

IL PONTE ROMANO SULL'OFANTO

Germano Germanò

A valle dell'antica Canosa, un'opera architettonica di formidabile ingegno collega le due sponde del fiume Ofanto, intrecciando da oltre duemila anni le proprie vicende con quelle della città e del territorio.

Il ponte sull'Ofanto (fig. 1) si presenta oggi come una struttura in muratura lunga circa 170 m (dei quali 84 m in corrispondenza del fiume), sostenuta da quattro possenti pile di diversa dimensione¹ su cui si impostano cinque archi a sesto ribassato di ampiezza differente². Le pile, in opera quadrata isodoma, sono caratterizzate da una pianta ad esagono allungato e dotate di rostri, strutture accessorie con funzione di difesa dei piedritti dalla corrente del fiume, a loro volta sormontati da cappucci prismoidi.

L'attuale configurazione del monumento è il risultato di una lunga serie di interventi che hanno profondamente mutato l'aspetto di età romana, di cui resta testimonianza soltanto nelle pile, nelle spalle e nella platea di fondazione.

Originariamente, l'opera è stata concepita nell'ambito del programma infrastrutturale della Via Traiana, avviato nel 109 d.C. dall'imperatore Traiano per la realizzazione di un percorso alternativo alla Via

Appia che, partendo da Benevento, avrebbe collegato più rapidamente Roma con Brindisi, il principale porto verso l'Oriente³.

Nella sua *facies* originaria, il ponte consisteva di soli tre archi, dei quali il centrale, più ampio, misurava 100 piedi romani, ovvero quasi 30 m, un dato che consente di annoverarlo tra i più maestosi dell'Italia meridionale antica nonché tra i più grandi di tutta l'architettura romana⁴. Con un'altezza di oltre 12 m, la sua mole non doveva certo passare inosservata nel pianeggiante territorio su cui si stagliava. Nella più antica descrizione nota del ponte, risalente al 1541, il monumento è infatti definito «*altissimum pontem muratum*»⁵ e più tardi, in un resoconto di viaggio del 1585, come «ponte bellissimo fatto»⁶.

La scelta di prevedere un'arcata maggiore⁷, che nei ponti di età romana si trova frequentemente in corrispondenza della velocità massima dell'acqua, ovvero in asse con il filone mediano della corrente rispetto alla sezione del fiume, era dettata dalla portata dell'Ofanto, l'antico *Aufidus*, che già Orazio descrive come *violens* e *iratus*⁸, ma non si può escludere che abbia influito anche la necessità di garantire un

passaggio più agevole per le imbarcazioni fluviali⁹ – data la possibile navigabilità del fiume in antico, unico della Daunia con questa preziosa caratteristica¹⁰.

Al di sotto della struttura in elevato è presente una rara testimonianza di platea di fondazione¹¹ completa, attraversante cioè l'intero alveo, il cui basolato, formato da elementi in pietra calcarea a sezione trapezoidale in buono stato di conservazione, è ancora perfettamente visibile quando affiora durante i periodi di magra del fiume. Nel 1985, in occasione del temporaneo prosciugamento dell'alveo in quel tratto, si colse l'opportunità di avviare il primo studio sistematico del monumento¹², approfondendone gli aspetti storici, archeologici e architettonici e analizzando in particolare proprio la platea¹³. L'esame di una serie di sezioni scoperte ha rivelato la composizione del *fundamentum*, in *opus coementicium* con l'aggiunta di ciottoli di fiume, e l'eccezionale disposizione ancora *in situ* di un'orditura di pali e paletti, probabilmente di quercia¹⁴, annegata nel conglomerato e costituente una sorta di "armatura" in legno¹⁵. L'approvvigionamento di materiale ligneo per il solo cantiere



1. - Il ponte sull'Ofanto visto da monte (elaborazione dell'A.).

della platea, la cui superficie si estende presumibilmente per oltre 3.500 mq, è stimabile nella misura di quasi 300 mc di materiale, per un peso compreso tra le 220 e le 270 tonnellate¹⁶, senza contare ponteggi e centine, a cui bisogna aggiungere la grande quantità di laterizi e di pietra cavata per blocchi e basoli, con le relative grappe metalliche di collegamento.

Con quello che comportava in termini di costi e manodopera, un impegno edilizio di tale portata¹⁷, tanto più se espressione della volontà e della munificenza dell'imperatore, richiedeva un'adeguata celebrazione. Ne è testimonianza l'operazione su larga scala di sistemazione sui ponti di lastre rettangolari in pietra calcarea, collocate lungo i parapetti e rivolte verso i viandanti¹⁸, che esaltavano con un'iscrizione l'impresa traiana:

IMP(ERATOR) CAESAR
DIVI NERVAE F(ILIVS)
NERVA TRAIANUS
AUG(USTUS) GERM(ANICUS) DACIC(US)
PONT(IFEX) MAX(IMUS) TR(IBUNICIA) POT(ESTATE)
XIII IMP(ERATOR) VI CO(N)S(UL) V P(ATER) P(ATRIAE)
VIAM ET PONTES
A BENEVENTO BRUNDISIUM
PECUNIA SUA FECIT

Il testo è caratterizzato dalla titolatura imperiale, dove la *XIII tribunicia potestas* ne ascrive la realizzazione al periodo compreso tra il 10 dicembre del 108 d.C. e il 9 dicembre del 109 d.C.¹⁹, e dallo specifico riferimento al tipo di infrastruttura *viam et pontes*, che dà contezza dell'importanza del ruolo rivestito da queste opere all'interno del programma di evergetismo imperiale. A differenza dei circa duecento miliari posizionati lungo il tracciato della Via Traiana, recanti ciascuno il proprio miglio di riferimento all'interno di una formula testuale comune a tutti, queste lastre

non riportano indicazioni che ne possano individuare la provenienza. Delle sei finora rinvenute²⁰, nessuna è finora attribuibile con certezza al ponte di Canosa; tuttavia, l'altezza media di quelle scoperte nella vicina Cerignola²¹ corrisponde a quella proposta per il parapetto nell'ipotesi ricostruttiva del ponte²².

Il grande utilizzo dell'arteria stradale fatta costruire da Traiano, la cui efficienza è celebrata in un passo di Galeno²³, dovette determinare sin da subito la necessità di interventi di manutenzione e riparazioni.

I primi restauri del ponte sono infatti attestati relativamente presto, durante il regno di Settimio Severo e Caracalla, intorno al 210 d.C.²⁴. Il dato è importante in quanto potrebbe attestare problemi statici nella struttura già nei decenni successivi alla sua costruzione²⁵, di cui potrebbero essere indizio i blocchi reimpiegati nelle pile e nelle spalle, pertinenti a una originaria struttura ad arco²⁶.

Ulteriori riparazioni ebbero luogo in età tetrarchica, tra la fine del III secolo e gli inizi del IV secolo²⁷ e in età costantiniana, intorno al 313-314 d.C.²⁸.

Anche nel Medioevo il ponte doveva essere pienamente in uso, trovandosi lungo la Via Francigena, che ricalcava la Traiana, attraverso la quale pellegrini e crociati provenivano da tutta Europa raggiungevano i porti pugliesi per recarsi in Terra Santa. Nonostante la perdita di gran parte della documentazione amministrativa di questo periodo²⁹, ulteriori lavori sono attestati in seguito a un terremoto del 1361³⁰ e nel 1521, come testimoniarebbe il frammento di un'iscrizione riutilizzata nel Mausoleo di Boemondo d'Altavilla a Canosa³¹.

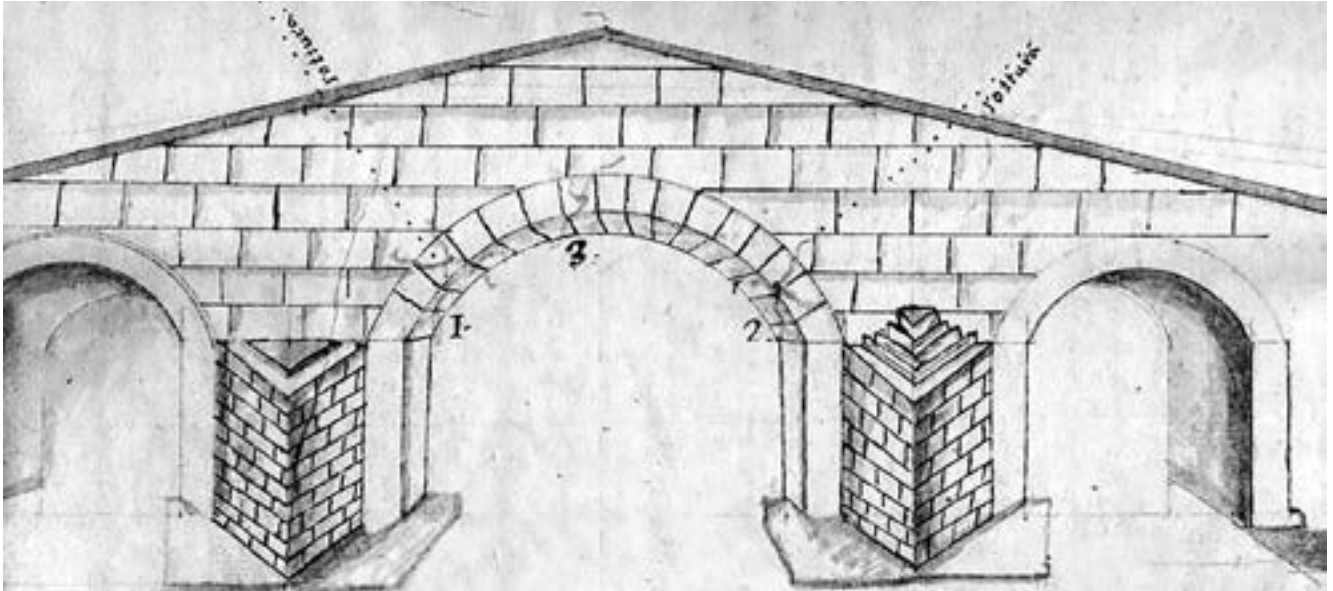
Il ponte è servito a lungo anche per il passaggio dei pastori e delle greg-

gi transumanti che migravano stagionalmente dai monti dell'Abruzzo e del Molise verso le piane del Tavoliere attraverso i tratturi³².

A causa delle pessime condizioni in cui già versava la struttura, indebolita dall'impeto scomposto delle acque del fiume che nel frattempo era uscito dal suo alveo, l'11 febbraio del 1751 il grande arco centrale crollò rovinosamente. La Regia Dogana di Foggia, cui competeva l'onere economico della manutenzione, aveva già inviato due anni prima, su incarico del re, il mastro muratore foggiano Francesco Delfino affinché redigesse una relazione dei danni, ma il pericolo fu sottovalutato per mancanza di fondi necessari alle riparazioni. Dalla perizia illustrata (fig. 2) si evincono importanti informazioni sullo stato del ponte prima del crollo³³, che hanno permesso di formulare un'ipotesi ricostruttiva dell'aspetto originario³⁴ (fig. 3).

Il disastro determinò aspri dibattiti teorici sulle soluzioni da adottare e avviò una stagione di complessi restauri³⁵. Gli ingegneri incaricati del progetto di restauro, Nicola Maglietti e Gioacchino Magliano, giunsero nel marzo del 1751 a stilare una verifica in cui, criticando sostanzialmente gli antichi progettisti romani, attribuivano il cedimento all'eccessiva ampiezza dell'arco rispetto alla sua resistenza. Fu per questo che proposero di colmare lo spazio centrale con due archi poggiati su un nuovo pilastro di 22 palmi, dimezzando così l'ampiezza delle campate e decelerando, a loro avviso, il flusso del fiume considerato pericoloso per il futuro. Il restauro, costato 4.817 ducati, fu terminato nell'ottobre dello stesso anno, in tempo per la transumanza.

Il fondamentale progetto di rettificazione del corso del fiume spettò



2. - Rilievo del ponte prima del crollo del 1751, con l'indicazione delle lesioni. Disegno di Francesco Delfino, 1749 (Archivio di Stato di Foggia).



3. - Ricostruzione del profilo originario del ponte (illustrazione dell'A.).

all'ingegnere militare Francesco Rorro, capitano di fanteria, la cui esperienza fece criticare ferocemente la scelta di stravolgere la fisionomia del ponte antico, sapendo che quelle proporzioni furono dettate non da vanagloriosa imperizia, bensì da navigate tecniche costruttive che tenevano perfettamente conto della mutevolezza e irruenza dell'Ofanto.

A causa dei ristagni d'acqua al di sotto della platea, si rese inoltre

necessario stilare un progetto di consolidamento delle fondazioni, al fine di evitare che le strutture dei pilastri rischiassero di sprofondare e con esse il ponte stesso. Sotto la soprintendenza di Leonardo Romito, in mancanza di fondi da parte della Regia Giunta di Ponti e Strade di Napoli, si dovette procedere in poco tempo a realizzare due muraglioni di contenimento della platea per evitare ulteriori danni da parte dei ristagni.

Nel giugno del 1754, ripresi i lavori di restauro, Romito segnalò che la struttura superiore dell'arcata aveva subito danni per via del passaggio dei carri che trasportavano pesanti colonne destinate all'erigenda reggia di Caserta.

Nella primavera del 1755 fu avviato il restauro della platea, mentre nel giugno dello stesso anno venivano approntati i materiali: legname dai boschi di Montemilone, Minervino, Genzano, Palazzo ed Acquatetta,



4. - Ricostruzione del ponte sull'Ofanto in età romana (illustrazione dell'A.)

pietre dalle cave di Minervino, calce viva dalla calcaia di Castel del Monte, e manodopera dalle vicine città di Canosa, Andria e Terlizzi, per un costo complessivo che ammontò a 9.939 ducati.

Oltre alla documentazione grafica dei lavori approntata nel 1755 dal geometra Francesco Paolo Pacileo³⁶, la tavola di dettaglio redatta nel 1756 dal colonnello Amato Poulet³⁷ costituisce il rilievo più antico esistente del ponte nel suo aspetto “ridimensionato”. In esso sono raffigurati una serie di particolari, allora ancora visibili e oggi non più presenti, che permettono di integrare l'ipotesi ricostruttiva della *facies* romana, quali i cappucci a gradoni sulle pile³⁸ e una finestra di scarico (*oculus*) che serviva anche al deflusso delle acque in caso di piena (fig. 4).

Dal 1759 l'architetto Luigi Vanvitelli, impegnato negli stessi anni in un progetto di bonifica delle saline di Barletta, offre una serie di suggerimenti per limitare l'impeto della corrente, proponendo la realizzazione di palizzate di legno a monte della platea che vengono tuttavia distrutte dalle piene del fiume nell'inverno tra il 1761 e il 1762, appena due anni dopo la loro realizzazione³⁹.

Si prese quindi in considerazione l'idea di consolidare gli argini laterali, mediante la realizzazione di muraglioni in tufo locale, lastricando di basoli lo spazio risultante tra questi e le spalle⁴⁰.

Passaggio obbligato per i viaggiatori europei del Grand Tour lungo la direttrice adriatica, la serena maestà del ponte ammalia anche pittori come Louis Ducros, che lo ritrae in

uno dei suoi acquerelli (fig. 5).

Una serie di documenti, disseminati tra l'Archivio di Stato di Foggia, l'Archivio Storico del Comune di Canosa, la Biblioteca Nazionale e l'Archivio di Napoli, attestano ulteriori lavori di riparazione e manutenzione avvenuti nei decenni successivi e nel corso dell'Ottocento, che videro impegnato, tra gli altri, l'architetto Giuseppe Gimma, attivo in diversi progetti nella Puglia borbonica.

Nel 1900 l'ingegnere Gaetano Valente fu incaricato di stilare un progetto di allargamento del ponte⁴¹, generando aspre critiche per l'alterazione così radicale dell'antico manufatto, il quale, figurando negli elenchi dei Monumenti Nazionali, non poteva essere modificato senza il parere degli enti preposti alla conservazione



5. - Louis Ducros, *Vue du pont de Canosa sur l'Ofanto*, 1778.



6. - Il ponte provvisorio costruito a monte di quello in muratura. La foto riporta la seguente didascalia: “9° Genio. Ponte Herbert gittato sul fiume Ofanto. 18-4-30”. Archivio Pasquale Ieva.

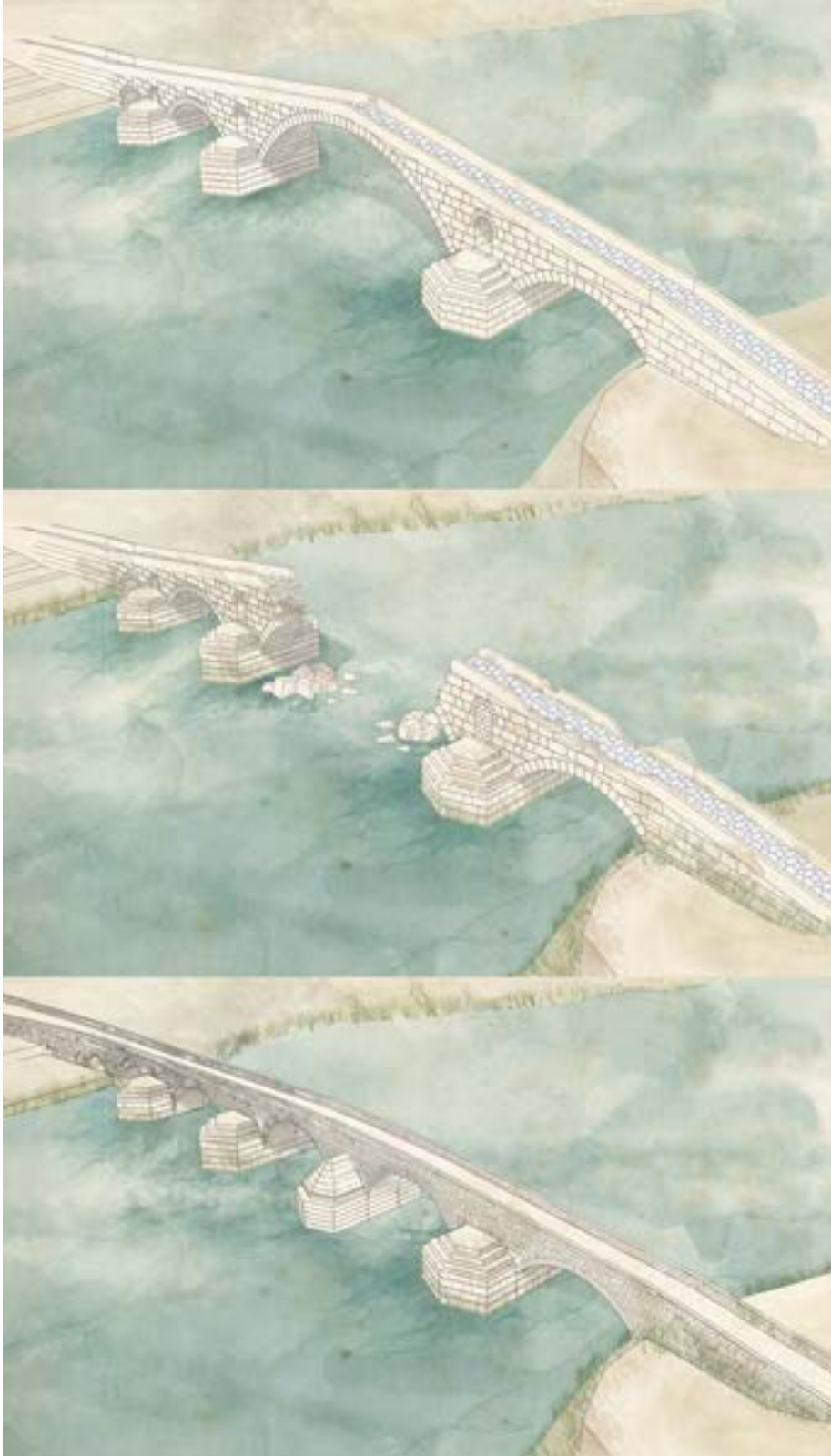
del patrimonio culturale e artistico, come asseriva un veto prefettizio che bloccò i lavori nell'aprile dello stesso anno. Inviato dal Ministero dell'Istruzione, l'allora Direttore degli scavi del Foro Romano, Giacomo Boni espresse parere negativo alle modifiche, in seguito a un'ispezione

del maggio 1910, ritenendo decisamente più opportuna la costruzione di un'altra struttura idonea al traffico veicolare.

Una foto dell'11 aprile 1930 mostra un ponte Herbert⁴² costruito sulla platea a valle del ponte antico, segno che quest'ultimo non era più

adeguato al passaggio delle truppe pesanti (fig. 6). Nel 1936 viene infatti costruito, a poca distanza e più a valle, il Ponte dell'Impero⁴³, inaugurato il 21 novembre 1937.

Nella Seconda guerra mondiale la Capitanata divenne un obiettivo strategico importante, in quanto



7. - Confronto tra le principali fasi dell'evoluzione del ponte sull'Ofanto. In alto, il ponte in età romana (ricostruzione dell'A.); al centro, il crollo del 1751; in basso, il profilo attuale (illustrazioni dell'A.).

sede di un complesso aeroportuale controllato dall'Asse e disseminato in tutto il Tavoliere. I ponti sull'Ofanto costituivano così una delle chiavi di accesso a quest'area, risultando fondamentali per risalire la Penisola. Sul finire della guerra, il generale tedesco Kesselring aveva ordinato alle truppe in ritirata di distruggere i ponti che avrebbero attraversato, in modo da rallentare

l'avanzamento dell'Ottava Armata britannica. Nell'autunno del 1943 le tre arcate centrali dell'antico ponte furono quindi fatte saltare⁴⁴ e, contestualmente, furono sommariamente aperti dei varchi nei muraglioni di contenimento laterali per disporre sulla platea, a valle, una passerella di cemento adatta al passaggio dei cingolati, visibile ancora oggi. Mentre la distruzione dei ponti più

noti in Italia aveva alimentato il dibattito postbellico sul loro restauro, quello di Canosa venne ricostruito nell'arco di pochi mesi, assumendo infine l'aspetto attuale. In esso continua a rivivere la memoria di uomini e donne, imperatori e vescovi, soldati e pastori, che nei secoli della sua complessa esistenza lo hanno attraversato, su una tra le arcate più grandi dell'antichità (fig. 7).

Note

¹ Le pile misurano, partendo da est, rispettivamente 7 m, 7,9 m, 6,2 m e 8,4 m.

² Le arcate misurano, partendo da est, rispettivamente 6,5 m, 13 m, 12 m, 12 m e 13 m.

³ Non è da escludersi che nello stesso punto sia esistita in precedenza un'altra struttura per attraversare il fiume, dal momento che la Traiana ricalcava già il tracciato di un'altra via consolare, la Via Minucia, costruita nel 110 a.C. Sulla Via Minucia: Strab. 6.3.7; Ceraudo 2008. Sulla Via Traiana: Pratilli 1745; Ashby, Gardner 1916; Alvisi 1970; Uggeri 1983. Ceraudo 2003; Ceraudo 2008. Sui ponti della Via Traiana: Mertens 1993, Galliazzo 1995, Ferrari 2012.

⁴ Germanò 2023a. Nella penisola italiana solo l'arcata maggiore del ponte di Augusto a Narni (104 piedi = 30,8 m) supererebbe, anche se di poco, quella ipotizzata del ponte romano di Canosa (100 piedi = 29,6 m). Si pensi che Procopio (*Bell. Goth.* 1.17.10) riportava che le arcate di quello di Narni fossero le più alte conosciute. Simili dimensioni si ritrovano in area iberica, nelle grandi arcate del ponte di Alcantara (96 piedi = 28,5 m), anch'esso realizzato in età traianea, nel 104-106 d.C., situato in Estremadura al confine con il Portogallo per superare il maggiore fiume spagnolo, il *Tagus* (l'odierno Tago) e il ponte Mantible sull'*Iberus* (il fiume Ebro) ad Assa. Per un elenco comparato di archi di grandi dimensioni in alcuni dei maggiori ponti di età romana: Giuliani 2006, 109-110; Inglese, Paris 2020, 109-112. Sul ponte di Augusto a Narni: Galliazzo 1995, vol. II, 183-190; Rossi 2020. Sul ponte di Alcantara: Galliazzo 1995, vol. II, 353-358; Inglese, Pizzo, Barni 2020. Sul ponte Mantible ad Assa cfr. Galliazzo 1995, vol. II, 367. Sul confronto del profilo originario del ponte di Canosa con quello di altri ponti romani: Germanò 2023b, 193.

⁵ Hartleb 1917, fol. 49 b. Il testo, in latino, è contenuto nel diario di viaggio da

Napoli a Bari dell'ambasciatore polacco Jan Ocieski. Cfr. Biliński 1987, 36; 40.

⁶ Archivio Generale dell'Ordine Agostiniano, Roma, coll. *Carte Rocca Testi*, per Canosa segn. T/67. Nel resoconto vengono anche riportate le dimensioni dell'arcata centrale, lunga 128 palmi e alta 40 palmi. Sul valore di queste misure per le ipotesi ricostruttive: Germanò 2021, 78; Germanò 2022, 5, fig. 7.

⁷ Il rapporto tra lo spessore delle pile e la luce dell'arco centrale corrisponde a circa 1/4 (che aumenta a circa 3/5 nel caso delle arcate contigue) e rientra nell'intervallo osservato di norma nei ponti romani (cfr. Galliazzo 1995, 367-370).

⁸ Hor. *Carm.* III.30; *Sat.* I.1.

⁹ Sulle imbarcazioni fluviali a fondo piatto cfr. Alvisi 1970, 126-129; Volpe 1990, 93.

¹⁰ Str. 6.3.9. Basandosi sulla narrazione della battaglia di Canne nel racconto di Livio, che vedeva le truppe di Annibale e quelle di Varrone guardare il fiume Ofanto a piedi (Liv. 22. 45-46), Jacobone (1925, 57-64) ha negato la possibilità che il fiume fosse navigabile, in disaccordo con la notizia di Strabone. *Contra* Giuliano Volpe (1990, 94), per il quale il passo non esclude necessariamente la navigabilità del fiume, almeno quella stagionale, poiché la battaglia ha avuto luogo nei primi giorni di agosto, in un momento in cui la portata del fiume doveva permettere agevolmente il guado da parte dei soldati. Per una sintesi archeologica sul territorio della Daunia e sulla valle dell'Ofanto, cfr. Volpe 1990; Goffredo 2011.

¹¹ Vere e proprie pavimentazioni lastricate, queste fondazioni costituivano una solida base per i ponti, in grado di ripartire i carichi permanenti e accidentali che gravavano sulla struttura. Le basi delle pile venivano in tal modo protette dall'erosione dell'acqua e dalle sue possibili conseguenze, come lo scalzamento indotto dai fenomeni idraulici che si verificano in seguito all'incontro delle stesse con la corrente. Questo spiegherebbe anche la

tendenza diffusa delle platee di fondazione a svilupparsi in ampiezza a valle piuttosto che a monte, come pure avviene nel ponte sull'Ofanto. Questo tipo di fondazioni veniva generalmente messo in opera in particolari condizioni orografiche, quali l'assenza di dislivelli importanti nel profilo trasversale del letto del fiume e una sufficiente consistenza del terreno, sfruttando determinati periodi dell'anno in cui le condizioni di magra, frequenti in area mediterranea, permettevano più agevolmente le operazioni di cantiere.

¹² Cassano 1986; Cassano 1992.

¹³ Le ricerche sono state condotte sotto la direzione scientifica della prof.ssa Raffaella Cassano, dell'Università di Bari, mentre i lavori degli archeologi della Cooperativa Arte Archeologia Storia del Territorio, di Bari, sono stati diretti dal prof. Giuliano Volpe. A entrambi esprimo viva gratitudine per avermi voluto affidare la stesura di questo capitolo.

¹⁴ Cassano 1992, 708. Già Vitruvio (*De Arch.* II, 9, 8) esaltava la solidità di questa essenza per le fondazioni.

¹⁵ La struttura lignea della palificata trova riscontro in particolare in due strutture fluviali coeve: la struttura di sponda del campo trincerato di Xanten sul Reno (Petrikovits 1952, 138), della fine del I secolo d.C., e quella di Londra sulle sponde del Tamigi, risalente alla prima metà del II secolo d.C. Interessante è soprattutto il confronto con la banchina romana rinvenuta ad Ivrea nell'alveo della Dora, datata al I secolo d.C. (Finocchi 1980, 89-93).

¹⁶ Germanò 2023a, 447.

¹⁷ Individuato il lato da cui iniziare i lavori, prima di tutto si portava all'asciutto la porzione di sponda prescelta, attraverso la deviazione parziale del fiume e l'isolamento della futura area di cantiere per mezzo di paratie lignee composte di tronchi o pali di rovere (*arcae*) rinsaldati da traverse di legno di rinforzo (*catenae*) (Vitr. *De Arch.* 5.12). In mancanza di malta idraulica e per renderle ulteriormente efficienti al prosciugamento, il sistema

poteva prevedere un cassone ligneo a doppia paratia stagna nella cui intercapedine veniva pressata l'argilla, contenuta in cesti di vimini palustri, in modo da rendere il tutto impermeabile. A questo punto entravano in azione le *machinae* idrauliche atte al dragaggio, quali *cocleae* o viti di Archimede e *rotae aquariae*, procedendo successivamente a una gettata di conglomerato cementizio nel quale restavano annegati i pali precedentemente disposti in orizzontale e in verticale (Giuliani 2006, 173). Al di sopra veniva quindi assestato il manto di basoli, che avrebbe a sua volta costituito la base per le pile soprastanti. Queste, insieme alle spalle, venivano realizzate con pesanti blocchi di pietra sollevati per mezzo di *machinae tractoriae* (Vitr. *De Arch.* 10.1.1; 10.1.2; Galliazzo 1995, 238-240). Procedendo in quest'ordine si sfruttava via via ogni struttura appena realizzata come piattaforma di costruzione per la successiva, fino a unire definitivamente le due sponde del fiume.

¹⁸ Ceraudo 2012, 152. Diversamente Bertocchi (1959, 202) e Mertens (1993, 17) che ritengono fossero collocate sulle testate dei parapetti.

¹⁹ Kienast 2004, 122-123.

²⁰ Ceraudo 2012, Ceraudo 2013. Le dimensioni variano da un minimo di 92 cm ad un massimo di 162 cm per la larghezza, da 130 a 162 cm per l'altezza e da 24 a 41 cm per lo spessore.

²¹ Mertens (1995, 307) ha ipotizzato la loro provenienza da uno dei ponti del Tavoliere.

²² Germanò 2021, 83; Germanò 2022, 5-6; Germanò 2023b, 193.

²³ [Traianus] *vias refecit, quae quidem*

earum humidae aut lutosae partes erant, lapidibus sternens, aut editis agestionibus exaltans, quae sentiosae et asperae erant, eas expurgans, ac flumina, quae transiri non possent, pontibus jungens; ubi longior quam opus erat via videbatur, aliam brevior exscindens, sicubi vero propter arduum collem difficilis erat, per mitiora loca deflectens; iam si consessa feris, aut desertata ora, ab illa transferens, ac per habitata ducens. Gal. *De Methodo Medendi*, IX, 8.

²⁴ ERC I, nn. 272 e 253.

²⁵ Se si accetta l'integrazione di Torelli (1969, 30): [---*fundam*MENTA (?) AR / [cus(?) ---] VM PON / [tem --- vi flu] MI / [nis collapsa restituerunt (?)---]. Cfr. Silvestrini 1999, 101.

²⁶ Il dato si può evincere dalla particolare disposizione degli incassi per le grappe. Gli innumerevoli interventi di restauro e ricostruzione succedutisi in un arco temporale di quasi 1700 anni rendono complessa l'attribuzione dei blocchi di reimpiego a una fase cronologica specifica, ma è molto probabile si siano resi disponibili in seguito a un collasso strutturale.

²⁷ ERC I, nn. 249, 228-229; 276, 251-252.

²⁸ ERC I, nn. 250, 278-280, 229-230, 253-256.

²⁹ Germanò 2020, 6.

³⁰ In questa occasione, sotto il regno di Carlo III, sarebbe stata ricostruita la parte superiore del ponte (Morea 1969).

³¹ Ieva 2015.

³² Martin 1998; Russo 2015.

³³ «Passati indi [...] a misurare non solo gli tre archi descritti, ma ben anche la detta platea, giacchè per sopra di essa non vi era acqua di sorte veruna, l'ab-

biamo ritrovato, cioè l'arco maestro, di larghezza palmi 112, d'altezza dal piano sino alla sommità palmi 44, e di fronte palmi 5, gli due archi laterali di larghezza palmi 50 per ciascuno, e di altezza palmi 25; ed infine la platea dalla parte dell'introito palmi 10 avanti al sperone, e da quella dell'esito palmi 44». (Archivio di Stato di Foggia, Dogana delle pecore di Foggia, fasc. 744, cart. 18208, f.11).

³⁴ Germanò 2020, Germanò 2021, Germanò 2022, Germanò 2023a, Germanò 2023b.

³⁵ Sui restauri settecenteschi del ponte: Poso 1976, Cassano 1992, Tritto 2005. In particolare, per il periodo dal 1751 al 1773: A.S.F., Dogana delle Pecore, fasc. 744, 745, 746, 747, 748.

³⁶ A.S.F., fasc. 744, cart. 18209, f. 334.

³⁷ «Spiegazione del progetto della platea al ponte di Canosa» (A.S.F., fasc. 744, cart. 18209, f. 375).

³⁸ La stessa tipologia è tuttora visibile nel ponte di Ascoli Satriano (FG).

³⁹ Poso 1976, 108.

⁴⁰ A.S.F. fasc. 745, cart. 18231.

⁴¹ Valente 1909, Valente 1910.

⁴² Rivista di artiglieria e genio, a. XXIV, vol. 3, 1907, 343.

⁴³ Articolo del 12 giugno 1935, pubblicato in «*Il Giornale Italiano*» dal titolo *Le opere del regime. Un nuovo ponte sull'Ofanto* (Sydney, NSW: 1932-40) (<https://trove.nla.gov.au/newspaper/article/83040595>) (accessed: 23/10/2022).

⁴⁴ Germanò 2023c; Germanò 2024. Il Ponte dell'Impero, distrutto anch'esso, fu solo dotato di una struttura metallica prefabbricata (cd. ponte Bailey) e successivamente smantellato.

Bibliografia

Alvisi G. 1970, *La viabilità romana della Daunia*, Bari.

Ashby Th., Gardner R. 1916, *The Via Traiana*, BSR 8, 104-171.

Bertocchi F. 1959, *Iscrizioni recentemente scoperte a Canne*, in Atti del 3° CIEGL (Roma 1957), Roma, 199-205.

Biliński B. 1987, *La Puglia e Bari nel "Diario di viaggio" di Jan Ocieski, ambasciatore polacco nel 1541*, in AA.VV., *La regina Bona Sforza tra Puglia e Polonia*, Atti del Convegno (Bari 27/4/1980), Leopoli, 16-40.

Cassano R. 1986, *Recenti indagini archeologiche a Canosa*, in *Profili della Daunia antica*, 2° Ciclo di conferenze sulle più recenti campagne di scavo, Foggia, 64-75.

Cassano R. 1992, *Il ponte sull'Ofanto*, in *Principi imperatori vescovi* 1992, 708-711.

Ceraudo G. 2003, *Via Traiana*, in Le

Pera Buranelli S., Turchetti R. (eds.) *Sulla via Appia da Roma a Brindisi. Le fotografie di Thomas Ashby 1891-1925*, Roma, 152-155.

Ceraudo G. 2008, *Via Gellia: una strada 'fantasma' in Puglia centrale*, Studi di Antichità 12, 187-203.

Ceraudo G. 2009, *Indagini Aerotopografiche lungo la Via Traiana in Daunia*, in Gravina A. (ed.) 29° Convegno Nazionale sulla preistoria-protostoria-storia della Daunia, San Severo (Foggia) 15-16 novembre 2008, San Severo, 3-18.

Ceraudo G. 2012, *Due nuove lastre iscritte dei ponti della Via Traiana*, in ZPE 183, 255-258.

Ceraudo G. 2013, *A proposito delle lastre iscritte dei ponti della Via Traiana*, in ATTA 22, Roma, 143-153.

ERC I = Chelotti M., Gaeta R., M., Morizio, V., Silvestrini, M. (eds.) 1985, *Le Epigrafi Romane di Canosa*, I, Bari.

Ferrari I. 2012, *The Roman Bridges of*

the Via Traiana: An Innovative Building System, in (eds.) Carvais R., Guillerme A., Nègre V., Sakarovich J., *Nuts and Bolts of Construction History. Culture, Technology and Society*, Proceedings of the 4th International Congress on Construction History, Paris, 3-7/7/2012), vol. 3, 573-578.

Finocchi S. 1980, *Banchina romana su palificata trovata a Ivrea nell'alveo della Dora*, in Studi di Archeologia dedicati a Pietro Barocelli, Torino, 89-93.

Galliazzo V. 1995, *I ponti romani*, I-II, Treviso.

Germanò G. 2020, *The role of archives in the graphic restitution of monuments: the case of the Roman bridge over the Ofanto river in Canosa di Puglia, Italy*, in Bitàcora Arquitectura, 45, 4-11.

Germanò G. 2021, *3D Reconstruction of a Roman Bridge in Canosa Di Puglia (Italy)*, in *Studies in Digital Heritage*, vol. 5, n. 1, 75-87.

Germanò G. 2022, *Ancient metrology in architecture: a new approach in the study of the Roman bridge of Canosa di Puglia (Italy)*, in *ACTA IMEKO*, vol. 11, n. 1, Special Issue - 2020 IMEKO TC-4 International Conference on Metrology for Archaeology and Cultural Heritage, 1-7.

Germanò G. 2023a, *L'uso del legno nei ponti in muratura di età romana: il caso di Canosa di Puglia*, in Bonetto J., Prevato C. (eds.) *Terra, legno e materiali deperibili nell'architettura antica*, Atti del Convegno Internazionale di Studi (Padova 3-5 giugno 2021), Roma, 439-453.

Germanò G. 2023b, *Diachronic 3D reconstruction of an ancient Roman bridge in Canosa di Puglia: a multidisciplinary approach*, in Trizio I., Demetrescu E., Ferdani D. (eds.), *Digital Restoration and Virtual Reconstructions. Case studies and compared experiences for cultural heritage*, Cham, 185-201.

Germanò G. 2023c, *Ponti in guerra. La ricostruzione del ponte sull'Ofanto di Canosa di Puglia*, in Amore R., Pascariello M. I., Veropalumbo A. (eds.) *Città e guerra. Difese, distruzioni, permanenze delle memorie e dell'immagine urbana*, Napoli, 1001-1010.

Germanò G. 2024, *Bridges at war and conservation of cultural heritage: a case study from Italy*, in Crisà A. (ed.) *Archaeology, Cultural Heritage and World War II: Italy, Greece, France and Finland as Historical Contexts*, Leiden, 109-130.

Giuliani C.F. 2006, *L'edilizia nell'antichità*, Carocci.

Goffredo R. 2011, *Aufidus. Storia, archeologia e paesaggi della valle dell'Ofanto*, Bari.

Hartleb K. 1917, *Jan z Ocieszyna Ocieszyn*

ski jego działalność publiczna i diariusz podróży do Rzymu, Lwów.

Ieva P. 2015, *La sepultura di Re Boamundo in una inedita breve descrizione tardo-cinquecentesca*, in Fonseca C.D. e Ieva P. (eds.) *Unde boat mundus quanti fuerit Boamundus: Boemondo I di Altavilla, un normanno tra Occidente e Oriente*, Atti del Convegno internazionale di studio per il IX centenario della morte, (Canosa di Puglia, 5-6-7/5/2011), Bari, 301-335.

Inglese C., Paris L. 2020, *Analisi formale, costruttiva e dimensionale*, in Inglese C., Paris L. (eds.), *Arte e tecnica dei ponti romani in pietra*, Roma, 101-114.

Inglese C., Pizzo A., Barni R., Ponte di Alcantara in Spagna, in Inglese C., Paris L. (eds.), *Arte e tecnica dei ponti romani in pietra*, Roma, 189-204.

Jacobone N. 1925, *Canusium. Un'antica e grande città dell'Apulia. Ricerca di storia e di topografia*, Galatina (rist. anastatica Lecce 1962).

Kienast D. 2004, *Römische Kaisertabelle. Grundzüge einer römischen Kaiserchronologie*, Wissenschaftliche Buchgesellschaft.

Martin P.G. 1998, *La Mesta. Transumanza e istituzioni in Castiglia dal XIII al XIX secolo*, (ed.) Russo S., Bari.

Mertens J. 1993, *Les ponts de la via Traiana dans la traversée du Tavoliere de Foggia*, in *ATTA II*, Roma.

Mertens J. 1995, *La viabilità*, in Mertens J. (ed.), *Herdonia. Scoperta di una città*, Bari, 298-307.

Morea G. 1969, *Arte e monumenti a Canosa*, Canosa.

Petrikovits H. Von 1952, *Die Ausgrabungen in der Colonia Traiana bei Xanten*, BJB, 52, 138.

Poso R. 1976, *Gli autografi vanvitelliani*

ni sulla bonifica delle Saline di Barletta, in Paone G. (ed.), *Studi di Storia della Puglia in onore di G. Chiarelli, IV*, Galatina, 25-138.

Principi imperatori vescovi. Duemila anni di storia a Canosa, Catalogo della mostra (Bari, 27 gennaio-17 maggio 1992), (ed.) Cassano R., Venezia 1992.

Pratilli F. 1745, *Della Via Appia riconosciuta e descritta da Roma a Brindisi*, Napoli. (ristampa A. Forni 1993).

Radke G. 1981, *Viae publicae Romanae*, Bologna.

Rossi M.L. 2020, *Ponte di Augusto a Narni*, in Inglese C., Paris L. (eds.), *Arte e tecnica dei ponti romani in pietra*, Roma, 153-172.

Russo S. 2015, *Città, casali, ed edifici notevoli nell'Atlante delle locazioni di Antonio e Nunzio Michele*, in S. Russo (ed.), *Tratturi di Puglia - risorsa per il futuro*, Foggia, 137-145.

Silvestrini M. 1999, *Un itinerario epigrafico lungo la via Traiana: Aecae, Herdonia, Canusium*, Bari.

Torelli M. 1969, *Contributi al Supplemento del CIL IX*, RAL 24, 9-48.

Tritto M. R. 2005, *I restauri settecenteschi del ponte romano di Canosa di Puglia*, in Bertoldi Lenoci L. (ed.) *Canosa. Ricerche Storiche 2004*, Fasano, 71-100.

Uggeri G. 1983, *La viabilità romana nel Salento*, Fasano.

Valente G. 1909, *Allargamento e sistemazione dell'antico ponte sul fiume Ofanto*, in *Rassegna Tecnica Pugliese*, VIII, 1, 1-5.

Valente G. 1910, *Il Ponte sul fiume Ofanto*, in *Rassegna Tecnica Pugliese*, IX, 6, 85-97.

Volpe G. 1990, *La Daunia nell'età della romanizzazione*, Bari.