

Paesaggi di Puglia e 'patrimonio UNESCO': da Castel del Monte alla viae Appia e Traiana Passato, presente e... ritorno al futuro!

ABSTRACT

The contribution presents the preliminary outcomes of a newly initiated study on the density and articulation of the settlement fabric and the connected system of urban and rural fortifications defined in medieval central Puglia. It focuses on Castel del Monte – a UNESCO heritage site since 1996 – and is supported by a robust ancient road network that has assumed a clear morphogenetic capacity of the historical landscapes in the entire Southeastern Italy region. This network traces back to the designed routes of the Appian and Trajan's Ways, the first 'highway' system in Euro-Mediterranean history, a resilient prototype of engineering audacity and cultural survival. These attributes have prompted its nomination as a UNESCO World Heritage Site for 2024.

KEYWORDS

Apulia, Cultural Heritage, Landscapes Archaeology, Historical Monuments, Ancient and Medieval World

“[...] *flectere iam cupidum gressus qua limite noto / Appia longarum teritur regina viarum*” (Stat. Silv. 2, 2, 10–11); “*Appia, quam simili venerandus in Hercule Caesar / consecrat, Ausoniae maxima fama viae* [...]” (Mart. 9, 101, 1–2).

Sono sufficienti queste due avite pericopi latine a scandire la diuturna importanza della ‘strada di Appio’ nell’economia socio-culturale, e non solo politica e militare, dell’Italia e dell’intera oikoumene euromediterranea concepita da Roma e affidata alla consapevolezza di una serie interminabile di generazioni. Come nel colto ed empatico ricordo di Stazio si staglia l’Appia quale ‘regina delle lunghe strade’ così nello slancio epidittico di Marziale questo tracciato attinge fama eccelsa tra le vie che solcano l’italica ‘terra ausonia’ (fig. 1). E “sulle ruine della magnificenza antica” – di verriana ascendenza – si esercitano ancora oggi il ricordo, il fascino, l’ammirazione per un’opera di tenacia millenaria che ha permeato di sé l’etimo insediativo, l’ordito architettonico, la forma urbana, l’istanza monumentale, il gusto artistico, lo spirito popolare di uno ‘spazio-tempo’ sospeso tra la vita pulsante, nella colluvie dei viaggiatori che l’hanno percorsa (e ancora la percorrono), e la morte latente, nella presenza segnica dei sepolcri che l’hanno abbracciata lungo i lati e presso le città.¹

La via Appia allora diventa esempio di tecnologia avanzata e di sapida quotidianità, ma anche viaggio letterario e percorso di memorie che scavano le orbitae tensorum solcate nei suoi basoli dagli innumerevoli carriaggi – ideali e reali – gravidi di merci, idee, suggestioni, paure, speranze di conquiste e aspettative di benessere mosse da Roma a permeare l’orbe terracqueo.²

Nel disegno così tracciato, risalta dunque l’unicità della medio/tardorepubblicana via Appia che, con la variante imperiale della via Traiana – a sua volta costruita ‘assemblando’ tronconi di strade precedenti, talora assai risalenti,³ rappresenta il prototipo dell’ordito euromediterraneo delle vie romane, sancisce uno dei primi strumenti di globalizzazione della storia e segna un peculiare fenomeno di audacia ingegneristica, continuità funzionale, sopravvivenza antropologica: attributi che hanno sollecitato il Ministro della Cultura della Repubblica Italiana ad avviare, al 01. 10. 2022 – e il Consiglio Direttivo della Commissione Nazionale Italiana per l’UNESCO a ribadire, al 20. 01. 2023 – la ‘candidatura UNESCO_2024’ di questa strada intesa quale ‘sito seriale di eccezionale valore universale’ nonché ‘primo cammino laico a matrice culturale’⁴ (fig. 2).

1 Si rinvia, in generale, a Insolera, Morandi (eds) 1997 e a Della Portella (ed.) 2003.

2 Utili le informazioni raccolte in Radke 1981; Cappelli (ed) 1991; Marchi (2019). Tuttavia conviene rammentare che l’Appia è stata percorsa anche in senso inverso, verso Roma, per assediare o conquistare la ‘città eterna’, come ricorda Pisani Sartorio 2003, 21–23, a suggello paradossale del rilievo ‘epocale’ e ‘globale’ assunto da questa strada.

3 Fioriello 2002; Ceraudo 2008a; Ceraudo 2008b; 2015; 2021; Mangiatordi 2011, 55–82; Grelle, Silvestrini 2013, 133–144, 151–152, 200–207, 212–214.

4 Notizie importanti sono disponibili alle pagine web su <https://www.parcoarcheologicoappiaantica.it/in-evidenza/news/via-appia-regina-viarum-una-candidatura-italiana-per-lunesco/>, su <https://www.beniculturali.it/appiaunesco>, su <https://www.unesco.it/it/News/Detail/1729> e su <https://cultura.gov.it/comunicato/24056> nonché sull’ottimo sito web appositamente predisposto e fruibile con accesso libero all’indirizzo <http://appiaunesco.cultura.gov.it/appia/> (consultati al Giugno 2023).

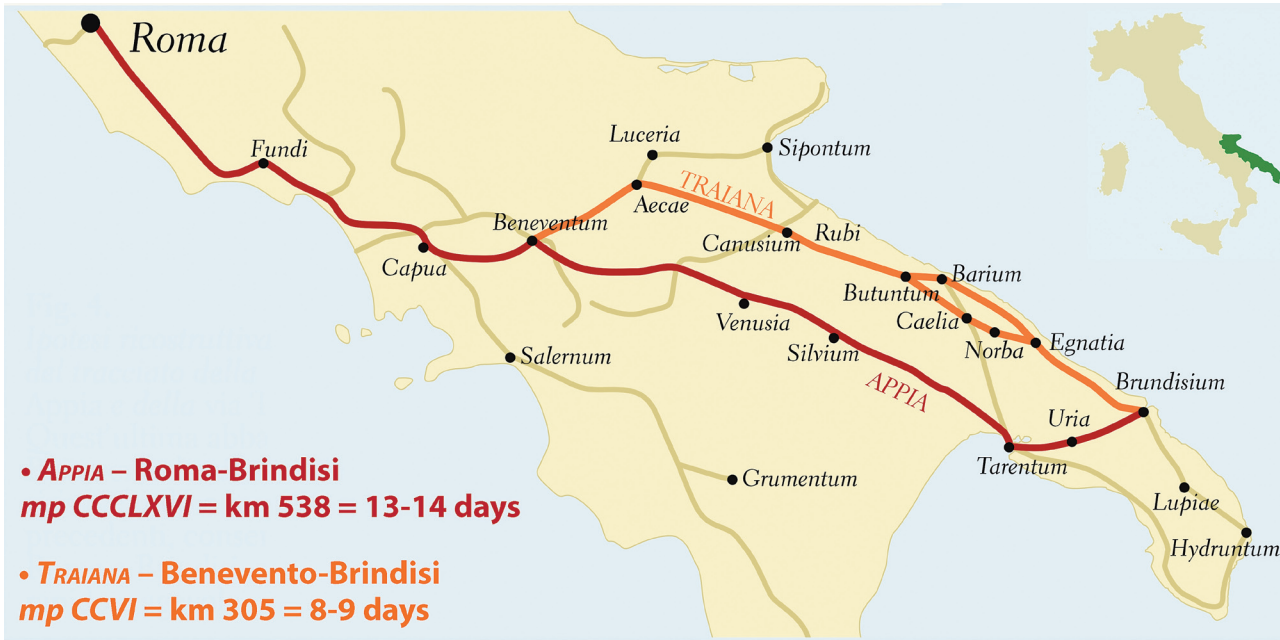


Fig. 1

Southern Italy: schematic map showing the routes of the Appian and Trajan's Ways

(Otranto [ed.] 2007, 42, fig. 19).



Fig. 2

Rome, the Appian Way in the peri-urban area. The section leading towards the 'Villa dei Quintili'

(Della Portella [ed.] 2003, 69)

The work of Arthur John Strutt, *Travelers on the Ancient Appian Way*

(oil on canvas, 1858), on which the logo of the portfolio prepared by the Ministry of Culture of the Italian Republic to nominate the queen of roads within the UNESCO World Heritage List for 2024 is based (from <https://www.beniculturali.it/appiaunesco>)



Infatti la rilevanza di questo percorso si coglie già dal titolo epigrafico che accompagnava la statua dedicata nel Foro di Augusto al suo costruttore, Appio Claudio Crasso Cieco: tale iscrizione infatti (CIL I2, 1, pp. 188–192 = EDR EDR093238) associa nell'aura celebrativa sia i suoi successi politico-militari sia l'impegno nella costruzione della 'via Appia', nel condurre aquam in Urbem e nel fondare l'aedes Bellonae (sic anche Liv. 9, 29, 5–7), a sottolineare l'impresa che questa strada costituisce al pari del trionfo celebrato dai generali di Roma sui nemici vinti e a giustificare l'imperituro ricordo di sé offerto nell'abnegazione verso il bene comune (sic Diod. Sic. 20, 36, 2.7-8: “αὐτοῦ δὲ μνημεῖον ἀθάνατον κατέλιπεν, εἰς κοινὴν εὐχρηστίαν φιλοτιμηθεὶς”). Vièrpiù la grande strada è la prima, e unica, arteria ad assumere la denominazione dal suo ideatore e costruttore – 'Appia', appunto –, non già dal nomen della gens cui egli apparteneva – 'Claudia', altrimenti – o dalla città cui dirigeva, come prima e dopo è attestato per altre grandi arterie dell'immenso orbis terrarum Romanorum: dalla Nomentana alla Prenestina, dalla Laurentina all'Ardeatina ovvero dall'Emilia alla Aurelia, dalla Postumia all'Annia et similes⁵ (fig. 3).

In effetti, già in antico l'Appia verificava i tre grandi requisiti vitruviani richiesti a un'opera magniloquente: la firmitas, la utilitas, la venustas, ossia la chiara solidità del tracciato, l'appropriata comodità di utilizzo, l'elegante equilibrio dell'assetto: ben donde quindi, secoli dopo, se ne è continuato a registrare la grandezza, sicché ancora in età tardoantica Procopio di Cesarea, lo storico della guerra greco-gotica, la descriveva con enorme ammirazione (Procop. Goth. 5, 14, 6–11.6).

La via Appia fu fatta realizzare nel 312 a.C. dal censore Appio Claudio, nel corso dei diciotto mesi attribuiti al suo mandato – protratto in forma straordinaria oltre i termini stabiliti, proprio per consentire l'ultimazione della strada e dell'acquedotto, al fine di connettere Roma a Capua (oggi Santa Maria Capua Vetere), città che costituiva allora il più rilevante nodo per le comunicazioni verso il Sud d'Italia (Liv. 7, 39 e 9, 29). Con la conquista delle regioni meridionali e dopo la sconfitta di Pirro, la strada venne prolungata fino a Benevento che accolse la deduzione della colonia di diritto latino nel 268 a.C. Poi furono raggiunte Venosa, già colonia latina dal 291 a.C., e Taranto, in seguito alla sua resa a Roma, segnata nel 272 e suggellata tra 209 e 202 a.C. (Liv. 26, 16, 8; Strab. 6, 1, 253.1–2). Infine, con il consolidamento della conquista dei territori di Hirpini, Apuli, Sallentini e Calabri, la via fu portata a Brindisi, colonia latina del 244 a.C., che divenne la tappa finale dell'intero percorso, esteso per 366 miglia: un viaggiatore comune poteva percorrerli a piedi in circa quattordici giorni. Tracciata quindi per esigenze politico-militari, l'Appia divenne subito strada di grande comunicazione commerciale e di primarie trasmissioni culturali; l'appellativo già ricordato di 'regina viarum' testimonia tutte le valenze politiche, propagandistiche, economiche e sociali che le valsero la sua bimillenaria fortuna: è la strada che inizia a costruire l'Imperium

5 Indicazioni e dati in Cappelli (ed.) 1997 e in Marchi (ed.) 2019, con ulteriore bibliografia. Utile anche il dossier costruito con piglio divulgativo e condotto con metodo rigoroso da Staccioli 2011. Conviene ricordare che, secondo Str. 5, 3, 8.1–9, i Romani eccellevano sui Greci in tre aspetti, due dei quali rispondono ai meriti riosciuti tradizionalmente ad Appio Claudio: aprire strade, costruire acquedotti, disporre cloache.

Fig. 3
Rome, Museum of Roman Civilization: cast of the eulogy of Appius Claudius Caecus. The text was inscribed on the base of the statue dedicated to the censor by Emperor Augustus, in his Forum, alongside that of other illustrious figures in the history of Rome

(Staccioli 2011, 52)

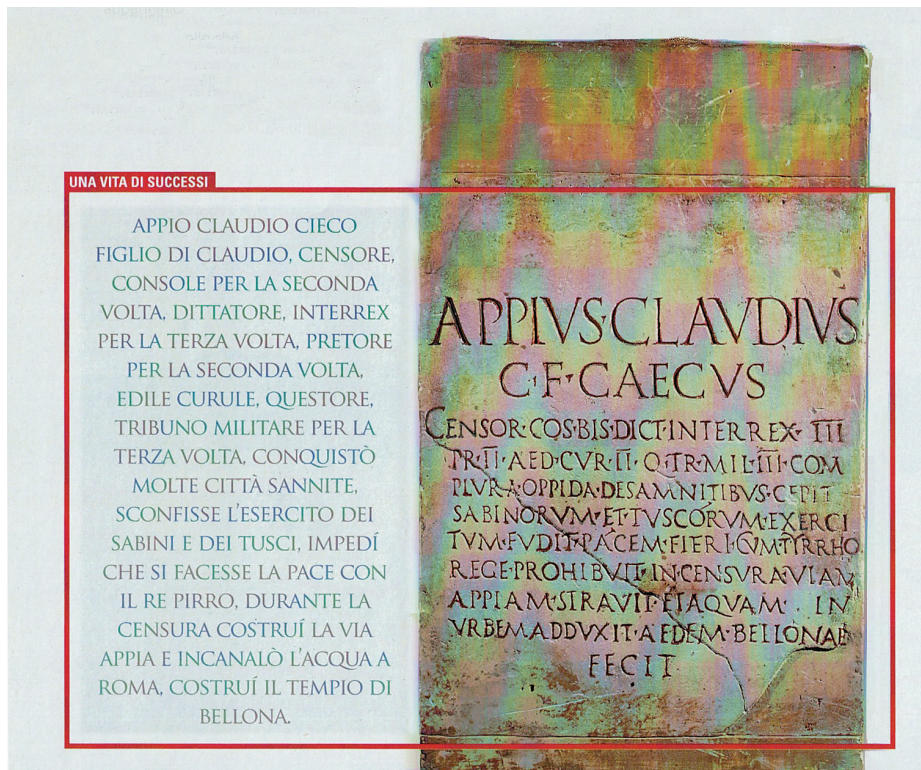


Fig. 4 Trajan's Way: evidence and contexts relevant to the Apulian area. Above, the central area of the city of Herdonia, with the Trajan's pavement turning at right angles near the northwest apex of the forum to head towards the eastern gate; below, a limestone pillar (175 cm h x 61 Ø) located north of Canusium, 81 miles from Beneventum; Trajan's golden coin from the Roman mint (112–114 AD) featuring the personification of Trajan's Way: a woman, wrapped in a cloak and lying on a rock – indicating the Apennine chain – holding a wheel in her right hand – symbolic for chariots – and embracing with her left hand the trunk of an olive tree – signifying the Apulo-Calabrian area

(Ceraudo 2008b, 10, 51, 54, figs. 3, 39, 42)

sine fine (Verg. Aen 1, 279) e a creare così la *communis patria* (Digest. 48, 22, 18) della Romanitas (Tert. Pall. 4, 1).⁶

Peraltro si deve all'imperatore Traiano l'ambizioso progetto di collegare Benevento a Brindisi mediante un percorso più agevole e alternativo a quello interno appenninico. Tale intervento si colloca come momento fondamentale di un imponente disegno politico e strategico fissato a partire almeno dal 108 d.C. con l'apertura di una nuova grande strada, la Traiana (ovvero 'Appia Traiana', denominazione moderna giustificata dal ruolo di diramazione che essa ebbe rispetto all'Appia 'originaria'), che nel Meridione adriatico d'Italia presenta un tracciato completamente diverso da quello dell'Appia, con la quale aveva in comune soltanto i capita viarum.⁷ La 'nuova' strada infatti, inaugurata nel 109 d.C., partendo da Beneventum, valicava i monti dell'Appennino al confine tra Hirpinia e Apulia e da qui, dirigendo per Aecae (Troia), Herdonia (Ortona), Canusium (Canosa di Puglia), Rubi (Ruvo di Puglia), Butuntum (Bitonto), Barium (Bari) e Gnatia (Fasano-Egnazia), arrivava a Brundisium (Brindisi), terminale della strada e principale porto per l'Oriente⁸ (fig. 4).

È dunque questo il contesto che ha spinto il Governo Italiano a proporre per la 'Via Appia. Regina Viarum' l'iscrizione nella Lista del Patrimonio Culturale Mondiale dell'UNESCO: 28 Uffici del Ministero della Cultura, 4 Regioni, 13 Città Metropolitane e Province, 74 Comuni, 14 Parchi, 25 Università, oltre a tante rappresentanze delle comunità territoriali, si sono uniti per tutelare, valorizzare e promuovere questa candidatura.⁹

Il percorso integrale – come s'è indicato – parte da Roma per arrivare a Brindisi, coinvolgendo anche la variante traiana che, dopo Benevento, in area apula seguiva, fino al Mare Adriatico, un itinerario che declinava progressivamente verso Est, pressoché parallelo alla costa.

Dunque l'antico asse di comunicazione, il primo concepito come 'via publica', fu il prototipo dell'intero sistema viario romano che, con i suoi km 120.000 di lunghezza, costituisce ancora oggi il nerbo dell'articolata viabilità nel vasto comparto del Mare

6 Stopani 1992; Quilici 2004; Otranto (ed) 2007; Piepoli 2014; Parisi Presicce *et alii* (eds) 2017. I contributi raccolti da Marchi (ed.) 2019 disegnano lo *status quaestionis* sul tracciato apulo-lucano dell'Appia e sui tempi della sua successiva realizzazione che forse si dilatarono fino al II sec. a.C.

7 Le iscrizioni incise sui cippi miliari e sulle lastre dei ponti della *via* assegnano a Traiano sia l'onere economico della realizzazione dell'opera, finanziata dunque dall'imperatore *pecunia sua*, attingendo al *fiscus Caesaris*, sia la *XIII tribunicia potestas*, assunta tra il 10.12.108 e il 9.12.109, anno entro il quale tali *tituli* furono pertanto collocati. Anche le monete, emesse dal 112 d.C., testimoniano l'edificazione della Traiana, a fronte del silenzio delle fonti storiografiche, pure rade, in generale, sul principato traiano: Silvestrini 1999; Fioriello 2002.

8 Fioriello 2002; 2017; Otranto (ed.) 2007; Ceraudo 2008b; 2015. Anche Traiano, come Appio Claudio, è celebrato per l'impegno profuso nella riorganizzazione della rete infrastrutturale della Penisola italiana che viene avvertita quale univoco progetto di risistemazione della viabilità tra Roma e Brindisi, calibrata sull'asse dell'Appia, concepita forse al ritorno dalla seconda spedizione dacica, affidata alla prestigiosa supervisione di Q. Pompeius Falco, console nel 108 e poi *curator viae Traianae*, e conclusa plausibilmente nel 110, ma con mirati interventi operati ancora negli anni seguenti: emblematico il ricordo del medico pergamenico Claudio Galeno (*de Methodo Medendi* 9, 8) che, alla fine del II sec. d.C., restituisce l'elogio di Traiano quale 'costruttore di strade', su cui ora Cifarelli 2017.

9 Si rinvia *supra* alla nota 4 nonché a Dal Maso 2022.

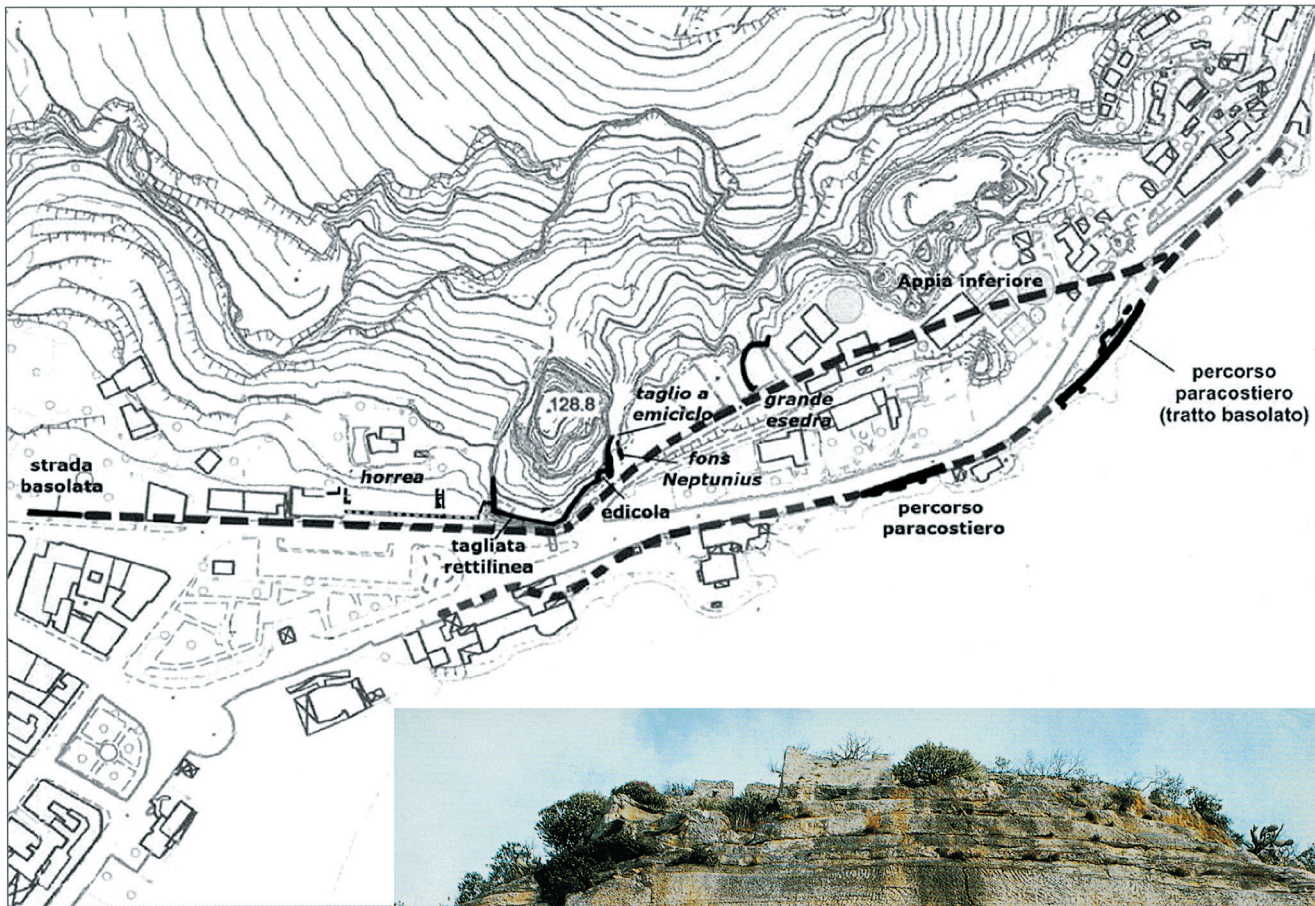


Fig. 5

Terracina, Appian Way route: indication of the 'straight cut' of Pisco Montano. The excavation of the extreme slopes of Mount Sant'Angelo, plausibly ordered by the great emperor from Italica and carved for over 37 meters in height and 300 meters in length, allowed the Appian Way to bypass the elevated area of the city, continue easily on a flat path along the Tyrrhenian coast, and reconnect to the republican route almost five miles further south. Note the sequence of 'a tabula ansata' cartouches bearing the inscribed numbers marking, from top (from the first, "X", to the last, "CXXIIXX") and at intervals of ten feet (2.96 m), the progressive depth of the cut. The engraved tables are aligned one above the other and decrease in size from the bottom, emphasizing the optical perception of the height of the wall and defining the propagandistic sign of the enormous effort put into the work

(Cifarelli 2017, 211-212, figs. 1-2)



Mediterraneo, tra Europa, Africa e Asia. Le ben conservate testimonianze infrastrutturali, archeologiche, architettoniche, funerarie e civili della 'via Appia-Traiana', distribuite lungo l'intero tracciato, rappresentano un patrimonio culturale di eccezionale pregnanza che è necessario tutelare e valorizzare. A tal fine, con specifici sopralluoghi e con il supporto di tutti gli Uffici ministeriali coinvolti, in primis periferici, sono stati individuati e perimetrati ben ventidue tratti dell'antica strada, con varianti e diramazioni, che si presentano quali componenti attivi del 'sito seriale' proposto all'iscrizione nella 'Lista UNESCO': tratti, cioè contesti pluristratificati, ritenuti maggiormente rappresentativi dell'eccezionale qualità universale del bene indicato e rispondenti ai requisiti definiti dall'UNESCO.

Il Ministero della Cultura italiano, per sostenere la candidatura, sta inoltre investendo ingenti cifre nel restauro e nella valorizzazione di alcune evidenze archeologiche situate lungo l'articolato percorso. L'itinerario della via Appia è così da porre al centro delle politiche di sviluppo sostenibile per rafforzare l'offerta di nuovi attrattori, fondamentali per la crescita in chiave culturale delle aree interne, ma anche per la tutela dell'immenso patrimonio diffuso lungo la Penisola e attraverso le viciniori isole italiane, ma proiettato in un'ottica globale transfrontaliera. Nella sua duplice funzione di luogo di transito e di canale di comunicazione verso le porte d'Oriente, la via Appia è tra le testimonianze più imponenti e durevoli lasciate dalla civiltà romana. La sua costruzione ha rappresentato un evento di portata straordinaria, non solo dal punto di vista dell'ingegneria e del disegno pragmatico impresso ai territori che allora costituivano l'Italia antica, ma per le implicazioni storiche sottese alla sua realizzazione e conduzione, che coinvolsero per più di un millennio le civiltà legate al bacino euromediterraneo dominato dall'Imperium Romanum e che ancora oggi vi restano perspicue nella consapevolezza identitaria di popoli e di comunità.

Monumento gigantesco dell'infrastrutturazione stradale, la via Appia – 'integrata' dalla Traiana – esibisce ancora in molti tratti la perfezione tecnica delle pavimentazioni, la grandiosità dei ponti, delle sostruzioni, delle tagliate e delle innumerevoli altre opere di gestione tettonica e di bonifica idraulica (fig. 5–6). Il significato storico e culturale della via Appia, con i suoi monumenti, i suoi diverticoli, le sue città di riferimento, ha fatto sì che la via sia diventata un simbolo carico di valore che studiosi e artisti, con le loro opere, hanno contribuito a mantenere vivo e ad accrescere fin dal Medioevo. Ancora oggi le collettività residenti mostrano un elevato senso di appartenenza nei confronti dell'antica strada, consapevoli (quasi sempre) pienamente della sua ferma impronta nei continui processi della vicenda civile.¹⁰

La 'regina viarum' unisce comprensori ricchi di una straordinaria tradizione culturale, naturale e paesaggistica, recupera un patrimonio archeologico unico e possiede le caratteristiche per divenire un cammino lungo il quale comunità locali e viaggiatori consapevoli e curiosi possono dar vita a un turismo diffuso capace di divenire il volano della crescita sostenibile del territorio. In tal modo il rispetto dei beni culturali

10 Cappelli (ed.) 1991; Stopani 1992; Insolera, Morandi (eds.) 1997; Della Portella (ed.) 2003; Otranto (ed.) 2007; Staccioli 2011; Piepoli 2014.



Fig. 6

Canosa di
Puglia, honorary
arch along the
Trajan's Way

(Della Portella
[ed.] 2003, 197)

materiali diventa considerazione di elementi intangibili di una filiera tradizionale aperta a pratiche culturali produttive. E nello spirito della ‘Convenzione di Faro’ le ‘singole collettività’ segnate dalla antica strada si trasformano in ‘coese comunità’, giacché scelgono di recuperare in chiave contemporanea quanto appartiene al passato: e decidono di farlo proprio perché quel passato risulta vivo nella memoria, presente nel quotidiano, proficuo nell’esperienza e quindi può ancora costituire una risorsa per il presente e determinare un ‘ritorno al futuro’ sapido di senso.¹¹

La proposta del riconoscimento da parte dell’UNESCO è pertanto uno slancio che vuole puntare sulla cultura per promuovere e sostenere lo sviluppo economico e sociale di un intero comparto d’Italia in un orizzonte esteso all’ambito euromediterraneo: la sfida è – e potrà essere – quella di guardare ai contesti archeologici pluristratificati quali elementi costitutivi di una ‘heritage community’, capace sia di favorire interventi organici per un’equilibrata convivenza tra antico e contemporaneo sia di sostenere i valori dell’habitat naturale e dell’habitus antropico declinati nei loro rapporti coevolutivi secondo criteri di estensività e di integrazione.¹² In tal senso la antica strada può ridiventare ‘poietica’, ‘creatrice’, ‘rigeneratrice’: essa può assumere un impulso di rinnovata “armonia [che] vince di mille secoli il silenzio” (U. Foscolo, *Dei Sepolcri* 234).

Emerge così l’importanza enorme e duratura di questi percorsi: impostati in età medio-tardorepubblicana e ridefiniti durante il periodo imperiale, abbracciavano la Puglia, dal comparto subappenninico fino a Brindisi, lambendo il golfo tarantino, da una parte, e costeggiando la fascia apula orientale, dall’altro. Ma essi risultano frequentati ben oltre l’evo antico: hanno modellato l’epidermide e plasmato la struttura dell’intero Sud-Est ionico-adriatico d’Italia, generando quella intensa trama poleografica che Castel del Monte, epifenomeno insediativo e architettonico di assoluto rilievo, in età normanno-sveva confermò e ribadì, segnandone, incrementandone e perpetuandone la consistenza e la capacità morfogenetiche del paesaggio storico.

Castel del Monte, infatti, ha da sempre stimolato l’interesse di visitatori, lettori, studiosi che, spinti da motivazioni culturali o da semplice curiosità, hanno cercato di spiegare le ragioni per cui fu costruito da Federico II di Svevia nel XIII secolo, interrogandosi sulla sua funzione, a partire dalla sua singolare forma architettonica ottagonale. Sugli spigoli del nucleo principale, impostato direttamente su un banco roccioso affiorante, si innestano otto torri in pietra calcarea locale. Il cortile, anch’esso

11 Volpe 2020. Il Segretariato Generale del Ministero della Cultura italiano ha intrapreso varie azioni volte a promuovere la ‘candidatura UNESCO’, tra cui la produzione di una serie a fumetti firmata ‘Topolino Magazine’ dal titolo *Topolino e la via della storia* (in uscita nel 2023: nrr. 3518, 3522, 3527, 3531, 3536) e la realizzazione di uno speciale documentario, *Regina Viarum. La via Appia nella storia*, svolto in collaborazione con Rai Cultura e visibile su RaiPlay, per celebrare la più antica via pubblica dell’Italia e del Mediterraneo: <https://www.parcoarcheologicoappiaantica.it/news-eventi/via-appia-regina-viarum-la-strada-candidata-unesco/> (consultato al Giugno 2023). In questi mesi si sta svolgendo il complesso e lungo processo di valutazione da parte dell’ICOMOS – organismo consultivo del Comitato del Patrimonio Culturale Mondiale, che si concluderà a breve – verosimilmente nell’estate del 2024 – con la votazione e la conseguente decisione per l’inclusione o meno della *via Appia* nella Lista del ‘patrimonio UNESCO’.

12 Magnaghi 2020.



Fig. 7 Andria, territory: aerial view of the hilly landscape that hosts Castel del Monte

(© S. Diceglie)



Fig. 8 Andria, territory: aerial view of the hilly landscape that hosts Castel del Monte, at sunset

(© S. Diceglie)



Fig. 9 Gravina di Puglia, territory: view of the castle of Frederick II of Swabia

(© A. Diceglie)

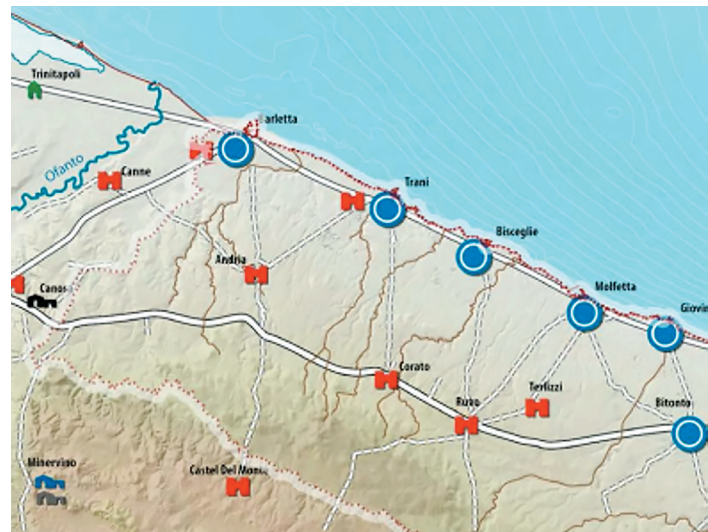


Fig. 10 Trani, historic center: aerial view of the cathedral and the castle

(© S. Diceglie)

Fig. 11

Regional Landscape Plan of the Puglia Region (Italy), 'Swabian Apulia': excerpt from table 3.2.4.6.



di forma ottagonale, è caratterizzato, come tutto l'edificio, dal contrasto cromatico ottenuto grazie all'uso di breccia corallina, pietra calcarea e marmi. Un tempo erano presenti anche ricchi arredi scultorei, dei quali oggi restano solo una lastra raffigurante il Corteo dei cavalieri un frammento di figura antropomorfa. L'unicità di Castel del Monte non è costituita dalla sola sua forma ottagonale, meno insolita di quanto spesso ritenuto,¹³ ma dal fatto che l'ottagono domina tutte le parti del monumento: si tratta quindi di una costruzione consapevolmente realizzata, anche nei dettagli, sulla base di una precisa forma geometrica, un esperimento architettonico-artistico realizzato ad altissimo livello. Infatti, intorno a un cortile ottagonale sono distribuiti otto saloni di piano terra e primo piano (tutti di forma trapezoidale) e otto torri ottagonali.

Nelle sedici sale di forma trapezoidale, otto per ciascun piano, sono caratteristiche le chiavi di volta delle crociere, ognuna decorata da elementi antropomorfi, zoomorfi e fitomorfi. Alcune torri accolgono cisterne per la raccolta delle acque piovane, in parte convogliate anche verso la cisterna al di sotto del cortile centrale. In altre, invece, sono ubicati i bagni, dotati di latrina e lavabo. R. Licinio ha ipotizzato che la conclusione dei lavori di Castel del Monte si possa riferire al 1240;¹⁴ altri studiosi ritengono che nel 1240 i lavori fossero solo stati avviati. Contro la tesi che vuole il castello quasi terminato nel 1240 parla anche il fatto che Castel del Monte non è menzionato tra i *castra exempta* di Terra di Bari elencati in un documento del 5 ottobre 1239.¹⁵ L'unica certezza quindi è che, nel 1240, a Castel del Monte fossero in corso ingenti lavori sul cui andamento Federico chiedeva peraltro di avere frequenti aggiornamenti. Sulla natura di tali opere, se in altre parole fossero di fondazione o di completamento, la critica appare discorda. Alcune osservazioni sembrerebbero tuttavia avvalorare la seconda ipotesi.

Il castello sorge direttamente sul banco roccioso e non sarebbe stato effettuato alcun intervento di preparazione o di livellamento del terreno, prima di avviare la costruzione. Sembra dunque plausibile che il termine *actractum* indichi una copertura. Poiché Castel del Monte compare quale edificio compiuto nello *Statutum de reparatione castrorum* (1241–1246), elenco delle strutture castellari bisognose di interventi di manutenzione, ciò si giustifica solo anticipandone la fondazione rispetto al 1240. Discussa è anche la questione se Castel del Monte fu costruito nella vicinanza di una precedente fortificazione (di età normanna) “per completare la maglia di un sistema castellare indebolito in quel punto dall'inefficienza o dal degrado di una precedente fortificazione”. Questa precedente fortificazione, di cui finora non si è trovata traccia, sarebbe stata ubicata – secondo tale ipotesi – nei pressi di Santa Maria del Monte.

Impostato nell'attuale territorio comunale di Andria, a controllo del paesaggio circostante, Castel del Monte riflette le ambizioni che ispirarono l'imperatore nella costruzione di questo capolavoro di architettura medievale del XIII secolo, unico nel suo genere (fig. 7).

13 Calò Mariani 1984; Musca 2002.

14 Licinio (ed.) 2001.

15 Leistikow 1993.

Così come uniche nel loro genere si possono considerare le antiche arterie stradali della 'via Appia-Traiana' che, con il loro ordito, attraversano e segnano da età risalente il contesto territoriale di Castel del Monte, purtroppo lasciandosi oggi individuare soltanto mediante minime tracce. Apparentemente isolato e periferico, in realtà il castello sorge non lontano dalla strada che collegava Andria e il Garagnone (presso Gravina), importante nucleo insediativo dell'epoca medievale; la sua collocazione in cima a una collina alta m 540 s.l.m., ben visibile a distanza, fa di Castel del Monte un elemento centrale nel sistema di comunicazione fondato sulla maglia definita in età romana e in parte ribadita entro la rete castellare voluta da Federico II – sebbene gran parte della critica abbia escluso una sua funzione militare per l'assenza di strutture difensive tipiche delle costruzioni poliorcetiche -. Tutt'altro che casuale, e non solo a livello strategico, appare quindi la scelta del luogo: una collina inondata dal sole in tutte le ore del giorno, con cui il monumento sembra costantemente in relazione. La luce del sole e le ombre che ne nascono, esaltano e definiscono le forme del monumento, regolarissime eppure sottilmente differenti, e ne valorizzano i colori, anch'essi uniformi e mutevoli insieme. Un rapporto, quello col sole, che ancora nel Medioevo condizionava l'orientamento degli edifici sacri e che appare più che ovvio nel caso di Federico II, appassionato di astronomia e paragonato, o addirittura identificato, con l'astro (fig. 8). Così il figlio Manfredi ne annunciò infatti la morte: "È tramontato il sole della giustizia, è morto il difensore della pace".

Un problema aperto è ancora la vegetazione medievale del colle sul quale sorge il castello: il luogo era pieno di alberi, oppure con vegetazione scarsa, come si presenta oggi? Sembra comunque probabile che il castello non fosse così isolato come appare oggi, ma risultasse circondato da una o più cinte murarie e che fossero ubicate nelle vicinanze altre costruzioni di servizio (stalle, forni, ecc.) di cui non è rimasta traccia.

È indubbio che la ricchezza con cui Federico allestì il castello dimostra che esso aveva una funzione privilegiata e allo stesso tempo simbolica. "Ciò che eleva la residenzialità di Castel del Monte alla dimensione della grande rappresentanza è la qualità dell'esecuzione, la ricchezza e il tenore della decorazione".¹⁶ Ma la funzione di rappresentanza non esclude che il maniero fosse stato anche progettato come castello di caccia con i falconi. Ancora aperta tra gli studiosi è la discussione sulle influenze architettoniche, cioè se Castel del Monte sia ispirato più a modelli occidentali, particolarmente francesi, o a modelli orientali. Evidente sembra comunque un influsso dell'architettura cistercense, mentre recentemente è stato sostenuto che tra i modelli sarebbero da annoverare, oltre ai castelli francesi e all'idea della Doppelkapelle (cappella doppia, cioè a due piani), anche le costruzioni normanne della Sicilia.

È stato confermato che l'orientamento della costruzione fu realizzato proprio in direzione della città di Andria, nella cui cattedrale furono sepolte due delle mogli dell'imperatore. Si è inoltre rilevato che le torri originariamente dovevano essere più alte, di circa m 5, rispetto alla loro consistenza attuale, stagliandosi con nettezza sul

profilo dell'edificio.¹⁷ Inoltre, secondo W. Schirmer, sembra che la costruzione non sia stata completata: anzi non sarebbe da escludere – pur mancando indizi sicuri che suffraghino tale ipotesi – che per le torri fosse stato progettato un terzo piano. Lo stesso studioso ha poi sostenuto che il sistema delle stanze a labirinto indicherebbe che si tratta di una costruzione ideale – 'Idealbau' –: la costruzione di un sistema – 'Systembau' –, cioè la rappresentazione del cosmo secondo modelli orientali; tuttavia l'ipotesi è stata messa in discussione. A causa della mancanza di cinte murarie, fossato e stalle, elementi che caratterizzano la maggior parte degli edifici militari medievali, dell'assenza dei corridoi interni che imponevano quindi un percorso obbligato, della presenza delle più antiche stanze da bagno della storia (medievale) e dei forti simbolismi di cui è intriso, Castel del Monte si è visto attribuire dagli studiosi le più diverse funzioni: tempio del sapere o luogo appartato in cui immergersi nello studio. Inoltre, per via della sua forma ottagonale, che ricorda la forma geometrica di una corona, si suppone che l'edificio fosse stato costruito come monumento simbolo del potere imperiale di Federico II. La presenza di bagni e camini a entrambi i piani del castello, il lusso delle rifiniture, la raffinatezza del repertorio scultoreo ne rendono plausibile l'uso residenziale e di rappresentanza, riservato probabilmente a una ristretta cerchia di privilegiati molto vicini al re, considerate le dimensioni dell'edificio.

Il castello quindi, quasi certamente finalizzato a una funzione 'privata' e non militare, aveva necessità di essere protetto da incursioni nemiche. Nel 1996, il sito è stato dall'UNESCO proclamato Patrimonio Mondiale dell'Umanità, poiché, grazie alla sua perfezione strutturale e alla sua armoniosa fusione di elementi culturali provenienti dall'Europa settentrionale, dal mondo musulmano e dall'antichità classica, Castel del Monte, capolavoro unico di architettura medievale, che riflette le idee umaniste del suo fondatore, Federico II di Svevia, rappresenta un sito di eccezionale valore universale.

Federico II volle anche la costruzione di fortezze edificate ex novo o restaurate per infittire la rete difensiva su tutto il territorio del suo dominio. In ogni caso, il principio-base cui tali fortificazioni rispondono a manifestare la presenza e la magnificenza dell'imperatore, specie se realizzate per sua espressa volontà, si trasformano in custodie di opere d'arte e i palazzi, con funzione simbolica, in raccoglitori di dispositivi difensivi.

Il programma difensivo svevo porta dunque alla creazione di vere e proprie catene di castelli dislocati in ogni parte del Regno, caratterizzati principalmente dall'impianto, riconducibile agli schemi dell'architettura classica, realizzato sulla base di precisi calcoli matematici e di geometrie lineari regolari. Gli edifici sono organizzati in volumi a pianta quadrata e rettangolare, con ali munite di torri cilindriche o poligonali in corrispondenza degli angoli e ambienti distribuiti ad anello intorno alla corte centrale, nonché articolati secondo un intento costruttivo che risponde a una logica indipendente dal contesto nel quale interviene: operazione, questa, possibile grazie al rinnovamento morfologico dell'impianto generale e ad accorgimenti tecnici appresi dallo stesso Federico II in Terrasanta. Il materiale impiegato è quello locale, spesso sottratto – come era

17 Schirmer 1995.

consuetudine all'epoca – a edifici antichi e posto in opera secondo la ormai collaudata tecnica della muratura 'a sacco'. La dimensione dei conci varia secondo la natura della pietra: se compatta (come il calcare), i blocchi sono cavati secondo i relativi piani di sfaldatura e quindi la loro altezza è variabile; se, al contrario, più friabile e porosa (come l'arenaria), l'estrazione avviene con opportuni strumenti e quindi le dimensioni sono costanti e rispondenti a precisi sistemi di misura. In entrambi i casi la struttura muraria è costituita da due paramenti 'a faccia vista', preferibilmente realizzati con conci simili e opportunamente ammorsati tra loro, e da un 'sacco', ossia un riempimento costituito da scampoli di pietrame amalgamati con malta di calce spenta e sabbia finemente macinata, secondo una tecnica già ampiamente nota in età romana.

La rete castellana federiciana, compresa tra i territori di Barletta, Trani, Corato, Ruvo, Andria e Terlizzi, appare disomogenea. Nella maggior parte dei casi si tratta di un connubio di destinazioni che contribuiscono a rendere la complessità delle strutture, che allo stesso tempo fungevano da centri di difesa, residenza o amministrazione. In questo contesto territoriale Castel del Monte configura il fulcro centrale di un sistema che si sviluppa intorno a esso 'a difesa' del suo locus. Tutti i castelli furono edificati con l'obiettivo di avere sotto controllo il territorio in proprio possesso. L'architettura federiciana rientra in una volontà di pianificazione in termini di difesa e di rappresentanza del potere imperiale nel Meridione d'Italia. Caratteristica comune di questi castelli è quindi la simultaneità degli anni di costruzione (che oscilla per tutti tra 1235 e 1245), utile a garantire una aderenza di scopi oltre che una omogeneità tipologica.

Molti sono stati i dibattiti circa i diversi influssi operati da varie culture sull'edificazione di questi castelli: una ipotesi vorrebbe fare derivare i castelli federiciani da modelli di precedenti fortezze arabe. Sicuramente l'influsso dei nitidi volumi geometrici tipici dell'architettura araba di 'epoca romanica' in Sicilia dovette fare la propria parte nel suggerire forme e spazi. È ormai nota anche l'influenza dell'architettura cistercense, che conferì le caratteristiche che mostrano specialmente i castelli federiciani non edificati in Sicilia. In Sicilia, infatti, è l'influsso islamico che plasma maggiormente il linguaggio architettonico dell'impianto federiciano, che doveva essere ricondotto anche alla volontà progettuale dello stesso Federico. Una delle tesi maggiormente accreditate, per spiegare il particolare linguaggio architettonico dei castelli federiciani, è proprio l'intervento diretto del sovrano nel sovrintendere alla costruzione di molte opere architettoniche. Questo è sicuramente possibile, se guardiamo alla poliedricità della figura di Federico II (1194–1250), che amava spaziare in contesti culturali diversi, avvalersi alla sua corte di molti sapienti nelle varie discipline e arti. In ogni caso, anche se tale ipotesi non fosse ritenuta credibile da molti studiosi, sicuramente il merito di Federico II fu quello di agevolare l'incontro di culture diverse, che si palesarono anche nell'attività costruttiva dei castelli. Poco lontano da Castel del Monte, sempre in posizione isolata, a circa m 450 s.l.m., su un colle che sovrasta la valle dove attualmente è ubicato il centro urbano di Gravina in Puglia, lungo il percorso della via Appia che da Benevento conduceva a Taranto, sorge un altro 'castello residenza' di Federico II. Fonti documentarie di età medievale e moderna testimoniano che in passato anche questo territorio fu caratterizzato dalla presenza di estese aree boschive.

Ma a differenza di Castel del Monte, in quest'area esisteva un lago ricco di fauna. Secondo G. Vasari, l'edificio fu realizzato, per volere di Federico II, dall'architetto e scultore toscano Fuccio tra gli anni Venti e Trenta del XIII secolo. L'integrazione dei dati ricavati dall'analisi delle strutture superstiti con quelli desunti da un atto notarile del 1309 e da un documento del 1608 consente di delineare un quadro ricostruttivo del castello sufficientemente puntuale. Esso presenta pianta rettangolare (m 58,50 x 29) e si articola intorno a un cortile cui si accede tramite un'entrata centrale e un androne con volta a botte, posti sul lato orientale della fabbrica. Ai prospetti esterni dei lati lunghi si addossano quattro torri rettangolari, tre sul lato meridionale, una sul lato settentrionale, di cui si conservano solo i basamenti. Queste strutture erano originariamente collegate a un camminamento di ronda in legno che si sviluppava sui lati Nord, Ovest e Sud della cortina muraria esterna¹⁸. Il documento del 1309 dà notizia di un'altra torre, nei pressi dell'entrata, all'interno della quale era situata la cappella dedicata a Santa Caterina. Sui lati Nord e Sud del cortile, al di sotto del quale si trova la cisterna per la raccolta delle acque, erano disposti forni, cucine, depositi e alcuni vani, dalla funzione incerta, caratterizzati dalla presenza sulle pareti di strette feritoie strombate. Sul lato occidentale, preceduto da un porticato caratterizzato da archi e volte, si trovava il 'palatium', che ospitava verosimilmente la residenza dell'imperatore e della corte. L'edificio, di cui si conservano le pareti esterne, realizzate in conci di tufo squadriati, oltre che consistenti tracce di archi e volte, boccioli di capitelli, ammorsature di muri, camini e cornici marcapiano, si articolava originariamente su due livelli e un ammezzato. Il piano terra era coperto da volte a botte interrotte da archi trasversali secondo una tipologia frequente nell'architettura fortificata federiciana, mentre l'ammezzato era in origine coperto da un impalcato ligneo che poggiava su archi trasversali ed elementi costruttivi a sbalzo, costituiti da archetti pensili su beccatelli sagomati. Al secondo piano si trovava una grande sala, divisa in tre campate mediante archi-diaframma che reggevano una copertura piana lastricata.¹⁹ Circa la funzione del castello, sebbene in alcuni documenti di età sveva e primo-angioina esso venga citato quale 'castrum' o 'castrum et domus', definizioni che rimandano all'ambito della difesa e del controllo del territorio, appare oggi più probabile, considerando la tipologia del maniero, che esso sia stato edificato principalmente come 'domus' di caccia. Non esistono connessioni progettuali tra il castello di Gravina e Castel del Monte, nonostante entrambi siano stati costruiti in un'area morfologicamente simile. Diversamente le loro funzioni sembrano analoghe (fig. 9).

Sul versante adriatico della via Traiana, la rete delle fortificazioni federiciane appare ben organizzata, a partire dal castello di Barletta. All'arrivo di Federico II, il castello si presentava con una struttura irregolare e asimmetrica, ben lontana dalla consuetudine costruttiva dei castelli federiciani. Tra 1224 e 1228, Federico II intervenne abbattendo l'area orientale e costruendovi la sua 'domus federiciana', accentuando gli aspetti decorativi e architettonici del castello e trasformando in una reggia per la sua

18 Calò Mariani 1984.

19 Fonseca, Mola (eds.) 1997.

corte quella che, in precedenza, era stata una rocca a esclusivo scopo difensivo. Nel 1250, con la morte di Federico II, Carlo d'Angiò rilevò il possesso del castello. Diversamente, il castello di Trani fu costruito ex novo per volere di Federico: ubicato presso la celebre cattedrale e strategicamente collocato al centro di una rada, i cui bassi fondali hanno costituito da sempre un'ottima difesa naturale, sia dalla furia delle onde che da eventuali attacchi del nemico, riprende i modelli dei castelli crociati di Terrasanta. Il castello si presenta a pianta quadrangolare, rinforzato ai vertici da quattro torri quadrate di uguale altezza. Nel XVI secolo, con l'avvento delle armi da fuoco, fu adeguato alle nuove tecniche difensive e nell'Ottocento fu trasformato in carcere (fig. 10).

È utile ricordare che nell'elenco delle case e dei castelli di Federico II in Terra di Bari (1241–1246) non vi è alcun riferimento al castello di Bisceglie, mentre importanti interventi di ampliamento sono documentati per questo maniero durante il periodo angioino. Sul primo gradino interno, lungo il passaggio della via Traiana a Sud dell'Ofanto, in età normanno-sveva, si svilupparono numerosi centri urbani, mentre quelli di impianto romano furono rinnovati e arricchiti di castelli e nuove cinte di mura. Anche Canosa di Puglia, in età normanno-sveva (XI–XIII secolo), vide un periodo di rinnovamento, grazie prima a Boemondo d'Altavilla e successivamente a Federico II di Svevia. La sua posizione geografica, al centro dei possedimenti svevi, impose all'Imperatore di intervenire sulla cattedrale e sulla fortezza, quest'ultima amministrata, per la sua importanza determinante, direttamente dalla corona. In epoca medievale, pure Andria venne acquisita da Pietro I il Normanno che la elevò a rango di città e la cinse di mura, dopo il 1046. Parti della cinta urbana normanna sono ancora visibili nel centro antico della città, come è altrettanto visibile un lembo del palazzo medievale inglobato successivamente nel palazzo Ducale Carafa. Il legame di Andria con Federico II di Svevia è evidenziato nella porta di Sant'Andrea, dedicata all'imperatore Federico II che risparmiò la città alla distruzione, nel 1230, dichiarandola "fidelis". Anche Corato, nell'XI secolo, passò sotto la dominazione normanna e, nel 1046, venne ufficialmente fondata la città. Furono erette le mura urbane e quattro torri, di cui ancora oggi esistono tracce visibili in Torre Gisotti. Dopo la morte di Federico, II la città restò fedele a suo figlio Corradino e, alla conquista angioina, ottenne il motto "Cor sine labe doli" che è ancora effigiato nello stemma cittadino. Ruvo di Puglia, con la caduta dell'Impero Romano, fu sottoposta a differenti dominazioni. La prima cinta di mura, risalente al VI secolo, fu realizzata in modo rudimentale; la città successivamente passò nelle mani della Contea di Conversano per poi entrare nel dominio svevo. Con Federico II, Ruvo attraversò un periodo di rifioritura economica e costruttiva. Mentre le prime testimonianze insediative strutturate legate alla città di Terlizzi risalgono al Tardoantico. Dopo la dominazione bizantina, la città entrò sotto il dominio del normanno conte Amico di Giovinazzo, artefice delle fortificazioni in entrambi questi centri urbani. Nel 1123, Terlizzi acquisì il titolo di città – come testimonianza una stele affissa alla Torre Maggiore del Castello normanno, unica superstite della struttura, in gran parte crollato tra XVIII e XIX secolo. Nel Duecento, fu capoluogo di contea infeudata alla famiglia Tuzziaco; in seguito fu dominio di F. Wrunfort. Quando nel 1230 Federico II di Svevia vinse la lotta contro il papa Gregorio IX, subito

dopo la vittoria egli riconobbe tutte le città che lo avevano affiancato negli scontri con il pontefice, e le agevolò nelle attività commerciali. È implicito pensare che, con il transito normanno-svevo, la civitas sia fiorita ancora di più e che, assieme alla rete di città poste nella porzione costiera occidentale della Terra di Bari, sulla via Traiana (Canosa di Puglia, Andria, Corato, Ruvo di Puglia, Bitonto, Bari), abbia costituito l'avamposto di difesa dell'entroterra di Castel del Monte.

In conclusione, sia Castel del Monte sia il castello di Gravina furono voluti da Federico II di Svevia quali residenze private in ambito murgiano e collocate nel reticolo viario di antica ascendenza romana: il primo (verosimilmente) simbolo del suo potere ed osservatorio degli astri; il secondo residenza di caccia, necessitavano di essere difesi dalle incursioni nemiche. Per questa ragione si ritiene che tra 1235 e 1245 Federico II riorganizzò il sistema dei castelli costieri tra Barletta e Trani e contestualmente migliorò la difesa dei centri urbani che erano attraversati dalla antica 'via Appia-Traiana', al fine di realizzare un sistema di difesa quasi esemplare per Castel del Monte, verosimilmente concluso, nei suoi lavori costruttivi, nel 1240 – come s'è chiarito –. La pertinace consistenza del sistema di difesa della costa e della pianura interna voluto da Federico II di Svevia, incardinato nell'ambito adriatico di questo vasto comparto territoriale e agganciato alla diffusa pervasività dell'antica viabilità di età romana, ha conservato nel tempo la sua solida e collaudata efficacia, sicché è plausibile sia stato considerato ancora in età moderna da Pedro de Toledo e quindi assunto quale 'modello difensivo' da emulare e da riprodurre anche in altri comparti territoriali pugliesi²⁰ (fig. 11): così il passato trasfonde nel presente e... ritorna al futuro.

20 Così in http://www.sit.puglia.it/portal/portale_pianificazione_regionale/Piano%20Paesaggistico%20Territoriale (consultato al Giugno 2023).

REFERENCES

- Cadei A., *I castelli federiciani: concezione architettonica e realizzazione tecnica*, in *ArtMediev* 2 (1992) 39–67.
- Calò Mariani M. S., *L'arte del Duecento in Puglia. Collana di cultura artistica dell'Istituto Bancario San Paolo*, Torino 1984, 111–163.
- Cappelli R., (ed.) *Viae Publicae Romanae*. X Mostra Europea del Turismo, Artigianato e delle Tradizioni Culturali (Roma, Castel Sant'Angelo, 11–25 aprile 1991), Roma 1991.
- Ceraudo G., *Via Gellia: una strada 'fantasma' in Puglia centrale*, in *StAnt* 12 (2008), 187–203.
- Ceraudo G., *Sulle tarce della via Traiana. Indagini aerotopografiche da Aecae a Herdonia*. Monografie. 3, Foggia 2008.
- Ceraudo G., *La Via Appia (a sud di Benevento) e il sistema stradale in Puglia tra Pirro e Annibale*, in *Atti del LII Convegno Internazionale di Studi sulla Magna Grecia* (Taranto, 2012), Taranto 2015, 211–245.
- Ceraudo G., *La Via Minucia: riflessioni topografiche*, in *Atlante Tematico di Topografia Antica. Strade secondarie dell'Italia antica – Roma, Monumenti, Territorio* 31 (2021) 321–346.
- Cifarelli F. M., *Traiano "costruttore di strade": la via Appia e la via Traiana*, in Parisi Presicce et alii (eds.), (2017) 210–214.
- D'Andria F., *La via Appia in Puglia*, in Insolera, Morandi (eds.) 1997, 95–103.
- Dal Maso C., *La Via Appia diverrà Patrimonio UNESCO*, in *Il Sole 24 Ore-Domenica* 313 [13.11.2022], p. XI.
- Della Portella I., (ed.), *Via Appia Antica*, San Giovanni Lupatoto (2003).
- Fioriello C. S., *Le vie di comunicazione in Peucezia: il comparto Ruvo-Bitonto*, in *AnnBari* XL (2002), 75–135.
- Fioriello C. S., *'Poedicolorum oppida'*. Spazi urbani della Puglia centrale in età romana. *Archaeopress Roman Archaeology* 23 (2017).
- Fonseca C. D., Mola, S. (eds.), *Itinerari federiciani in Puglia*. Viaggio nei castelli e nelle dimore di Federico II di Svevia, Bari 1997.
- Grelle F., Silvestrini M., *La Puglia nel mondo romano*. Storia di una periferia. Dalle guerre sannitiche alla guerra sociale. *Pragmateiai* 24 (2013).
- Insolera I., Morandi D., (eds.) *Via Appia. Sulle ruine della magnificenza antica*. Catalogo della mostra (Roma, Fondazione Memmo 1997), Milano 1997.
- Licinio R., (ed.), *Castel del Monte e il sistema castellare nella Puglia di Federico II*. Il canto dell'ulivo. 25 (2001).
- Leistikow D., *Castel del Monte. Baudenkmal zwischen Spekulation und Forschung*, in K.-H. Rueß (ed), *Staufisches Apulien*. Schriften zur staufischen Geschichte und Kunst. 13 (1993) 209–215.
- Magnaghi A., *Il principio territoriale*. Saggi. Scienze sociali, Torino 2020.
- Mangiatoridi A., *Insedimenti rurali e strutture agrarie nella Puglia centrale in età romana*. *Bibliotheca Archaeologica*. 23 (2011).
- Marchi M. L., (ed.), *Via Appia Regina Viarum. Ricerche, Contesti, Valorizzazione*. Atti del Convegno (Melfi-Venosa, 3–4 maggio 2017), Venosa 2019.
- Musca G., *Castel del Monte, il reale e l'immaginario*, in R. Licinio (ed), *Castel del Monte: un castello medievale*, Bari 2002, 23–62.
- Otranto G., (ed.), *Cento Itinerari più Uno in Puglia*. Catalogo della mostra (Bari, Auditorium 'A. Quacquarelli', Dipartimento di Studi Classici e Cristiani, 18 dicembre–10 marzo 2007). Origani. 3, Bari 2007.
- Parisi Presicce C., Milella M., Pastor S., Ungaro L., (eds.), *Traiano. Costruire l'Impero. Creare l'Europa*. Catalogo della mostra (Mercati di Traiano – Museo dei Fori Imperiali, 29.11.2017–16.09.2018), Roma 2017.
- Piepoli L., *Il percorso della via Appia antica nell'Apulia et Calabria: stato dell'arte e nuove acquisizioni sul tratto Gravina-Taranto*, in *Vetera Chr* 51 (2014) 239–261.
- Pisani Sartorio G., *Origine e vicende storiche*, in Della Portella I. (ed.) 2003, 14–39.
- Quilici L., *La Via Appia*. Un percorso nella storia. Le immagini e la memoria, Roma 2004.
- Radke G., *Viae publicae Romanae*, Bologna 1981 (traduzione italiana di *Viae publicae Romanae*, in *RE*, Supplemento XIII, 1973, cc. 1417–1686).
- Schirmer W., *Castel del Monte: osservazioni sull'edificio*, in M. S. Calò Mariani, R. Cassano (eds.), *Federico II: immagine e potere*. Catalogo della mostra (Bari, 4 febbraio–30 aprile 1995), Venezia 1995, 285–293.
- Silvestrini M., *Un itinerario epigrafico lungo la Via Traiana. Aecae, Herdonia, Canusium*. Scavi e ricerche 9 (1999).
- Staccioli R. A., *Roma. Tutte le strade dell'Impero*. *Archeo Speciale* 1 (2011).
- Stopani R., *La Via Francigena del Sud*. L'Appia Traiana nel Medioevo. Le vie della storia 11 (1992).
- Volpe G., *Archeologia pubblica. Metodi, tecniche, esperienze*. Studi superiori. 1203 (2020).
- http://www.sit.puglia.it/portal/portale_pianificazione_regionale/Piano%20Paesaggistico%20Territoriale.

ANGELA DICEGLIE
CUSTODE SILVIO FIORIELLO

University of Bari Aldo Moro – Department of Humanities Research and Innovation – Italy

LANDSCAPES OF CENTRAL APULIA AND UNESCO CULTURAL HERITAGE:
FROM CASTEL DEL MONTE TO THE VIAE APPIA AND TRAIANA
PAST, PRESENT AND ... BACK TO THE FUTURE!

These two important and complementary routes, established during the late Republican and redefined in the imperial period, spanned Puglia from the sub-Apennine area to Brindisi, touching the Taranto Gulf on one side and running along the eastern Apulian strip on the other. They were frequented well beyond ancient times, creating an intense connective and poleographic fabric, with respect to which Castel del Monte, during the Norman-Swabian period, focused on and increased the morphogenetic consistency of the landscape. The castle, commissioned by Frederick II of Swabia and situated on a hill to control the area extending from the Murge to the Adriatic, reflected the ambitions that inspired the Emperor in building a masterpiece of residential and military architecture in the 13th century, unique in its kind.

These two important and complementary routes, established during the late Republican and redefined in the imperial period, spanned Puglia from the sub-Apennine area to Brindisi, touching the Taranto Gulf on one side and running along the eastern Apulian strip on the other. They were frequented well beyond ancient times, creating an intense connective and poleographic fabric, with respect to which Castel del Monte, during the Norman-Swabian period, focused on and increased the morphogenetic consistency of the landscape. The castle, commissioned by Frederick II of Swabia and situated on a hill to control the area extending from the Murge to the Adriatic, reflected the ambitions that inspired the Emperor in building a masterpiece of residential and military architecture in the 13th century, unique in its kind.

Equally unique is the Appian Way, the queen of long roads, which, along with the northern variant of the Trajan's Way, represents the prototype of the Euro-Mediterranean network of Roman roads. It signifies one of the earliest tools of globalization in history and distinguishes a particular phenomenon of engineering audacity, functional continuity, and cultural survival. These attributes have prompted its nomination as a UNESCO World Heritage Site for 2024, recognizing it as a serial property of outstanding universal value.