



eikonocity

Publisher: FeDOA Press- Centro di Ateneo per le Biblioteche dell'Università di Napoli Federico II
Registered in Italy

Publication details, including instructions for authors and subscription information:
<http://www.eikonocity.it>

Un'eredità culturale nel territorio campano: antichi ponti in muratura tra fonti storico-iconografiche e conservazione

Claudia Aveta

Università degli Studi di Napoli Federico II - Dipartimento di Architettura

To cite this article: Aveta, C. (2017). *Un'eredità culturale nel territorio campano: antichi ponti in muratura tra fonti storico-iconografiche e conservazione*: Eikonocity, 2017, anno II, n. 2, 71-88, DOI: 10.6092/2499-1422/5225

To link to this article: <http://dx.doi.org/10.6092/2499-1422/5225>

FeDOA Press makes every effort to ensure the accuracy of all the information (the "Content") contained in the publications on our platform. FeDOA Press, our agents, and our licensors make no representations or warranties whatsoever as to the accuracy, completeness, or suitability for any purpose of the Content. Versions of published FeDOA Press and Routledge Open articles and FeDOA Press and Routledge Open Select articles posted to institutional or subject repositories or any other third-party website are without warranty from FeDOA Press of any kind, either expressed or implied, including, but not limited to, warranties of merchantability, fitness for a particular purpose, or non-infringement. Any opinions and views expressed in this article are the opinions and views of the authors, and are not the views of or endorsed by FeDOA Press. The accuracy of the Content should not be relied upon and should be independently verified with primary sources of information. FeDOA Press shall not be liable for any losses, actions, claims, proceedings, demands, costs, expenses, damages, and other liabilities whatsoever or howsoever caused arising directly or indirectly in connection with, in relation to or arising out of the use of the Content.

This article may be used for research, teaching, and private study purposes. Terms & Conditions of access and use can be found at <http://www.serena.unina.it>
It is essential that you check the license status of any given Open and Open Select article to confirm conditions of access and use.

Un'eredità culturale nel territorio campano: antichi ponti in muratura tra fonti storico-iconografiche e conservazione

Claudia Aveta

Università degli Studi di Napoli Federico II - Dipartimento di Architettura

Abstract

Il saggio analizza il rapporto tra specifici manufatti storici, i ponti, di cui molti allo stato di rudere, presenti nel territorio campano, e le vedute e le rappresentazioni iconografiche, evidenziando l'importanza di queste ai fini di una interpretazione dei valori e dei significati, anche funzionali. L'apporto auspica un processo di tutela e restauro di tali infrastrutture che esalti il loro significato storico e sociale per lo sviluppo culturale delle comunità locali.

Cultural Heritage in Campania: ancient masonry bridges between historical and iconographic sources and conservation

The essay analyzes the relationship between specific historic artifacts and bridges located in Campania – many of which are in the state of ruins – and views and iconographic representations, highlighting their importance to interpret also functional values and meanings. The contribution aims to promote a process of safeguarding and restoring of such infrastructures that exalts their historical and social significance for a cultural development of local communities.

Keywords: Ponti in muratura, conservazione, fonti storico-iconografiche.

Masonry bridges, conservation, historical and iconographic sources.

Claudia Aveta, architetto e dottore di Ricerca in Conservazione dei Beni Architettonici presso l'Università di Napoli Federico II. È autrice dei saggi: *Piero Gazzola. Restauro dei monumenti e tutela ambientale* (2007), *Il "paesaggio virgiliano" del golfo di Napoli: riflessioni storiche* (2014), *Procida nelle fonti iconografiche tra trasformazione e degrado del paesaggio storico* (2016).

Author: claveta@unina.it

Received October 13, 2017; accepted November 7, 2017

1 | Introduzione

I collegamenti tra la città di Napoli e i suoi dintorni sono stati assicurati nel corso dei secoli dalle antiche strade tra *Neapolis* e i principali centri abitati: così, a partire dall'epoca classica fino a tutta l'età moderna, la struttura del territorio appare ben riconoscibile quale costellazione di insediamenti più o meno significativi intorno al centro principale. Per cercare di individuare natura, caratteri e significato di particolari manufatti storici, quali i ponti in muratura, nel territorio campano, si deve considerare che l'abnorme espansione dell'ex capitale del Mezzogiorno ha compromesso la riconoscibilità dei centri limitrofi, molti persino inglobati nell'attuale ambito comunale, determinando, soprattutto intorno al capoluogo regionale, la mancanza di qualunque soluzione di continuità tra gli insediamenti e la città. Ciò di certo rende più difficile ogni interpretazione sull'origine e sulla necessità di costruire i ponti, e specificamente nel periodo romano. Per quanto concerne l'approccio storico una delle prime questioni affrontate ha riguardato le fonti storiche e documentarie e le problematiche connesse alla datazione dei manufatti romani e medioevali in Campania [Aveta-Monaco-Aveta 2011]. Per i primi si è tenuto conto del testo di Vittorio Galliazzo e di quelli a esso antecedenti. Si devono, infatti, ricordare le opere di Marion Elisabeth Blake che hanno delineato un ampio quadro delle opere romane comprendente anche alcuni ponti presenti in Campania; quelle di Thomas Ashby e di Robert Gardner che hanno descritto il percorso della via Traiana con i ponti ivi presenti; i contributi di Piero Gazzola, pur se con qualche imprecisione nella loro localizzazione e individuazione, nonché quelli di Giuseppe Lugli. Più recenti risultano gli studi di Lorenzo Quilici, Stefania Quilici Gigli e Teresa Rocco, in particolare sugli aspetti generali della viabilità romana e su alcuni ponti campani; di Colin

O'Connor il quale, dopo avere proposto un elenco (incompleto) citando anche alcuni ponti campani, ha affrontato gli aspetti strutturali di quelli romani, alla luce del *limit design* applicato alle murature. A questi si devono aggiungere i contributi concernenti singole opere e quelli degli studiosi locali.

Gli studi di geografia storica (descrizioni e cartografie) sono stati altre fonti utili per individuare l'esistenza di tali ponti: si deve osservare che questi, per quanto riguarda la Campania, anche se non sempre rappresentati nelle carte geografiche, in generale sono ben descritti nei trattati [Giustiniani 1797; Cirelli 2004]. Le prime notizie interessanti derivano dagli *Itineraria adnotata*, cioè dalle guide antiche in cui venivano descritte le località lungo un determinato tracciato viario; il più noto è l'*Itinerarium provinciarum Antonini Augusti*, detto anche semplicemente *Itinerarium Antonini*, completato nell'età di Diocleziano alla fine del III sec., realizzato con materiali databili al periodo di Caracalla, agli inizi dello stesso secolo, probabilmente dedicato allo stesso re. Si tratta di un elenco delle vie di comunicazione dell'epoca imperiale romana, con indicazioni sulle tappe, sui luoghi di sosta (*mansiones*) e sulle stazioni per il cambio dei cavalli (*mutationes*), con dati sulle distanze che li separavano. All'epoca medioevale risale la ben nota Tabula Peutingeriana (XII-XIII secolo), esempio di *Itineraria picta*, che rappresenta il mondo abitato dalla Spagna all'India [Dilke 1985; Prontera 2003]. I documenti non forniscono notizie sempre concordanti; a essi però si fa tuttora ricorso per confronti circa l'andamento delle strade. Nella Tabula Peutingeriana sono riportate strade, posizioni di città, mari, foreste e vi si possono trovare anche indicazioni utili sui ponti. Non si tratta però di una proiezione cartografica, ma piuttosto di una rappresentazione simbolica di riferimento per spostamenti e distanze: il disegno è infatti deformato, essendo la linea nord-sud molto ridotta rispetto a quella ovest-est.

2 | Testimonianze e luoghi dei ponti

Le testimonianze più antiche sulla presenza di ponti in Campania risalgono al III secolo a.C., dopo la conquista romana avvenuta dal IV secolo a.C.; numerosi sono i resti di tali strutture, poche delle quali ancora in uso, quasi sempre oggetto di sostanziali trasformazioni, oppure allo stato di rudere, lontane dalle attuali vie di comunicazione. Per comprenderne significati e funzioni, oltre al loro intrinseco valore storico-architettonico, è opportuno ricordare che l'assetto geografico della Campania era molto diverso da quello odierno. La regione, abitata sin dall'antichità [Beloch, 1989], non è mai stata un territorio politicamente omogeneo al quale poter assegnare confini ben determinati: quando i romani la sottomisero al proprio dominio erano già presenti *in situ* diverse popolazioni. Il passaggio di Annibale nel III sec. a.C. è ricordato dal nome di numerosi ponti, anche se talora questa circostanza, più che a una provata documentazione storica, può essere ricondotta a leggende popolari tramandate nel tempo. Alla metà del II sec. a.C. risale l'istituzione della *Regio-Capuam*, che favorì l'inserimento dei territori dell'attuale Campania nella rete commerciale e stradale romana [De Caro-Greco 1981] e ciò determinò la costruzione di numerosi ponti; successivamente, i territori suddetti subirono, durante la guerra sociale e quella civile, devastazioni e distruzioni, specialmente a opera di Silla che, nel Vallo di Diano, si scontrò con Spartaco. Il loro passaggio nei siti è ricordato da due ponti che da essi prendono il nome e che esistono tuttora, anche se profondamente trasformati e, in parte, ricostruiti. Al I sec. a.C. risale la suddivisione dell'Italia compiuta da Augusto; questa interessò anche i territori campani, nell'ambito della definizione di quattro *regiones*: la *Regio I (Latium et Campania)*, la *Regio II (Apulia et Calabria)*, la *Regio III (Lucania et Bruttii)* e la *Regio IV (Samnium)* [Talbert 1997; Baratta-Fracarro-Visintin 1966; Dilke 1985].

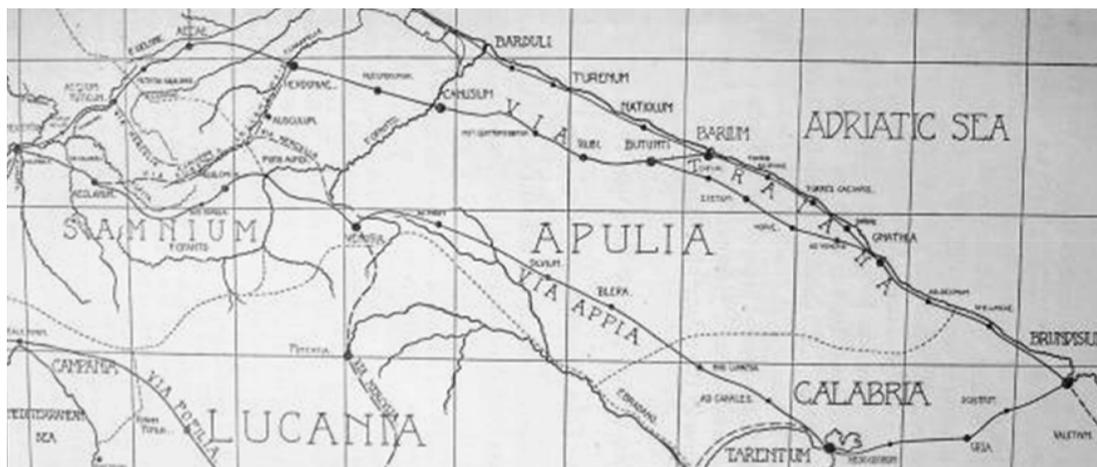


Fig. 1: La via Traiana (da Ashby-Gardner 1916).

La rete stradale campana era molto articolata e caratterizzata dalla presenza di importanti arterie [Adam 1984, 300-301; Letizia Gualandi 1990; Gangemi 1987].

Le principali strade su cui si trovavano la maggior parte dei ponti erano la via Appia, la via Traiana, la via Latina, la via *Regio-Capuanam*, la via Domiziana, la via Herculea. L'*Appia*, costruita a partire dal 312 a.C., era sicuramente la strada più importante; numerosi sono gli studi e le testimonianze sul suo percorso a partire dal famoso viaggio compiuto da Orazio da Roma a Brindisi e alla nota rappresentazione del Pratilli [Pratilli 1745] risalente al XVIII secolo, che ne individua il tracciato da Terracina a Benevento. Fu oggetto nel tempo di molteplici interventi: tra il periodo di Vespasiano e quello di Traiano la strada subì un rinnovamento del tratto da Roma a Benevento, testimoniato dalle iscrizioni di molti cippi miliari; all'epoca di Adriano risale il ripristino del tratto tra *Beneventum* ed *Aeclanum*, con la costruzione di un grande ponte presso l'attuale Apice, di cui oggi restano pochi ma imponenti resti, quelli del ponte Appiano o ponte Rotto.

Nel tratto tra *Caudium* (odierna Montesarchio) e Benevento la via era caratterizzata da una serie di ponti di alcuni dei quali sono visibili ancora dei resti; a Benevento si superava il fiume Sabato grazie al ponte Leproso e si raggiungeva la via che forma tuttora l'asse principale della città, seguendola fino alla porta orientale. Tra Benevento ed *Aeclanum* l'*Appia* attraversava il fiume Calore sul Ponte Rotto e percorreva l'Irpinia procedendo in direzione di Venosa (nell'odierna Basilicata) e poi verso la Puglia. Il tratto irpino della strada, oggetto di studi anche recenti [Robert Pane *tra storia e restauro* 2010], molto probabilmente si divideva in due parti, per poi ricongiungersi, riprendendo il percorso di due tratturi: il primo che seguiva il fondo valle dell'Ufita, l'altro che saliva a quota più alta. Il ritrovamento dei resti di un ponte in località Fiocaglia, a sud-ovest di Flumeri, e di un altro in località Ponterotto, tra Flumeri e Sturno, costituiscono un'indicazione utile per definire l'andamento della strada. La via *Traiana* dal nome dell'imperatore che ne promosse la costruzione, risalente agli inizi del II secolo d. C. (114 d.C.) che congiungeva Benevento a Brindisi, è stata oggetto di un'accurata descrizione di Thomas Ashby e Robert Gardner, che la percorsero agli inizi del XX secolo [Ashby-Gardner 1916] fotografando i resti delle opere romane. Il tracciato si sviluppava quasi parallelamente a quello del fiume Calore sino alla sua confluenza con il Tammaro e di lì, superato il ponte Valentino, proseguiva inoltrandosi nella valle del fiume Miscano, ove tra gli attuali comuni di Montecalvo, Casalfore e Buonalbergo si trovano i resti di tre ponti: il ponte Latrone, il ponte di San Marco e il ponte delle Chianche. Dopo



Fig. 2: Il Ponte di S. Venere, identificato come Pons Aufidi agli inizi del XX secolo (da Guarini 1909).

quest'ultimo, la strada saliva verso l'attuale Casalbore nelle località Pantana (miglio XIV) e Santa Maria dei Bossi (miglio XV) e raggiungeva il tratturo Pescasseroli-Candela in contrada Santo Spirito, attraversando il sito della Malvizza, ove si trovava un'area considerata sacra, dedicata molto probabilmente alla dea Mefite; tra la Malvizza e l'attuale località Macchia Cupo di Sotto, sono stati localizzati pochi resti di due ponti romani distanti circa 150 metri l'uno dall'altro.

La via *Heraclea* riprendeva probabilmente un percorso già esistente e fu fatta lastricare dall'imperatore d'Occidente Massimiano nel III sec. d.C.; da Aequum Tuticum (nei pressi dell'odierna Ariano Irpino) seguiva la valle del Cervaro costeggiando il Fiumarella che attraversava in prossimità dell'attuale San Sossio Baronia e giungeva a *Venusia*. Il suo tracciato è messo in relazione con quello dell'Appia in questo tratto dell'Irpinia, per l'ubicazione dell'antico *pons Aufidi*, da alcuni riconosciuto nel ponte San Venere presso Rocchetta Sant'Antonio, da altri nel ponte Pietra sull'Oglio presso Monteverde. La via *Latina* che collegava Roma con Capua, dopo *Casinum* (Cassino) seguendo un percorso più interno rispetto a quello della via Appia, entrava nell'attuale territorio campano proseguendo verso l'odierno comune di San Pietro Infine, chiamato *ad Flexum*, da cui si diramava una variante per Venafro; giungeva all'antica *Teanum Sidicinum* (Teano), centro del territorio abitato dalla tribù osca dei Sidicini, e poi a *Casilinum* (Capua) ove arrivava anche la via Appia, dopo aver superato la città di *Cales*.

Tra Nocera e Pompei è documentata la presenza di un asse viario *Nuceria-Pompeios* di un più complesso sistema appartenente alla via *Puteolis-Nuceriam* o *Neapolis-Nuceriam* e indicato anche nella Tabula Peutingeriana, che attraversava il Sarno nell'odierna Scafati, su quello che è stato recentemente individuato come il *pons Sarni* [De' Spagnolis Conticello 1994].

La via *Regio-Capuam* o *Annia* fu realizzata a partire dal 132 a.C. ed è stata attribuita da taluni all'iniziativa del console C. Popilius Laenas. Partendo da Capua, attraversava la provincia di Salerno passando per *Nuceria Alfaterna*, *Salernum*, *Picentia*, *Eburum* (Eboli), *Acerronia* (Auletta), *Forum Popilii* (tra Atena Lucana e Sala Consilina) divenendo il «fulcro della viabilità nella valle del Tanagro» [Bracco 1962, 450]. Proseguiva poi verso la Calabria, con un impianto modesto, pur costituendo con le vie Appia e Traiana una delle strade più importanti per l'attraversamento dell'Italia meridionale. Conservò il suo tracciato sino quasi all'età moderna, in gran parte ripreso dalla strada statale 19 delle Calabrie: presso Eboli attraversava il Sele in un punto indicato nella Tabula Peutingeriana (*ad Silarum*) su di un ponte non molto distante dall'attuale che si trova sulla strada statale 18; saliva, quindi, fino al valico dello Scorzo (*Nares Lucaniae*) e scendeva verso il fiume Tanagro per risalire fin sotto l'attuale Caggiano probabilmente al fine di aggirare la gola di Campestrino proseguendo verso il Vallo di Diano. Nei territori di *Atina* (Atena Lucana) e *Tegianum*, i resti della strada romana coincidono in parte con alcuni tratti di strade vicinali e con la linea ferroviaria, che ne ha ripercorso il tracciato; superata Padula la strada si inoltrava in Basilicata. Dalla via *Regio-Capuam* partivano le strade che raggiungevano Paestum, dopo il ponte sul Sele, e *Volcei* (l'attuale Buccino). Lungo il percorso si diramavano altre vie secondarie, 'ramuli', tra cui quella che, partendo da *Acerronia*, collegava sia Volcei e il Vallo di Diano che quest'ultimo a *Potentia*, e la via tra *Tegianum*, che si trovava oltre il fiume, e la *Regio-Capuam*.

3 | Memoria e rappresentazione iconografica dei ponti campani

All'epoca romana risalgono numerosi ponti campani dei quali sussistono ancora significative testimonianze, pur se queste, nella maggior parte dei casi, consistono in ruderi [Aveta 2014, 309-320]. Per una più facile e sistematica individuazione di tali ponti si procederà riferendosi al territorio delle attuali province.

3.1 Il territorio avellinese

La provincia di Avellino, essendo periferica nei percorsi del *Grand Tour* e secondaria rispetto alle grandi strade antiche, non vanta, come le altre zone del Regno, una grande fortuna iconografica. Per la prima veduta a stampa si devono attendere gli inizi del Settecento quando il Pacichelli intraprende la prima opera di conoscenza e descrizione dei territori del Regno di Napoli [Cantabene 2007, 161-172]. Altre pochissime vedute del Principato possono essere ricondotte a Cassiano de Silva.

Alla seconda metà dell'Ottocento appartengono i primi ritratti di parti e contesti della città; riferite a singoli episodi architettonici sono le raffigurazioni de «Le cento città d'Italia», il supplemento mensile del «Secolo». L'iconografia ottocentesca è costituita quasi esclusivamente dalle illustrazioni che accompagnano il «Poliorama Pittresco», dove vengono riprodotte alcune vedute di Ariano, Montefusco e Montevergine e dalle tavole del *Viaggio Pittorico* firmate da Achille Vianelli e da Francesco Wenzel.

Un cenno meritano alcune vedute di pittori locali dell'Ottocento.

L'estensione della provincia di Avellino non corrisponde del tutto all'antico territorio degli Hirpini [Gangemi 1996]: questo era attraversato da una buona rete di strade tra cui le già citate vie Appia e Traiana. I principali corsi d'acqua erano il Calore Irpino e l'Ofanto, altra via fluviale di collegamento con la Puglia, entrambi navigabili all'epoca romana [Giustiniani 1797, 48], sui quali si trovano i resti dei ponti più importanti; si devono anche ricordare il Sabato e l'Ufita affluenti del Calore; il Miscano, la cui valle confina con la Puglia e il Fiumarella, affluente dell'Ufita.

Proseguendo lungo il corso del Calore si ritrovano i due ponti di San Mango sul Calore e di Luogosano, entrambi ricordati dal Giustiniani [Giustiniani 1797, 90].

Il ponte di San Mango, su di un antico percorso locale, nell'odierna frazione Ciasca presso l'area industriale, è stato descritto da Jannacchini [Jannacchini 1889], che lo fa risalire al I secolo a.C., segnalando che in territorio di Taurasi dalla via Napoletana una strada ripiegava verso il fiume Calore per accedere alla terra di San Mango sul Calore attraverso un ponte attribuito ad Annibale, secondo una credenza popolare priva di riscontri documentari. La conformazione della zona è completamente modificata dalla viabilità moderna e dalla deviazione del corso del fiume.

Il ponte di Luogosano o ponte di Annibale, distrutto durante la seconda guerra mondiale nel 1943, è stato ricostruito tra la fine degli anni '40 ed i primi anni '50, ad unica arcata come quello originario descritto da Jannacchini.

Pochi resti di un ponte sull'Ufita, nei pressi di Flumeri, sono stati rinvenuti in località Ponterotto, tra Flumeri e Sturno, durante una campagna di scavi condotta nel 1996 [Gangemi 1996, 118; Pescatori Colucci 1996, 225]. Un secondo ponte nei pressi di San Sossio, già conosciuto e datato intorno al II sec. a.C. [Buck 1971] supera il torrente Fiumarelle: di questo restano solo alcune parti di un pilone non facilmente visibili perché in stato di totale abbandono e ricoperte da una fitta vegetazione.

In territorio pugliese, sul confine con la Campania, si trova il ponte di Santa Venere, probabilmente l'originario Pons Aufidi della via Appia, indicato anche sulla Tavola Peutingeriana e nell'Atlante Barrington [Talbert 1997], ricostruito e utilizzato come ponte stradale.

Il ponte Pietra dell'Oglio, uno dei pochi ponti indicati nella cartografia del Magini [Brancaccio 1991, 166], sulla strada statale 163 che conduce a Monteverde, è tuttora in uso. L'epoca della sua costruzione non è ben definita; secondo alcuni studiosi, tra i quali il Mommsen, potrebbe essere il Pons Aufidi (attuale ponte di Santa Venere), per altri risalirebbe all'epoca medioevale [Fortunato 1896; Guarini 1909, 423-424]; il Lenormant, invece, indica il ponte Pietra dell'Oglio

Fig. 3: Il Ponte di Luogosano prima della ricostruzione (da *Luogosano ieri e oggi* 2006).





76 Fig. 4: I resti del Ponte di Santo Spirito agli inizi del XX secolo (da Ashby-Gardner 1916).

quale pons Aufidi per il passaggio della via Appia, mentre sul ponte di Santa Venere fa passare la via Herculea [Lenormant 1883, 6].

Nella zona dell'Irpinia attraversata dalla via Traiana, a confine con il Sannio, nell'attuale territorio del comune di Casalbore, si trovano i resti del ponte Santo Spirito [Galliazzo 1995, vol. II, 112], sul torrente delle Ginestre poco prima della confluenza con il Miscano [Giustiniani 1797, Tomo I, 197]. Deve il nome alla località in cui fu costruito, ma è conosciuto anche come ponte del Diavolo o dei Diavoli: restano alcune parti di una sola pila con cenni di arcate e altri ruderi. Il ponte fu descritto da Ashby e Gardner [Ashby-Gardner 1916, 134; Le Pera Buranelli-Turchetti 2003, 153] che ne fotografarono la parte del pilastro superstite, ubicandolo tra le stazioni di Forum Novum ed Aequum Tuticum. Nel 1970, non molto lontano dal ponte, fu ritrovata un'epigrafe, poi collocata nel museo provinciale di Avellino, che ne ricorda la distruzione causata dalla piena del fiume nel 117 a.C.

3.2 Il territorio beneventano

La prima rappresentazione iconografica nota dell'intero impianto difensivo di età longobarda di Benevento risale alla fine del Cinquecento ed è costituita da una veduta assonometrica contenuta nella raccolta di disegni manoscritti che il Rocca collazionò a partire dal 1586 per realizzare un Atlante di città italiane dedicato ai centri urbani del viceregno spagnolo. Anche la veduta prospettica dell'artista beneventano Donato Piperno, dedicata a Giovan Battista Foppa, arcivescovo di Benevento dal 1643 al 1673, ripropone una rappresentazione della città prima degli eventi sismici del 1688 e del 1702.

Dalla veduta assonometrica presente nell'Atlante curato alla fine del Cinquecento dal vescovo agostiniano Angelo Rocca al rilievo ottocentesco del catasto Pio-Gregoriano diretto dall'ingegnere Mazarini [Parisi 2007, 173-194], uno degli aspetti più significativi che emerge dalle principali fonti iconografiche su Benevento è la permanenza dell'antica fascia intorno alle mura.

Nelle *Memorie istoriche di Benevento* redatte da Stefano Borgia alla fine del suo mandato come governatore della città, due incisioni rappresentano alle due diverse scale, territoriale e urbana, la città ed il suo territorio. Nella prima, incisa da Ignazio Lucchesini, è descritto tutto il territorio beneventano, segnato dai due grandi corsi d'acqua del Calore e del Sabato e dalla strada per Napoli, che all'altezza della porta Rufina attraversa idealmente il nucleo urbano fino al ponte sul Calore. Il documento più importante tra le fonti iconografiche del Settecento è la *Topografia della Pontificia Città di Benevento* incisa nel 1781 dall'architetto Carlo Antonini su disegno del canonico Saverio Casselli. Di particolare interesse è lo schema compositivo della pianta che ai quattro angoli propone rilievi in scala di alcune emergenze architettoniche: in alto due importanti infrastrutture come il teatro romano ed il nuovo ponte sul Calore, progettato da Luigi Vanvitelli e portato a termine da Saverio Casselli; in basso due porte urbane come l'antico arco di Traiano e la nuova Porta Pia, realizzata sulla sponda meridionale del ponte sul Calore. Negli stessi anni numerose sono le incisioni che raffigurano parti della città ed i relativi monumenti tra cui i ponti ad opera di Stefano Borgia, Carlo Labruzzi, Almerigo Meomartini.

Si deve, poi, citare il Ponticello [Meomartini 1889, 255] sull'attuale torrente San Nicola, affluente del Calore, ancora oggi conservato ed inglobato nella rete viaria di accesso alla città. Si tratta di una costruzione ad un'unica arcata prima a servizio della via Appia e poi appartenente alla via Traiana. Il Meomartini lo cita brevemente nelle sue opere, ricordando che si trovava all'ingresso della città, e che con il nome di Ponticello, nel gergo beneventano 'punticello' [De Lucia 1941, 25], è menzionato sia nei documenti longobardi che in altri successivi, come scritto anche dal

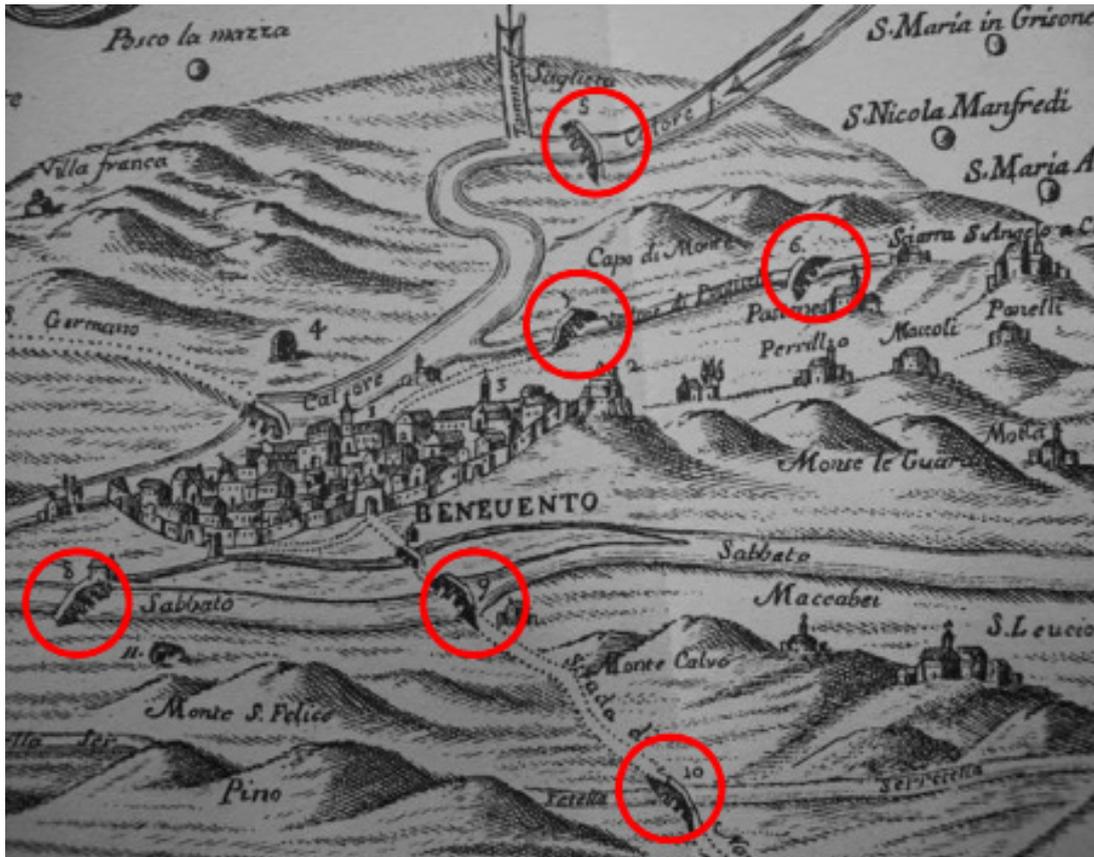
Borgia [Borgia 1763-1769, vol. I]. La circostanza è ricordata dal Meomartini 1889, 256]: era costruito «con un mirabile magistero di conci, ossia parallelepipedi, di tufo vulcanico» [Meomartini 1910, 30; Meomartini 1889, 255]. In contrada Cellarulo sul Calore si trovano i resti di un ponte romano che il Meomartini chiama *ponte Fratto* [Meomartini 1889, 250-251], che potrebbe essere il ponte sulla via Latina che conduceva a Benevento [Torelli 2002, 105].

Poco al di fuori della città di Benevento è ancora visibile il ponte delle Serretelle, presso il quale nel 1113 si svolse una delle battaglie contro i Normanni [Falcone Beneventano 2000, 11]; di esso si conservano due arcate in condizioni di abbandono [Borgia 1763-1769, 66 e Meomartini 1889, 273]. Non molto distante dalla città, nell'area dell'attuale insediamento industriale a confine con Padula, si trova il ponte Valentino sul Calore [Gazzola 1963, 103] nei pressi della confluenza con il torrente Tammaro, probabilmente a servizio della via Egnatia o della Traiana, che partivano in prossimità del Ponticello come ricorda Meomartini [Meomartini 1889, 256].

In località Epitaffio o Chianchetelle, a circa tre chilometri dalla città di Benevento, vi sono i resti del ponte Corvo, di cui il Rotili pubblica un disegno di Carlo Labruzzi. Consentiva il passaggio della via Appia sul torrente Serretelle; dal Borgia era messo in relazione con il ponte di Santa Maria degli Angeli oggi ricostruito.

Proseguendo sulla via Appia, gli altri due ponti che si incontravano dopo Benevento erano il ponte di Apollosa ed il ponte Tufaro, entrambi sullo stesso torrente Serretelle e che mostravano

Fig. 5: Particolare della Pontificia città di Benevento e del suo territorio con l'individuazione dei ponti antichi: 5- Ponte Valentino; 6- Ponte delle tavole (oggi non esistente); 7- Ponticello; 8- Ponte Leproso detto di San Cosimo, 9- Ponte di Santa Maria degli Angeli; 10- Ponte Corvo (da Borgia 1763).



caratteri simili al ponte Corvo. Il ponte di Apollosa è stato distrutto durante la seconda guerra mondiale ed oggi si trova sul vecchio percorso dell'Appia sostituito dalla superstrada che, in quel tratto, corre quasi parallelamente ad essa. Risale, secondo il Galliazzo, all'età augustea o alla prima metà del I secolo d.C. [Galliazzo 1995, vol. 2, 113]; al contrario Gazzola lo ritiene di età traiana [Gazzola 1963, 87], condividendo l'ipotesi del Lugli.

Del ponte Tufaro, distrutto durante la seconda guerra mondiale, restano pochissimi ruderi presso l'attuale Montesarchio, in pessimo stato di conservazione. Le rappresentazioni del Labruzzi, lo studio del Meomartini [Meomartini 1889, 264-265], le foto di Asbhy [Le Pera Buranelli-Turchetti 2003, scheda n. 91], lo mostrano simile a quello di Apollosa, con un profilo a schiena d'asino a tre luci, a tutto sesto.

Il ponte Appiano, più noto come ponte Rotto ed indicato anche nella Tavola Peutingeriana, attraversava il fiume Calore in corrispondenza di Apice, in località Morrone, a confine con i comuni di Bonito e di Mirabella Eclano. Esso risulta leggermente inclinato in pianta: il fiume, infatti, in quel punto forma un angolo



Fig. 6: Veduta del ponte Tufaro agli inizi del XX secolo (Asbhy-Gardner 1916).

quasi retto accogliendo le acque del torrente Mela. Oggi rimangono solo alcuni resti di due piloni e di un'arcata le cui dimensioni testimoniano che si tratta di uno dei più grandi ponti romani della regione. Il Giustiniani nel XVIII secolo lo ricorda già in condizioni di rudere [Giustiniani 1797, Tomo XI, 89-90] e dagli scritti del Meomartini si evince che rimanevano solo parti di un'arcata, la centrale, unica superstite «delle cinque maestose arcate che lo componevano» [Meomartini 1889, 293]. In termini di datazione, le modalità costruttive potrebbero farlo risalire all'età traiana; in particolare la forma triangolare di alcuni mattoni ricondurrebbe l'opera al periodo di Adriano [Galliazzo 1995, vol. II, 112-113. Quilici 1997, 247-287].

Sul percorso della via Traiana, a confine con l'Irpinia, si trovano i resti dei ponti dei Ladroni, di S. Marco e delle Chianche presso Buonalbergo. Del ponte dei Ladroni di cui sia Asbhy [Asbhy-Gardner 1916, vol. III, n. 5, 130-131; Galliazzo 1995, vol. II, 118] che Galliazzo presentano i rilievi dei piloni; i pochi resti si trovano oggi in condizioni di totale abbandono tra Sant'Arcangelo Trimonte e Buonalbergo. Invece, del ponte di San Marco, sito in località Valle delle Cesine, tra Buonalbergo e Montecalvo ed oggi del tutto scomparso, resta la testimonianza di Asbhy [Asbhy-Gardner 1916, 130].

Il ponte delle Chianche presso l'odierna Buonalbergo, considerato da Asbhy e Gardner come il più bello della via Traiana, si trovava tra le stazioni di *Forum Novum ed Aequum Tuticum*. Il ponte è databile all'età traiana come scrive il Galliazzo, evidenziando il rinvenimento di un mattone recante la scritta «(CIL IX 6078,2): pont(es) v(iae) Tra(ianae)». Inoltre, è stata ritrovata un'iscrizione nella quale vengono ricordati i lavori di arginatura lungo la via Traiana ad opera di Settimio Severo e di Caracalla [Galliazzo 1995, 115-117]. Negli anni Ottanta del XX secolo il ponte è stato oggetto di un discutibile intervento di restauro, fortunatamente interrotto a causa delle profonde ed ingiustificate alterazioni che produceva: sono state demolite due arcate, poi ricostruite in laterizi. In provincia di Benevento sono da citare, poi, due ponti entrambi legati al passaggio di Annibale: il primo a Faicchio, il secondo a Cerreto Sannita.

Infine, si deve segnalare la presenza di un ponte, di piccole dimensioni ad unica arcata, attribuito all'epoca romana in San Lorenzo Maggiore, sul percorso della via Latina, nei pressi dell'attuale convento di Santa Maria della Strada.

3.3 Il territorio salernitano

Passando alla vicenda iconografica salernitana, c'è da osservare che la consuetudine della rappresentazione complessiva della città vista dal mare perdura fino alle soglie del XIX secolo [Perone 2007, 245-268]. Per ripercorrerne le tappe più significative bisogna risalire ai secoli del principato longobardo che forniscono, nella incisione di una moneta, il più antico documento che raffigura la città nelle sue particolarità naturali e politiche.

L'immagine presente nella cronaca quattrocentesca del Ferraiolo viene considerata la prima rappresentazione di epoca moderna della città di Salerno: forte connotazione simbolica individuabile nello schema a triangolo, sul cui vertice domina il castello. Una rappresentazione della città, inserita nel territorio privo di indicazioni orografiche eccetto che per coste e fiumi, è fornita dal portolano turco (databile tra il XVI e il XVII secolo). Angelo Rocca, nella raccolta di disegni relativi alle città italiane e in particolare del Mezzogiorno, raffigura Salerno dal mare tra il XVI ed il XVII secolo. Nell'ambito delle vedute dal mare si collocano due affreschi attribuiti a Belisario Corenzio ed alla sua scuola: tali dipinti segnano una svolta nell'iconografia salernitana, costituendo un precedente sia per l'innalzamento del punto di osservazione, sia per lo spostamento dell'osservatore verso occidente, riproposto nelle vedute ottocentesche.

Fig. 7: Veduta del ponte dei Ladroni agli inizi del XX secolo (da Asbhy-Gardner 1916).



La rappresentazione che illustra l'opera dell'abate Pacichelli propone un'immagine della città vista dal mare ed inserita nel territorio circostante. Con il XVIII secolo le vedute a stampa tendono ad essere sostituite dalla rappresentazione planimetrica. L'Ottocento propone un discreto numero di vedute della città, diretta conseguenza del ruolo che Salerno ha avuto in seguito alla scoperta di Paestum. Il territorio dell'odierna provincia di Salerno apparteneva alla *Regio III (Lucania et Bruttii)* includendo anche parte dell'attuale Basilicata e la Calabria, ed era delimitato dal fiume *Bradannus* (il Bradano) che lo separava dall'Apulia e dal *Silarus* (odierno Sele), il quale segnava il confine verso nord-ovest [Bracco 1962, 427-428.]. Era percorso dalla via *Regio-Capuum* che si sviluppava prevalentemente nella parte interna della regione seguendo all'incirca il percorso dell'attuale autostrada Salerno-Reggio Calabria.

Tra i fiumi presenti si devono ricordare il Tanagro, il Calore Lucano ed il Sele attraversati da alcuni ponti.

Sull'antico asse viario Nuceria-Pompeios si trovava a Scafati il *Pons Sarni* [De' Spagnolis Conticello 1994, 75-76], che attraversava il fiume dal quale prendeva il nome, distrutto nel 1135 dal re Ruggiero che si impossessò della torre di Scafati, durante le lotte per il possesso di Capua e di Napoli. Ricostruito nel XVIII secolo, oggi risulta sostituito da un ponte con impalcato in cemento armato che si trova all'incirca nello stesso sito di quello antico.

Lungo il tracciato della *Regio-Capuum*, si trova la maggior parte dei ponti di epoca romana che tuttora esistono. Si citano, innanzitutto, i resti del ponte Pollio nel tratto che va da Salerno a San Pietro di Polla. Anche sul torrente Fuorni presso Salerno, sono stati trovati i resti di un ponte risalente all'epoca romana; analoghi reperti caratterizzano il Ponte Rotto sul Sele in località Barizzo, nelle vicinanze del ponte ottocentesco attualmente in uso. Del ponte romano è possibile individuare alcune parti dei piloni, blocchi di pietra e pezzi delle arcate crollate affioranti dal fiume, che versano oggi in condizioni di totale abbandono.

Proseguendo lungo il percorso della *Regio-Capuum*, si segnalano i resti, celati da una fitta vegetazione, di un ponte di piccole dimensioni sul torrente Petruoso nei pressi di Castelluccio Casentino, frazione di Sicignano degli Alburni. Al contrario, è visibile il Ponte della Difesa sul Tanagro sulla stessa strada romana dopo le Nares Lucanae, nei pressi di Auletta. La sua presenza fu segnalata, negli anni '50 del XX secolo, dal Bracco [Bracco 1962, 452-453; Bracco 1953, 333] che lo riconobbe come unico ponte superstite della *Regio-Capuum* e punto di riferimento per la ricostruzione dell'antico tracciato viario [Bracco 1978, 74]. Molto probabilmente costruito da Annio per la sistemazione della strada, esso viene indicato con il nome di ponte della Petina sull'Atlante del Rizzi Zannoni, nel quale sono disegnati sia il tracciato della strada antica che quello della successiva strada borbonica. Nelle vicinanze di Buccino, l'antica Volcei, si trova il ponte San Cono [Bracco 1962, 456-458; Bracco 1978; Quilici 1997, 267-274], che attraversava il fiume Bianco, affluente del Tanagro su di un percorso secondario tra Volcei e la via *Regio-Capuum*. Nel 1875 le antiche strutture vennero inglobate in un nuovo ponte e fu modificato il caratteristico profilo a schiena d'asino [Bracco 1962, 456]. Del ponte romano resta una rappresentazione settecentesca in cui è evidente l'iscrizione in chiave dell'arco centrale che ricordava la costruzione ed il collaudo dell'opera voluta dal senato locale ed edificata con denaro pubblico e con il contributo volontario dei cittadini. La nuova lapide, al posto di quella antica, porta incisa la data di rifacimento del ponte nel XIX secolo con la traduzione dell'iscrizione romana. Dall'esame della stampa del XVIII secolo [Quilici 1997, 273] si nota che il ponte aveva due arcate, di cui la centrale molto più ampia delle due laterali, con un profilo a schiena d'asino ed i parapetti ancora conservati. A Ricigliano [Galliazzo 1995, vol. II, 124-125] si ritrova il ponte del Diavolo [Bracco 1978, 65],

sul fiume Platano, in una stretta gola di non facile accesso. È conosciuto anche come ponte di Annibale, probabilmente per ricordare il passaggio del condottiero a cui si fa risalire la sua costruzione.

Nella vicina Teggiano, l'antica Tegianum, sul torrente Buco, affluente del Tanagro si conserva il ponte dell'Anca, di modeste dimensioni, nell'attuale località San Marco [Galliazzo 1995, vol. II, 125; Didier, 1964; Didier, 1985].

Proseguendo il percorso della *Regio-Capnam*, a Polla sul Tanagro si trova un ponte di origine romana, ampiamente restaurato nel XVIII secolo dall'ingegnere Pollio [Bracco 1978, 76; Bracco 1976, 314-315; Vivenzio 1796; Curcio Rubertini 1911; Galliazzo 1995, vol. II, 124]. Tuttora a servizio della strada statale 426, che giunge nel centro abitato, è ubicato nella parte bassa dell'attuale Polla e congiunge il Borgo San Pietro e San Rocco con il colle. Conserva molto probabilmente l'aspetto e le dimensioni dell'antico manufatto romano con cinque arcate di cui resta la testimonianza, sia pur molto sommaria, del Mandelli [Bracco 1978, 76].

A Paestum vi sono due ponticelli [Sestieri 1950; Lugli 1957; Greco 1981; Galliazzo 1995, vol. II, 124], ai lati opposti della cittadina: uno nei pressi della Porta della Giustizia sul lato sud del centro urbano, l'altro vicino alla Porta Aurea sul lato nord. Il primo, a due arcate di cui una crollata, attraversava il torrente Salso e risale probabilmente al II secolo a.C., per la tecnica impiegata nella costruzione. Una delle arcate è crollata ed il ponte è stato recentemente oggetto di un intervento di restauro impiegando strutture in legno lamellare. Il secondo manufatto, risalente alla stessa epoca, ha un'unica arcata di modesta luce: si trova al di sotto della quota stradale ed è attualmente percorso dalla strada che porta agli scavi, per la cui costruzione è stata posta in opera una trave in cemento armato precompresso al di sopra della volta esistente.

Si devono, infine, ricordare altri due ponti ricostruiti legati, a vicende dell'epoca romana. Il ponte di Silla, presso Sassano che attraversa con un'unica arcata un affluente del Tanagro, citato anche dall'Alfano nel XVIII secolo [Alfano 1768, 47]. Il ponte di Spartaco ubicato nelle immediate vicinanze delle grotte di Castelcivita è ad unica campata, ricostruito nel dopoguerra, è tuttora in uso.

3.4 Il territorio casertano

La prima rappresentazione iconografica di Caserta si ritrova nel volume del Pacichelli. Altra veduta della città è stata eseguita da Francesco Cassiano de Silva [Capano 2007, 205-218].

Per avere un'altra immagine di Caserta bisognerà aspettare l'evento che caratterizzerà la storia della città, ovvero il trasferimento della corte da Napoli a Caserta per volontà di Carlo di Borbone: la stagione vedutistica iniziò negli anni '80 del Settecento con il pittore di corte Hackert che raffigurò vari paesaggi nei quali erano inseriti gli edifici ed di Caserta. Negli stessi anni Rizzi Zannoni elaborava una mappa che riproduceva gran parte del territorio della Terra di Lavoro (Carta delle reali Cacce): per Caserta questo è il primo rilievo noto.

Altro protagonista della stagione vedutistica di Caserta è Lusieri. Sono note, altresì, altre rappresentazioni come quelle di Joli e di Fergola. Le successive iconografie della città sono ottocentesche: periodo in cui si assiste ad una graduale sostituzione delle vedute con le planimetrie. La prima pianta degna di menzione è quella del Patturelli che nel 1826 rileva Caserta e i suoi casali. Altra planimetria è stata eseguita da Vincenzo di Carlo nel 1857.

Il territorio dell'attuale provincia di Caserta presentava due caratteristiche che si sono conservate sino ad oggi: la parte costiera pianeggiante con la fertile pianura – la Campania Felix – e quella interna, montuosa [De Caro-Greco 1981, 203]. I corsi d'acqua defluivano dall'Appennino verso il Tirreno: a sud vi era il Clanis [*Gli Etruschi* 1985, II, 472], che attraversava territori oggetto di

bonifica da parte degli etruschi, prima, e in età moderna, poi, con la realizzazione dei Regi Lagni [Fiengo 1988]; a nord il Garigliano, oltre il sistema montuoso del Massico, costituisce il corso d'acqua principale; tra i due si trova il Volturno, nel quale confluiscono l'Isclero ed il Calore. Sul Volturno si trova la maggior parte dei ponti di epoca romana, come conferma anche il Giustiniani [Giustiniani 1797, vol. XI, 247].

Presso Alife si trovavano due ponti: il ponte dell'Oliferno o dell'Inferno a sud-ovest dell'odierno territorio comunale, ed il ponte degli Anici a sud-est [Marocco 1986, 167]. Il primo ponte, detto dell'Oliferno o dell'Inferno o ancora dell'Enfierno, apparteneva al percorso locale che congiungeva *Allifae* all'*Ager Campanus* verso sud-ovest evitando di attraversare i monti Trebulani [Mancini 1993]. Tra le poche testimonianze [Galliazzo 1995, vol. II, 120] vi è quella del Trutta che, nel XVIII secolo, lo descrive già allo stato di rudere [Trutta 1776, Diss XVI, 229]. Oggi ne restano pochi resti coperti da vegetazione.

Non molto lontano, a confine con il comune di Gioia Sannitica, si trovano i resti del ponte degli Anici, anch'esso poco conosciuto. Il Trutta ne parla come di un ponte 'diruto', di cui però rimanevano parti di due pile; la loro altezza lo induceva a ritenere che anche in questo caso si dovesse trattare di un ponte a doppio ordine di archi [Trutta 1776, 231]; oggi quasi del tutto distrutto [Lombardi 1996].

Proseguendo lungo il corso del fiume, a Capriati al Volturno, vicino al ponte dei venticinque archi, vi era il Ponte Latrone o Latone o di Annibale, risalente probabilmente all'età tardo-repubblicana (I secolo a.C.) su di un percorso locale che raggiungeva *Allifae* dal percorso *Aesernia-Venafrum* [Verrecchia 1958, n. 3-4, 209-210; Galliazzo 1995, vol. II, 120; De Caro-Greco 1981, 241; Coarelli-La Regina 1984, 182; Di Sandro 1983; Hodges-Gibson-Hanasz, 1990, 273-300; Caiazza 1997, 67-104]. Il ponte presentava due o tre campate, secondo la descrizione del Conta Haller [Conta Haller 1978], ma studi recenti hanno dimostrato che in origine era composto da cinque campate. Restaurato nel XIII secolo da Federico II di Svevia, già nel XIX secolo si trovava in condizioni di abbandono, secondo la testimonianza del Trutta [Trutta 1776, 226]. Sono visibili i ruderi di due piloni, di cui uno al centro del corso d'acqua, qualche lastra di calcare, probabilmente appartenente alle arcate, parti delle spalle e dei muri che vi si trovano a monte [Caiazza 1997].

Nei pressi del comune di Rocchetta e Croce, si trovano i resti del cosiddetto Ponte sfondato [Caiazza 1986, II] sull'asse viario *Teanum-Cubulteria*, detta anche strada del Savone [Spaziano 2002], a quattro arcate su tale corso d'acqua secondario, nei pressi dell'odierna strada di Val d'Assano. Non è possibile datare con esattezza il ponte, fatto risalire probabilmente all'età imperiale, che doveva essere in buono stato nel 1229 durante il viaggio che Federico II compì in quei luoghi. Si trova oggi abbandonato e coperto di vegetazione, pur se noto ed oggetto di un rinnovato interesse [Lippiello-Bove-Dodaro-Gargiulo 2007, 105-112].

A Castel Volturno, l'antica *Volturnum*, vi sono i ruderi del ponte di Domiziano risalente al 95 d.C., costruito lungo la strada voluta da tale imperatore, citato da P.P. Stazio [Stazio 2006] e dal Giustiniani [Giustiniani 1797, XI, 209]. Restaurato durante l'epoca di Antonino Pio, del ponte [Galliazzo 1995, II, 120] rimane parte della spalla sinistra murata nel castello adiacente di età longobarda (VIII secolo), in condizioni di abbandono.

Molto noto è il ponte Ronaco o Aurunco [Borrelli 1921; Lugli 1957; Sterpos 1959; Valletrisco 1978, 63 e 71; Villucci 1980; De Caro-Greco 1981, 241; Colletta 1989; Galliazzo 1995, vol. II, 121; Rocco 1997] nei pressi di Sessa Aurunca, l'antica Suessa, sul rio Travata. Databile tra la fine del I e l'inizio del II sec. a.C., in età adrianea, si trovava su di un percorso secondario della via Appia in direzione della città di Sinuessa, è stato spesso descritto anche se non sempre corret-

tamente [Cirelli 2004; Giustiniani 1797, 14-15]. Si tratta di un ponte viadotto molto imponente, costituito da ventuno arcate a tutto sesto aventi dimensioni differenti, sostenute da venti pile di altezza variabile. Come è stato osservato da taluni studiosi, la sua costruzione è da ricondursi alla volontà di creare un percorso stradale rettilineo che superasse in piano il dislivello dovuto alla profondità del vallone, più che alle difficoltà relative al Rio Travata, di piccola portata [Rocco 1997, 31].

L'esigenza dell'adattamento al sito ha comportato che nella costruzione, essendo le arcate a tutto sesto, uno stesso pilone poteva fungere da appoggio per due di esse con differenti piani di imposta. In tal modo sono stati evitati archi rampanti, ma le cornici delle arcate risultano talvolta spezzate costituendo una particolarità costruttiva ed estetica del ponte. Infatti, le volte che seguono l'orografia del terreno verso il vallone si raccordano nelle imposte con un disegno che forma una 'zeta' e con una differenza di livello di circa 60 centimetri.

La forma del ponte con arcate di luce variabile, la somiglianza con altri viadotti della via Appia-Traiana e la tecnica edilizia impiegata confermano la datazione dell'opera tra la fine del I e l'inizio del II secolo a.C. Il collegamento tra l'ingresso a Sessa ed il ponte Ronaco rimase in funzione sino al XVIII secolo, quando dall'ingegnere Pinto fu costruito il nuovo ponte che collegava direttamente Sessa con il Reale Cammino [Giustiniani 1797, voce Sessa]. Il ponte versa oggi in stato di abbandono, ricoperto di vegetazione, nonostante l'intervento di diserbamento e di parziale consolidamento (delle due arcate centrali) compiuto negli anni Ottanta.

A Capua, l'antica Casilinum, si trovava uno dei ponti della via Appia, oggi ricostruito a seguito della distruzione nel corso della seconda guerra mondiale. La struttura originaria, così come le sue vicende, sono documentate da studi grafici, disegni e foto d'archivio [Granata, 1752, II, 338-339; Sasso, 1880, I; De Caro-Greco 1981, 241; Coletta, 1981; Di Resta, 1981, 431-467; Lugli 1957, 347; Russo 2008, 503-511]; ad esso si affiancarono il ponte ferroviario – verso la metà dell'800 – e, nel 1926, il ponte della strada statale 7. Il ponte, ricordato dal Cirelli [Cirelli 2004, 13] e dal Giustiniani [Giustiniani 1797, 142-143], fu restaurato da Federico II [Sasso B. 472, fasc. 5169]. Le arcate erano tutte semicircolari con piani di imposta differenti, partendo da una cornice a fascia con un lieve aggetto in corrispondenza dei fornicci; gli archi di testata si presentavano indipendenti con conci in calcare la cui particolare disposizione (un concio era posto secondo l'altezza e gli altri due secondo la profondità) ricorda quella del ponte Nomentano e del viadotto di Villa Ariccia, come è stato osservato dal Galliazzo. A proposito della particolarità costruttiva del ponte, il Gazzola scrive:

Le murature sono costruite con blocchi di media pezzatura: i giunti accuratamente spianati e con regolarità, nella ghiera degli archi, nella squadratura dei cunei, mentre indicano una studiosa premura, nei costruttori, di realizzare una fabbrica anche esteticamente decorosa, sorprendono per il contrasto con l'aritmia delle strutture e l'indifferenza a i valori volumetrici. In testa al Ponte di Capua si trovano i resti della porta turrata fatta erigere da Federico II a difesa dell'ingresso del regno. La costruzione dell'opera accanto al ponte romano ha di certo in parte determinato la cadenza classica delle strutture gotiche [Gazzola 1963, 104].

La tecnica costruttiva con le arcate a luci differenti, l'agile struttura delle pile, l'impiego di conci di non grandi dimensioni e superficie ruvida, hanno indotto il Galliazzo a proporre come epoca di costruzione del ponte quella traiana, piuttosto che l'età di Augusto, paragonandolo ai ponti di Alcàntara in Spagna o di Segura in Portogallo.

3.5 Il territorio napoletano

A partire dalla nascita del ‘ritratto’ di città nella seconda metà del Quattrocento fino alla produzione cartografica ottocentesca, la città di Napoli è stata sempre al centro dell’interesse di artisti e topografi, sia italiani che europei, e protagonista di una vasta serie di lavori che possono considerarsi esemplificativi delle vicende della storia della rappresentazione della città [Iaccarino 2006, 99-112; Di Liello 2006, 169-178; Parisi 2006, 193-197]. Nel Napoletano, i documenti storici segnalano la presenza di ponti nei pressi di Pozzuoli e di Sorrento, oggi non identificabili per la completa alterazione dei luoghi. In proposito, va segnalato che presso il sito della Solfatara a Pozzuoli e presso le Terme di Agnano, furono rinvenuti e rilevati da Johannowsky [Johannowsky 1953, 85-146; Sterpos 1959, 19-20; Galliazzo 1995, II, 122] due ponti. Il primo, detto ponte di Monte Dolce, apparteneva alla via romana che collegava Pozzuoli a Napoli (la via Puteolis Neapolis), in prossimità della masseria Marcone [Johannowsky 1953, 94]. L’epoca di costruzione è fatta risalire a quella di Nerva e di Traiano anche per il sapiente gioco cromatico e l’uso di elementi tecnici dell’insieme caratteristici di questo periodo [Johannowsky 1953, 96, Galliazzo 1995, 122]. Era una struttura a cinque arcate, di cui si osservavano i resti dei quattro piloni di sostegno e parti della spalla e degli archi all’epoca del rilievo eseguito da Johannowsky nel 1952. Il paramento era in *opus mixtum* come poteva osservarsi nella parte bassa dei piloni centrali; nell’alzato si alternavano fasce di *bipedales* o *sesquipedales* e *opus reticulatum* posti in opera in maniera molto accurata [Johannowsky 1953, 94-95]. I vari tipi di mattoni, i laterizi e l’opera reticolata in grigio di diversi colori, conferivano una particolare policromia al monumento. La particolarità del ponte consisteva nel fatto che, pur essendo inclinato per superare la pendenza della strada, non aveva archi rampanti. Le arcate, infatti, si impostavano a quote diverse l’una dall’altra, ma ciascuna manteneva la stessa quota per le imposte. Probabilmente il selciato della strada che percorreva il ponte aveva subito un restauro: in origine, infatti, esso doveva poggiare sull’estradosso delle volte, ma molto probabilmente fu poi rialzato di un metro e 10 centimetri, come si poteva evincere da alcuni frammenti della seconda arcata da ovest [Johannowsky 1953, 96].

Il secondo manufatto era un ponte-viadotto e si trovava presso le terme romane di Agnano anch’esso sulla strada *Puteolis-Neapolim* [Johannowsky 1953, 100-102; Galliazzo 1995, II, 122] con tre luci di differenti dimensioni. Come nel precedente ponte, si notava il gusto per la policromia e l’utilizzo di una tecnica costruttiva che più sicura ed evoluta, così che la sua datazione è definibile tra il 96 e il 102 d.C.

A Sorrento dovevano ritrovarsi due ponti; il primo, oggi perduto, detto ponte di Porta Parsano [Galliazzo 1995, II, 122], ubicato ad ovest della cittadina su di un percorso che conduceva a Capodimonte, citato dal Mingazzini e dal Pfister [Mingazzini-Pfister 1946, 90], che ne descrivono i resti, ovvero parte dei piloni con l’attacco dell’arco con una luce di soli due metri e mezzo, sulla base di una foto di un pilone. L’alterazione dei luoghi, oggi completamente differenti dall’epoca della testimonianza dei due studiosi, non ne rende possibile l’individuazione. Il Galliazzo ricorda, infine, un secondo ponte sull’Arco naturale che conduceva al bacino della villa del Capo di Sorrento, conosciuta come ‘Bagni della Regina Giovanna’ [Galliazzo 1995, II, 123; De Caro-Greco 1981, 102].

È evidente, da quanto delineato anche grazie all’apporto delle fonti iconografiche, che la complessità delle vicende storiche che hanno caratterizzato l’origine e lo sviluppo del territorio campano e delle sue città, dall’epoca romana a quella moderna, comprende anche quelle infrastrutture stradali, i ponti, che hanno garantito collegamenti attraversando fiumi e salti di quota in zone impervie, determinando l’evolversi delle comunità locali. Tali manufatti rappresentano

le testimonianze dell'avvicinarsi delle diverse civiltà che si sono succedute, anche per gli aspetti costruttivi e materici, nonché per quanto concerne le condizioni di degrado. Per quanto riguarda le tecniche costruttive si rinvia alla bibliografia specifica [Galliazzo 1995, I; Rocco 1997; Meomartini 1889; Meomartini 1910; Ausiello 2000; Quilici 1997; Colletta 1989; Aveta-Monaco-Aveta 2011]: sono di grande interesse le specifiche considerazioni che riguardano le «spalle», le «arche», i «ferrei forfices», i materiali ed il loro trattamento superficiale, ecc. Sullo stato conservativo, poi, si segnalano alcuni testi [Afan de Rivera 1827; Jurina 2002; Jurina-Mazzolani 2004; Aveta-Monaco-Aveta 2011].

4 | Conclusioni

I ponti storici vanno considerati significativi “beni culturali”, in quanto «cose immobili che, a causa del loro riferimento con la storia politica, militare, della letteratura, dell'arte e della cultura in genere, rivestono un interesse particolarmente importante»: i ponti storici, pertanto, vanno conservati senza ulteriori indugi prima che se ne perdano completamente le tracce. E come tali devono essere sì oggetto di interventi di restauro, ma a questo deve aggiungersi la indispensabile sensibilizzazione delle popolazioni alla conoscenza di quanto tali ponti hanno rappresentato nella storia del loro sviluppo.

Di conseguenza, non è sufficiente auspicare il «restauro delle pietre» dei ponti storici, anche allo stato di rudere; infatti ritroviamo in essi valori tangibili legati ai manufatti, alle tecniche costruttive, ai materiali impiegati ma anche valori immateriali costituiti dal significato storico-documentario, strategico, funzionale degli stessi.

Deve essere, pertanto, favorito in ogni forma possibile un processo di sensibilizzazione delle comunità locali ai valori di tali manufatti, oggi molto spesso abbandonati a seguito di uno sviluppo urbanistico ispirato a logiche di speculazione immobiliare.

Quanto sin qui argomentato evidenzia che, nelle architetture dei ponti storici, anche allo stato di rudere, si può ritrovare quel complesso di valori, sia in quanto memoria che contemporanei, che Riegl aveva efficacemente individuato nei primi anni del Novecento: la sua teoria portava a definire valori commemorativi e di attualità che possono ben essere espressi dai manufatti in esame [Di Stefano 1996]. La loro protezione deve costituire oggi uno degli scopi primari dell'azione conservatrice definita dal Codice dei Beni culturali e del Paesaggio: i ponti storici, in molti casi, sono stati testimoni di eventi determinanti per la vita e lo sviluppo delle comunità e sono parte integrante di quel paesaggio stratificato e denso di storia del territorio campano, ovvero del paesaggio storico culturale.

Dunque, la trasmissione dei valori propri di simili infrastrutture viarie e connessi al concetto di memoria e di tradizione soddisfa l'attuale esigenza di ritrovare continuità ed unità dialettica temporale. Tale esigenza, e dunque la tutela delle espressioni culturali ereditate dal passato che identificano l'identità di un popolo, è stata ben evidenziata in molteplici saggi, pubblicati a partire dalla seconda metà del secolo scorso da Roberto Pane [*Roberto Pane tra storia e restauro* 2010] e da Roberto Di Stefano.

In conclusione si è cercato di dimostrare che tra tali espressioni vi siano, a pieno titolo, anche i ponti storici la cui tutela e il cui restauro, auspicati da studiosi ed esperti, devono essere consapevolmente perseguiti dalle comunità locali e dagli Enti di tutela in stretta sinergia con quelli territoriali, in una efficace visione integrata della conservazione e della valorizzazione.

Bibliografia

- ADAM, J.P. (1984). *L'arte di costruire presso i Romani*, Milano, Longanesi.
- AFAN DE RIVERA, C. (1827). *Rapporto generale sulla situazione delle strade, sulle bonificazioni e sugli edifici pubblici dei reali domini al di qua del faro diretto a S.E. il Ministro delle finanze dalla Direzione generale dei ponti e strade e delle acque e foreste e della caccia*, Napoli, Tipografia Zambraia.
- ALFANO, G.M. (1768). *Istorica descrizione del Regno di Napoli diviso in dodici provincie*, Napoli, Vincenzo Manfredi.
- ASHBY, T., GARDNER, R. (1916). *The via Traiana*, London, «Paper of the British School at Rome» (PBSR), VIII.
- AUSIELLO, G. (2000). *Architettura medievale: tecniche costruttive in Campania*, Napoli, Clean.
- AVETA, A., MONACO, L.M., AVETA, C. (2011). *La conservazione dei ponti storici in Campania*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane.
- AVETA, A. (2014). *Ponti romani in Campania: tecniche costruttive e problemi conservativi*, in Atti del 5° Convegno internazionale di Storia dell'Ingegneria (Napoli 19-20 maggio 2014), vol. I, Napoli, Cuzzolin, pp. 309-320.
- AVETA, C. (2007). *Piero Gazzola. Restauro dei monumenti e tutela ambientale*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane.
- BARATTA, M., FRACCARO, P., VISINTIN, L. (1966). *Atlante storico*, Novara, De Agostini.
- BELOCH, J. (1989). *Campania*, trad. di F. Ferone e C. Ferone, riveduta da C. Bencivengae Trilmich, F. Pugliese Carratelli, Napoli, Bibliopolis.
- BLAKE, M.E. (1947). *Ancient Roman construction in Italy from the prehistoric period to Augustus: a chronological study based in part upon the material accumulated by the late Dr. Esther Boise van Deman*, Washington, Carnegie Institution.
- BLAKE, M.E. (1959). *Roman construction in Italy from Tiberius through the Flavians*, Washington, Carnegie Institution.
- BLAKE, M.E. (1973). *Roman construction in Italy from Nerva through the Antonines*, Philadelphia, American philosophical society.
- BORGIA, S. (1763-1769). *Memorie istoriche della pontificia città di Benevento dal secolo VIII al secolo XVIII. divise in tre parti raccolte ed illustrate da Stefano Borgia. ... Parte prima[-terza]*, Roma, Dalle stampe del Salomoni (ried. 1968, Bologna, Forni).
- BORRELLI, N. (1921). *I monumenti della Campania abbandonati: il ponte Aurunco*, Santa Maria Capua Vetere, A. Di Stefano.
- BRACCO, V. (1953). *Notizie degli scavi di antichità*, Roma, Accademia Nazionale dei Lincei.
- BRACCO, V. (1962). *La valle del Tanagro durante l'età romana*, in «Atti dell'Accademia Nazionale dei Lincei, Classe di Scienze morali, storiche e filologiche», serie VIII, X, f.10 6.
- BRACCO, V. (1976). *Polla linee di una storia*, Salerno, Cantelmo.
- BRACCO, V. (1978). *Volcei*, Firenze, Olschki.
- BRANCACCIO, G. (1991). *Geografia, cartografia e storia del Mezzogiorno*, Napoli, Guida.
- BUCCARO A. (2016). *Il dibattito scientifico e tecnico in materia di ponti in età borbonica: tradizione teorica ed esperienze nel territorio meridionale*, in «Lexicon. Storie e architettura in Sicilia», n. 20, pp. 55-66.
- BUCK, R.J. (1971). *The via Herculia*, in «PBSR», vol. XXVI.
- CAIAZZA, D. (1986). *Archeologia e storia antica del mandamento di Pietramelara e del Montemaggiore. Età romana*, Pietramelara, Banca popolare Nicolò Manforte, vol. II.
- CAIAZZA, D. (1997). *Ponte Latrone*. in *Il territorio tra Matese e Volturno: la forania di Capriati*, a cura di D. Caiazza, Castellammare di Stabia, Grafiche Somma.
- CANTABENE, G. (2007). *Avellino e le raffigurazioni dei centri del Principato Ultra*, in *Iconografia delle*

- città in Campania. *Le province di Avellino, Benevento, Caserta, Salerno*, a cura di C. de Seta, A. Buccaro, Napoli, Electa Napoli, pp. 161-172.
- CAPANO, F. (2007). *Caserta per immagini: dall'iconografia alla cartografia di una provincia tra XVIII e XIX secolo*, in *Iconografia delle città in Campania. Le province di Avellino, Benevento, Caserta, Salerno*, a cura di C. de Seta, A. Buccaro, Napoli, Electa Napoli, pp. 205-218.
- CIRELLI, F. (2004). *Il regno delle Due Sicilie descritto ed illustrato. 1853-1860 Puglia e Basilicata*, Napoli, Paparo.
- COARELLI, F., LA REGINA, A. (1984). *Abruzzo, Molise*, Roma-Bari, Laterza.
- COLETTA, M. (1981). *Il comprensorio storico-urbanistico. Metodologia ed esemplificazione di lettura (La Valle del Volturno)*, Padova, Cedam.
- CONTA HALLER, G. (1978). *Ricerche su alcuni centri fortificati in opera poligonale in area campano-sannitica: Valle del Volturno-territorio tra Liri e Volturno*, Napoli, Arte Tipografica.
- CURCIO RUBERTINI, F. (1911). *Origini e vicende storiche di Polla nel salernitano*, Sala Consilina, tip. di F. Auleta.
- DE CARO, S., GRECO, A. (1981). *Campania*, Roma-Bari, Laterza.
- DE LUCIA, S. (1941). *Sulle sponde del fiume Calore*, Benevento, Libreria Editrice Fallarone.
- DE SETA, C. (1974). *Storia della città di Napoli dalle origini al Settecento*, Roma-Bari, Laterza.
- DE SETA, C. (1989). *I casali di Napoli*, Roma-Bari, Laterza.
- DE' SPAGNOLIS CONTICELLO, M. (1994). *Il pons Sarni di Scafati e la via Nuceria-Pompeios*, Roma, L'Erma di Bretschneider.
- DI LIELLO, S. (2006). *I Campi Flegrei nella cultura figurativa europea*, in *Iconografia delle città in Campania. Napoli e i centri della provincia*, a cura di C. de Seta, A. Buccaro, Napoli, Electa Napoli, pp. 169-178.
- DI RESTA, I. (1981). *Cartografia ed architettura militare a Capua dalla prima età borbonica alla Restaurazione*, in *Memorie storiche militari*, Roma, Stato Maggiore dell'Esercito, Ufficio Storico.
- DI STEFANO, R. (1996). *Monumenti e valori*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane.
- DIDIER, A. (1964). *Teggiano Romana*, Salerno, Tip. Santos Cantelmi.
- DIDIER, A. (1985). *Storia di Teggiano*, Salerno, Pietro Laveglia Editore.
- DILKE, O.A.W. (1985). *Greek and Roman Maps*, London, Thames and Hudson.
- FALCONE BENEVENTANO (2000). *Chronicon. Traduzione*, introduzione e note di R. Matarazzo, Napoli, Arte Tipografica.
- FIENGO, G. (1988). *I Regi Lagni e la bonifica della Campania Felix durante il vicereame spagnolo*, Firenze, Olschki.
- FORTUNATO, G. (1896). *L'alta valle dell'Ofanto*, Roma, Tipografia G. Bertero.
- GALLIAZZO, V. (1995). *I ponti romani*, Treviso, Canova.
- GANGEMI, G. (1987). *Osservazioni sulla rete viaria antica in Irpinia*, in «L'Irpinia nella società meridionale», *Annali 1985-1986*, tomo II, Avellino Edizioni del Centro Guido Dorso.
- GANGEMI, G. (1996). *L'Irpinia in età sannitica. Gli Irpini*, in *Storia illustrata di Avellino e dell'Irpinia*, a cura di G. Pescatori Colucci, E. Cozzo, F. Barra, Avellino, Sellino & Barra Editori.
- GAZZOLA, P. (1963). *Ponte Pietra a Verona*, Firenze, Olschki.
- GAZZOLA, P. (1963). *Ponti romani. Contributo ad un indice sistematico con studio critico bibliografico*, Firenze, Olschki.
- GIUSTINIANI, L. (1797). *Dizionario Geografico ragionato del regno di Napoli*, Napoli, Vincenzo Manfredi e Giovanni de Bonis.
- Gli Etruschi. Mille anni di civiltà* (1985). Firenze, Bonechi.
- GRANATA, F. (1752). *Storia Civile di Capua*, Napoli, Stamperia Muziana.
- GRECO, E. (1981). *Magna Grecia*, Roma-Bari, Laterza.
- GUARINI, G.B. (1909). *Il ponte romano sulla via Erculea*, in «La Rivista d'Italia».
- HODGES, R., GIBSON, S., HANASZ, A. (1990). *Campo La Fontana: a late eighth-century triconch*

- and the Ponte latrone at the entrance to the territory of San Vincenzo al Volturno, in «Papers of the British School at Rome», LVIII.
- IACCARINO, M. (2006). *L'evoluzione dell'iconografia di Napoli dal XV al XIX secolo*, in *Iconografia delle città in Campania. Napoli e i centri della provincia*, a cura di C. de Seta, A. Buccaro, Napoli, Electa Napoli, pp. 99-112.
- JANNACCHINI, A.M. (1889). *Topografia Storica dell'Irpinia*, vol. I, Napoli, Tipografia di Gennaro Maria Priore.
- JURINA, L. (2002). *Verifiche statiche ed interventi di consolidamento nei ponti in muratura*, Bolzano.
- JURINA, L., MAZZOLANI F. (2004). *Ponti e viadotti: ispezioni visive e tecniche di risanamento*, Bolzano.
- JOHANNOSKY, W. (1953). *Contributi alla topografia della Campania antica*, in «Rendiconti dell'Accademia di Archeologia, Lettere e Belle Arti», n.s., vol. XXVII.
- La rete viaria antica in Campania* (2000). Mercogliano, Centro regionale multimediale per la valorizzazione delle risorse culturali territoriali, Regione Campania.
- La struttura antica del territorio di Sessa Aurunca. Il ponte ronaco e le vie per Suessa* (1989), a cura di T. Colletta, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane.
- LE PERA BURANELLI, S., TURCHETTI, R. (2003). *Sulla via Appia da Roma a Brindisi. Le fotografie di Thomas Asbhy 1981-1925*, Roma, L'Erma di Bretschneider.
- LENORMANT, F. (1883). *Melfi e Venosa*, Roma, Tip. eredi Botta.
- LETIZIA GUALANDI, M. (1990). *Strade, viaggi, trasporti e servizi postali*, in *Civiltà dei Romani. La città, il territorio, l'Impero*, a cura di S. Settis, Milano, Electa.
- LIPPIELLO, M., BOVE, L., DODARO, L., GARGIULO, M.R. (2007). *The masonry bridges in Southern Italy: vestige to preserved*, in ARCH'07, Proceedings of 5th International Conference on Arch Bridges (Madeira, 12-14 September 2007), edited by P.B. Lourenço, D.V. Oliveira, A. Portela, University of Minho, Guimarães, pp. 105-112.
- LOMBARDI, N. (1996). *La finestra sul Volturno*, con il patrocinio di Lega Ambiente Campania, Piedimonte Matese, Infolabs.
- LUGLI, G. (1957). *La tecnica edilizia romana con particolare riguardo a Roma e Lazio*, Roma, Giovanni Bardi Editore.
- MANCINI, N. (1993). *Allifae*, Piedimonte Matese, Tipografica del Matese.
- MAROCCO, D. (1986). *Guida del Medio Volturno*, Piedimonte Matese, Edizioni Associazione storica medio Volturno.
- MEOMARTINI, ALF. (1907). *I Comuni della provincia di Benevento: storia-cronaca*, Benevento, G. Ricolo.
- MEOMARTINI, ALF. (1910). *Breve guida della città di Benevento*, Benevento, L. De Martini e figli.
- MEOMARTINI, ALM. (1889). *I monumenti e le opere d'arte della città di Benevento*, Benevento, Tipografia di Luigi De Martini e figli.
- MEOMARTINI, ALM. (1896). *Del cammino della Via Appia da Benevento al Ponte Appiano sul Calore*, Benevento, Tipografia di Luigi De Martini e figlio.
- MEOMARTINI, ALM. (1909). *Benevento*, Bergamo, Istituto italiano d'arti grafiche.
- MEOMARTINI, ALM. (1910). *Guida di Benevento e dintorni*, Benevento, Tipografia De Martini.
- MINGAZZINI, P., PFISTER, F. (1946). *Forma Italiae. Regio I. Latium et Campania. Volumen Secundum, Surrentum*, Firenze, Sansoni.
- O'CONNOR, C. (1993). *Roman Bridges, with photographs, sketches and diagrams by the author*, Cambridge, Cambridge University Press.
- PARISI, R. (2006). *Da Puteoli a Pozzuoli, e ritorno. Itinerario nell'iconografia della città flegrea*, in *Iconografia delle città in Campania. Napoli e i centri della provincia*, a cura di C. de Seta, A. Buccaro, Napoli, Electa Napoli, pp. 193-197.
- PARISI, R. (2007). *Iconografia di una città pontificia: Benevento in età moderna e contemporanea*, in *Icono-*

- grafia delle città in Campania. Le province di Avellino, Benevento, Caserta, Salerno, a cura di C. de Seta, A. Buccaro, Napoli, Electa Napoli, pp. 173-198.
- PERONE, M. (2007). Salerno in epoca moderna: la lettura della città attraverso le sue rappresentazioni, in *Iconografia delle città in Campania. Le province di Avellino, Benevento, Caserta, Salerno*, a cura di C. de Seta, A. Buccaro, Napoli, Electa Napoli, pp. 245-268.
- PESCATORI COLUCCI, G. (1996). *Aeclanum romana: storia di una città*, in *Storia illustrata di Avellino e dell'Irpinia*, Avellino, Sellino.
- PRATILLI, F.M. (1745). *Della via Appia riconosciuta e descritta da Roma a Brindisi, Libri IV*, Napoli, Giovanni De Simone.
- QUILICI, L. (1997). *Evoluzione e tecnica nella costruzione dei ponti. Tre esempi tra età repubblicana e alto medioevo*, in *Atlante tematico di Topografia antica*, 6, Roma, L'Erma di Bretschneider.
- QUILICI, M.L., QUILICI, S. (1994). *Atlante tematico di topografia antica*, 3, Roma, L'Erma di Bretschneider.
- Roberto Di Stefano. *Filosofia della conservazione e prassi del restauro* (2013), a cura di A. Aveta, M. Di Stefano, Napoli, Arte Tipografica Editrice.
- Roberto Pane tra storia e restauro. *Architettura, città, paesaggio* (2010), a cura di S. Casiello, A. Pane, V. Russo, Venezia, Marsilio.
- ROCCO, T. (1997). *Due ponti della Campania: il Ponte Aurunco e il Ponte di Faicchio*, in *Strade romane Ponti e Viadotti (Atlante Tematico di Topografia Antica, 5)*, a cura di L. Quilici, S. Quilici Gigli, G. Cera, Roma, L'Erma di Bretschneider.
- ROTILI, M. (1986). *Benevento romana e longobarda*, Ercolano, La Buona Stampa.
- RUSSO, V. (2008). *Capua 1955: un ponte romano in cemento armato*, in *Architetture in cemento armato. Orientamenti per la conservazione*, a cura di R. Ientile, Milano, Franco Angeli, pp. 503-511.
- SASSO, P. (1880). *Il ponte antico di Capua. Studi dell'Ingegnere Pasquale Sasso*, in «Atti del Collegio degli Ingegneri e architetti di Napoli», fasc. I.
- SESTIERI, P.C. (1950). *Paestum: la città, la necropoli preistorica in contrada Gaudio, lo Heraion alla foce del Sele*, Roma, Libreria dello Stato.
- SPAZIANO, G. (2002). *Riardo e Annibale*, Vairano Scalo, Intergraphica.
- STAZIO, P.P. (2006). *Le Selve*, a cura di L. Canali, M. Pellegrini, Milano, Mondatori.
- STERPOS, D. (1959). *Capua-Napoli*, a cura della Società concessioni e costruzioni autostrade, Novara, De Agostini.
- Storia del Vallo di Diano, vol. I, Età antica* (1981), a cura di B. D'Agostino, Salerno, Pietro Laveglia Editore.
- Tabula Peutingeriana. Le antiche vie del mondo* (2003), a cura di F. Prontera, Firenze, Olschki.
- TALBERT, R.J.A. (1997). *Barrington Atlas of the Greek and Roman World*, Oxford, Princeton.
- TORELLI, M. (2002). *Benevento romana*, Roma, L'Erma di Bretschneider.
- TRUTTA, G.F. (1776). *Dissertazioni Historiche delle Antichità Alitane*, Napoli, Stamperia Simoniana.
- VALLETRISCO, A. (1978). *Note sulla topografia di Sessa Aurunca*, in «Rend. Acc. Arch. Lett. BB.AA. Napoli», LIII.
- VERRECCHIA, G. (1958). *Pagine non chiare di Tito Livio sulle guerre sannitiche*, in «Samnium», n. 3-4.
- VILLUCCI, A.M. (1980). *I monumenti di Suessa Aurunca*, Marina di Minturno, Caramanica Editore.
- VIVENZIO, N. (1796). *Descrizione delle opere eseguite di ordine di Sua Maestà per l'asciugamento del Vallo di Diano*, Napoli.

Fonti archivistiche

- SASSO, P. *Sistemazione del ponte antico di Capua. Studi dell'ingegnere Pasquale Sasso*. Archivio di Stato di Caserta, F. Amministrazione Provinciale, B. 472, fasc. 5169.