda metà del I secolo d.C. (73-75 d.C.). Quindi la datazione del tracciato stradale può farsi risalire a questo periodo.

Nel disegnare il nuovo tessuto urbano ad assi ortogonali, gli urbanisti hanno deviato anche la direttrice del tratturo che è divenuto uno degli assi longitudinali della città. Allo stato attuale degli studi sono state riconosciute almeno quattro direttrici con andamento Ovest-Est partendo dalle propaggini della montagna di Civita fino all'attuale piazza. La loro distanza è abbastanza regolare, compresa tra m. 58 e 60, ad essi si allinea anche il lastricato in questione che ha una distanza doppia rispetto all'ultimo asse stradale individuato in Corso dei Pentri. E' facile presumere quindi che ce ne fosse uno intermedio. Meno nota è la serie degli assi viari trasversali a questi, di cui se ne riconosce uno solo corrispondente a via Numero Decimo (fig. 5).

Per quanto riguarda l'esistenza di altre direttrici viarie al di là di quella individuata non si hanno testimonianze, anche se certamente la città si estendeva oltre il fiume, dal momento che sono stati ritrovati un tratto di muro in opera reticolata in occasione dei lavori del nuovo seminario vescovile e un mosaico durante la sistemazione di un edificio su via Rettifilo, all'altezza della scuola elementare.



Fig. 5. Boiano. Mappa del centro urbano: in verde l'ubicazione del tracciato viario scavato, in rosso gli assi stradali già noti, in blu l'asse viario ipotizzato sulla base della regolarità delle distanze tra i vari decumani