

SUPPLEMENTI  
S

Antonio Mollari

1768-1843

Architetto-Ingegnere-Marchigiano

01

IL CAPITALE CULTURALE

*Studies on the Value of Cultural Heritage*

**JOURNAL OF THE SECTION OF CULTURAL HERITAGE**

Department of Education, Cultural Heritage and Tourism

University of Macerata



eum

## Il Capitale culturale

*Studies on the Value of Cultural Heritage*

Supplementi 01, 2014

ISSN 2039-2362 (online)

ISBN 978-88-6056-448-1

© 2014 eum edizioni università di macerata

Registrazione al Roc n. 735551 del 14/12/2010

### *Direttore*

Massimo Montella

### *Coordinatore editoriale*

Mara Cerquetti

### *Coordinatore tecnico*

Pierluigi Feliciati

### *Comitato editoriale*

Alessio Cavicchi, Mara Cerquetti, Francesca Coltrinari, Pierluigi Feliciati, Umberto Moscatelli, Enrico Nicosia, Sabina Pavone, Mauro Saracco, Federico Valacchi

### *Comitato scientifico - Sezione di beni culturali*

Giuseppe Capriotti, Mara Cerquetti, Francesca Coltrinari, Patrizia Dragoni, Pierluigi Feliciati, Maria Teresa Gigliozzi, Valeria Merola, Susanne Adina Meyer, Massimo Montella, Umberto Moscatelli, Sabina Pavone, Francesco Pirani, Mauro Saracco, Michela Scolaro, Emanuela Stortoni, Federico Valacchi, Carmen Vitali

### *Comitato scientifico*

Michela Addis, Tommy D. Andersson, Alberto Mario Banti, Carla Barbati, Sergio Barile, Nadia Barrella, Marisa Borraccini, Rossella Caffo, Ileana Chirassi Colombo, Rosanna Cioffi, Caterina Cirelli, Alan Clarke, Claudine Cohen, Lucia Corrain, Giuseppe Cruciani, Fiorella Dallari, Stefano Della Torre, Maria del Mar Gonzalez, Maurizio De Vita, Michela Di Macco, Fabio Donato, Rolando Dondarini, Andrea Emiliani, Gaetano Maria Golinelli, Xavier Greffe, Alberto Grohmann, Susan Hazan, Joel Heuillon, Lutz Klinkhammer, Emanuele Invernizzi, Federico Marazzi, Fabio Mariano, Aldo M. Morace, Raffaella Morselli, Giuliano Pinto, Marco Pizzo, Edouard

Pommier, Carlo Pongetti, Adriano Prosperi, Angelo R Pupino, Bernardino Quattrococchi, Mauro Renna, Orietta Rossi Pinelli, Roberto Sani, Victor Schmidt, Girolamo Sciallo, Mislav Simunic, Simonetta Stopponi, Michele Tamma, Frank Vermeulen, Stefano Vitali.

### *Web*

<http://riviste.unimc.it/index.php/cap-cult>

### *e-mail*

[icc@unimc.it](mailto:icc@unimc.it)

### *Editore*

eum edizioni università di macerata, Centro direzionale, via Carducci 63/a - 62100 Macerata

tel (39) 733 258 6081

fax (39) 733 258 6086

<http://eum.unimc.it>

[info.ceum@unimc.it](mailto:info.ceum@unimc.it)

### *Layout editor*

Mauro Saracco

### *Progetto grafico*

+crocevia / studio grafico



Rivista accreditata AIDEA

Rivista riconosciuta CUNSTA

Rivista riconosciuta SISMED

---

Antonio Mollari (1768-1843)  
Un architetto e ingegnere marchigiano

Atti del convegno nazionale  
(Tolentino, MC, 17-18 giugno 2013)

a cura di Mauro Saracco

# Antonio Mollari (1768-1843)

Un architetto e ingegnere marchigiano

## Convegno nazionale

*Ideato e promosso da*

Giuseppe Cruciani Fabozzi

Fabio Mariano

con

Gianfrancesco Berchiesi

Fausto Carratù

*Comitato scientifico*

Elisa Debenedetti (Presidente)

Angela Cipriani

Giuseppe Cruciani-Fabozzi

Fabio Mariano

Massimo Montella

Susanna Pasquali

Orietta Verdi

Nicoletta Zanni

*Comitato organizzatore*

Gianfrancesco Berchiesi

Fausto Carratù

Michele Spanò

*Comitato esecutivo*

Paolo Belardi

Mauro Saracco

*Segreteria organizzativa*

Associazione Culturale D. De Minicis

www.assodeminicis.it – Tel. 333 3475893

con il contributo di



ASSOCIAZIONE CULTURALE  
"DIEGO DE MINICIS"



**FONDAZIONE**  
CASSA DI RISPARMIO  
DELLA PROVINCIA DI MACERATA

*Enti patrocinatori:*

Ministero per i Beni e le Attività Culturali

Accademia Nazionale di San Luca

Università degli Studi di Macerata

Università Politecnica delle Marche

Università degli Studi di Perugia

Accademia delle Arti "Pietro Vannucci"

Centro Studi Storici Maceratesi

Regione Marche

Provincia di Macerata

Comune di Corridonia

Comune di Foligno

Comune di Macerata

Comune di Matelica

Comune di Petriolo

Camera di Commercio di Trieste

# Antonio Mollari, ingegnere in capo di Acque e Strade: disegni tecnici e progetti (1818-1819)

Orietta Verdi\*

## *Abstract*

Nei fondi conservati all'Archivio di Stato di Roma sono stati rintracciati più di 20 disegni di opere stradali e idrauliche di Antonio Mollari, oltre al suo curriculum vitae alla data del 1817, quando egli produsse i suoi titoli per partecipare alla selezione dei candidati per i posti di ingegnere pontificio, presso la Direzione Generale di Acque e Strade. Dai disegni firmati da Antonio Mollari e dalla documentazione conservata nel fondo del Consiglio d'Arte, organo consultivo della Direzione Generale, si può tentare di ricostruire brani sconosciuti della sua attività di perito di parte nelle controversie tra confinanti e soprattutto è possibile

\* Orietta Verdi, archivista storica, docente di Diplomatica presso la Scuola di Archivistica, Paleografia e Diplomatica dell'Archivio di Stato di Roma dal 1986, docente a contratto presso la facoltà di Economia, Storia urbana e del paesaggio, Università di Roma Tre, Via degli Scaligeri, 40, 00164 Roma, e-mail: [orietta.verdi@beniculturali.it](mailto:orietta.verdi@beniculturali.it)

Ringrazio Daniela Sinisi per avermi permesso di consultare la base di dati del fondo Collezione Disegni e piante, I, in corso di pubblicazione e Paola Ferraris e Roberto Leggio della Sezione di Grafica Digitale dell'Archivio di Stato di Roma, per la professionalità e disponibilità nella riproduzione dei numerosi disegni originali di grandissimo formato.

individuare le opere da lui progettate ed eseguite nella sua breve e intermittente carriera (1818-1819) di ingegnere in capo di Acque e Strade nella delegazione di Urbino e Pesaro e successivamente come ingegnere camerale nella legazione di Ravenna.

In the funds retained in the State Archive of Rome, more than 20 designs of roads and hydraulic works by Antonio Mollari were discovered in addition to his *curriculum vitae*, dated 1817, where he lists his credentials to take part in the selection for the position of papal engineer at the General Directorate of Water and Roads. The drawings, signed by Antonio Mollari, and the records kept in the Found of the Council of Art, advisory body of the General Directorate, allow us to reconstruct his activities as expert witness in disputes between neighbours and especially to identify the works he designed and carried out in his short career (1818-1819) as engineer-in-chief of Water and Roads in the delegation of Urbino and Pesaro and later as an engineer chamber in the legation of Ravenna.

A gennaio 1818 Antonio Mollari, “montolmese”, venne nominato ingegnere in capo di Acque e Strade nella delegazione di Urbino e Pesaro<sup>1</sup> degli stati del pontefice e inserito nell’organigramma del nuovo Corpo di ingegneri pontifici presso la Direzione Generale dei Lavori Pubblici, dicastero radicalmente rinnovato dal *Motu Proprio* di Pio VII dell’ottobre 1817<sup>2</sup>. L’ingegnere e architetto aveva cinquant’anni, ricopriva l’incarico di ingegnere di Macerata e vantava un corposo curriculum di lavori. La sua formazione, le opere realizzate, gli incarichi ricoperti prima, durante e dopo il periodo francese, sono ordinatamente elencati in un *Transunto* di 44 voci da lui stesso compilato e presentato, assieme ad alcuni titoli e attestati in copia conforme, al Consiglio d’Arte, supremo organo tecnico preposto alla nuova organizzazione del nuovo dicastero dei «Lavori pubblici di Acque, Strade e Fabbriche»<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> ARCHIVIO DI STATO DI ROMA [d’ora in poi AS Roma], *CdA*, b. 4, «Quadro generale di nomina» degli ingegneri pontifici composto nel 1818 al termine della selezione dei candidati al posto d’ingegnere nel Corpo degli ingegneri pontifici d’acque e strade.

<sup>2</sup> Per un inquadramento dell’amministrazione dei lavori pubblici nello Stato pontificio dopo il 1817 v. Santoro 1989, pp. 45-94; per l’istituzione del Corpo degli ingegneri pontifici nel 1817 v. Verdi 1997, pp. 191-220.

<sup>3</sup> Per una prima disamina dei compiti del nuovo organo consultivo, la Direzione generale di acque, strade e fabbriche, v. Verdi 1997 e 1998. Nel fascicolo intitolato *Antonio Mollari*, (AS Roma, *CdA*, b. 3, fasc. 217) sono presenti la domanda presentata da Antonio Mollari per accedere a un posto di ingegnere nel Corpo degli Ingegneri di Acque e Strade (ai sensi dell’art. 444 del *Motu Proprio* del 23 ottobre 1817), e soltanto due della lunga serie di titoli elencati da Mollari: la copia del diploma di «accademico valente professore di architettura e prospettiva» conferito a Mollari dall’Accademia delle Belle Arti del Disegno di Perugia (5 settembre 1814) e la nomina ad Architetto Camerale del dipartimento di Macerata conferitagli dal Tesoriere Generale Luigi Ercolani (a seguito della morte di Pietro Agustoni e di Giuseppe suo figlio che precedentemente ricoprivano tale incarico) con l’obbligo di eseguire «disegni, piante e perizie che possano occorrere al miglior andamento, manutenzione e rettificazione degli edifici camerali» (19 maggio 1815). La domanda fu spedita da Mollari al cardinal Ercole Consalvi, Segretario di Stato, per il tramite del Delegato apostolico di Macerata, il 6 novembre 1817; in essa Mollari auspica: «losingandomi che dietro essi [i titoli] e coll’appoggio dell’incorruta giustizia di Vostra Eccellenza io sarò mantenuto nel posto d’Ingegnere in Capo in questa provincia anche in vista della fedeltà, zelo e premura nel servizio che da me si

La riforma dell'amministrazione dei lavori pubblici, settore strategico per lo sviluppo e il progresso degli stati usciti dall'*ancien régime* e passati attraverso la straordinaria esperienza di modernizzazione amministrativa del decennio francese<sup>4</sup>, costituisce com'è noto uno dei primi e più importanti atti del restaurato governo pontificio, frutto del personale impegno del Segretario di Stato cardinal Ercole Consalvi, che, nel predisporre il piano della riforma varato nell'ottobre 1817, si avvale dell'opera di un ristretto numero di esperti di rinomata capacità ed esperienza, fra i quali Giuseppe Venturoli, insigne matematico professore di meccanica e d'idraulica a Roma e Bologna, autore di testi fondamentali in queste discipline e direttore della istituenda Scuola di Ingegneri pontifici di acque e strade<sup>5</sup>, Paolo Provinciali, ingegnere professionista che vantava importanti esperienze maturate all'estero<sup>6</sup>, Nicola Maria Nicolai a lungo presidente di Acque e Strade<sup>7</sup>.

Il Consiglio d'Arte, oggi diremmo il Consiglio superiore dei Lavori pubblici, costituiva il vero cardine della nuova organizzazione amministrativa del settore, ed era composto da personaggi di primo piano nel campo dell'ingegneria, dell'architettura e dell'idraulica, quali Giuseppe Valadier, Giuseppe Camporese, Raffaele Stern, oltre al presidente Giuseppe Venturoli, che ebbe l'incarico di vagliare i *curricula* di 345 candidati alla selezione, bandita il 24 ottobre 1817 dalla Segreteria di Stato, per 90 posti di ingegnere nel *Corpo di ingegneri pontifici di Acque e Strade* di nuova istituzione. L'organigramma del *Corpo* prevedeva una rigida gerarchia di funzioni in cui al vertice si trovavano gli ingegneri ispettori, membri del Consiglio d'Arte, al quale dovevano essere sottoposti tutti i progetti esecutivi dei lavori per l'approvazione, poi i sotto-ispettori, incaricati dei controlli e dei collaudi delle opere, quindi gli ingegneri in capo, responsabili per ogni delegazione e provincia dei lavori della rete stradale e idraulica, alle cui dipendenze operavano ingegneri ordinari, ingegneri di II classe, aspiranti ingegneri<sup>8</sup>.

è prestato e si presta al Governo». Nei mesi precedenti, sapendo dell'imminente reclutamento di ingegneri nei ranghi del nuovo Corpo di ingegneri, Mollari aveva rivolto due suppliche agli organi che riteneva competenti ad accogliere la sua candidatura, la Congregazione del Buon Governo e il Tesoriere Generale, allegandovi i suoi titoli, motivo per il quale quando di lì a poco (il 23 ottobre 1817) seppe di dover inviare una nuova domanda con i titoli in originale alla Segreteria di Stato, chiese una dilazione per recuperare i titoli consegnati ai due organismi; probabilmente non riuscì ad ottenerli tutti perché il fascicolo che li contiene presenta diverse mancanze rispetto all'elenco allegato.

<sup>4</sup> Cenni sull'amministrazione francese di strade e ponti (*Bureau des Ponts et Chaussées*) e sull'impianto negli stati romani di tale organizzazione imperniata sul potente strumento operativo del *Corps des ingénieurs des Ponts et Chaussées* durante il periodo napoleonico, v. Verdi 1992 e 1997 con relativa bibliografia.

<sup>5</sup> La nascita della Scuola degli ingegneri pontifici è analizzata in Verdi 1997, pp. 200-209.

<sup>6</sup> Ivi, p. 217.

<sup>7</sup> Ivi, in particolare p. 199.

<sup>8</sup> Ivi, pp. 209-217 e Verdi 1998.

Antonio Mollari, come lui stesso riferisce nella sua domanda, da mesi cercava di ottenere un impiego corrispondente alle sue capacità e a questo scopo aveva già inviato alla Congregazione del Buon Governo e al Tesoriere Generale suppliche con titoli allegati: quando nell'ottobre del 1817 il bando per il reclutamento degli ingegneri gli permise di concorrere, Mollari presentò prontamente la sua domanda, allegando tra i titoli numerose incisioni del progetto dell'edificio della Borsa di Trieste da lui progettato e realizzato nel 1809, che ancora si trovano inserite nel fascicolo 217<sup>9</sup>.

La valutazione che la commissione diede del candidato Antonio Mollari è contenuta in uno dei quattro registri o quaderni in cui sono riportate le note di valutazione dei 345 concorrenti provenienti da tutte le provincie dello Stato pontificio<sup>10</sup>. Mollari, all'epoca «domiciliato in Macerata», figura accanto ad altri 37 professionisti originari e attivi nel territorio delle Marche<sup>11</sup>; per ciascun candidato vengono riassunti la formazione, i titoli professionali, le opere realizzate e un giudizio finale. Dei titoli accademici e professionali elencati da Mollari nel suo *Transunto*, gli esaminatori prendono in considerazione il corso di Disegno seguito a Roma sotto la guida di Giuseppe Valadier, e i 12 anni di affiancamento del padre Ascenzo, definito «uno dei migliori capimastri della Marca», desumendone quindi che il candidato possiede «pratica di muratore capomastro»; in tema di requisiti professionali si valuta l'incarico di «pubblico perito» conseguito presso il governo di Trieste nel 1804, quello di ingegnere in

<sup>9</sup> Una biografia dettagliata di Antonio Mollari, con cronologia delle opere e appendice documentaria, oltre ad un'accurata bibliografia alla quale rimando, si deve a Giuseppe Cruciani Fabozzi che nel suo contributo ne ha ampliato e approfondito la prospettiva con ulteriori indagini documentarie condotte negli archivi maceratesi (v. Cruciani-Fabozzi 1991). Gianfranco Berchiesi si è occupato in anni recenti della figura e dell'opera di Antonio Mollari pubblicando sul web nel 2010 un lavoro intitolato *Antonio Mollari e l'Ufficio Tecnico del Dipartimento del Musone durante le avversità climatiche dell'estate del 1808*, <<http://www.assodemicis.it/Mollari-Relazione.htm>>, 10.06.2013, in cui si dà conto anche di 5 tavole acquerellate delle strade di Petriolo disegnate da Mollari e rintracciate nell'ARCHIVIO DEL COMUNE DI PETRIOLO, esposte in una mostra tenutasi a Petriolo (MC) dal 24 aprile al 6 maggio 2006.

<sup>10</sup> AS Roma, CdA, b. 1a, quaderni 1-4.

<sup>11</sup> Tra i 37 altri candidati del territorio delle Marche figura un giovane allievo di Mollari, Camillo Piergentili di Castel Raimondo, delegazione di Camerino, che dopo aver studiato «i principi del disegno e dell'architettura» con l'ingegnere di Montolmo e aver fatto pratica d'agrimensura e ingegneria con il perito Bernardino Palmi, si trovava al tempo nello studio di ingegnere camerale di Antonio Mollari, «in qualità di aiutante» per la redazione di progetti e piante di strade; si presentarono inoltre Vincenzo Pennacchietti di Fermo, 44 anni, agrimensore, studi condotti all'università di Macerata (eloquenza, logica, metafisica, fisica, geometria, aritmetica e algebra, diritto civile e canonico), esperto nella redazione di piante di strade, autore nel 1815 di una pianta topografica delle Marche commissionatagli da Consalvi; Gottardo Perseguiti, laureatosi ingegnere-architetto all'università di Bologna nel 1805, abilitato alla professione d'ingegnere civile dalla prefettura del Crostolo, dal 1810 progettista di opere di consolidamento dei porti di Senigallia, Fano e Pesaro; Francesco Comelli, domiciliato a Camerino, dopo aver studiato all'università di Pavia nel 1805 matematica e fisica laureandosi architetto-ingegnere, abilitato dalla prefettura di Olona, viene nominato aspirante ingegnere nel Corpo degli ingegneri d'acque e strade del Regno d'Italia, e svolge diversi lavori alle strade affidatigli dalla Congregazione del Buon Governo.

capo “provvisorio” del Dipartimento del Musone durante il Regno d’Italia nel 1808, e infine gli incarichi di ingegnere per il restauro degli edifici ecclesiastici e di ingegnere camerale di Macerata, entrambi conferitigli dal governo pontificio nel 1814<sup>12</sup>.

Le osservazioni dell’esaminatore, molto probabilmente lo stesso Venturoli, lasciano trapelare alcune riserve sui titoli presentati da Mollari: la patente di ingegnere camerale, si dice, si poteva conseguire «senza difficoltà», le incisioni dei disegni dell’edificio della Borsa di Trieste, realizzati nel 1800 e allegati ai titoli, denotano che Mollari «è architetto di sola pratica»; infine si osserva che Mollari, dopo aver ricoperto per due anni il posto di ingegnere in capo provvisorio del dipartimento del Musone, non fu poi ammesso nel Corpo degli ingegneri d’Acque e Strade del Regno d’Italia.

Queste notizie rappresentano il primo nucleo di informazioni su Antonio Mollari di cui feci cenno nel 1998 in un lavoro sugli architetti ed ingegneri dello Stato pontificio, all’indomani della riforma del 1817<sup>13</sup>. Quando, in occasione del Convegno di Fiastra, mi fu chiesto di occuparmi delle fonti su Antonio Mollari presenti nell’Archivio di Stato di Roma, pensai che le ricerche degli anni Novanta sugli ingegneri pontifici tra periodo francese e Restaurazione, e il ritrovamento dei curricula di 345 architetti e ingegneri di cui diedi ampio conto nei lavori di quegli anni, avessero esaurito l’argomento e poco altro ancora si sarebbe trovato a Roma, mentre ricerche condotte nei territori in cui Mollari aveva a lungo operato avrebbero senz’altro fornito risultati più lusinghieri.

<sup>12</sup> AS Roma, *CdA*, b. 1a, quaderno 3, n. 217: «Antonio Mollari, oriundo di Montolmo domiciliato in Macerata (l’età non si sa). Indica di aver fatto il corso di studio del Disegno in Roma ed appresa la matematica da un frate francescano, d’essere Accademico di Perugia ed esaminatore dei giovani concorrenti ai premi. Indica di aver fatto 12 anni di pratica sotto suo padre, uno dei migliori capimastri della Marca; pare perciò che sia pratico di muratore capomastro. Indica nell’elenco dei requisiti una dichiarazione di pubblico perito rilasciatagli dal Governo di Trieste nel 1804 annoverandolo fra gli altri architetti. Nel 1807 dice di essere stato incaricato della stima delle case nella Marca per il Censimento. Nel 1808 dice di essere stato dichiarato Ingegnere in capo provvisorio nel Dipartimento del Musone e di aver durato in esercizio due anni. Nel 1809 di essere stato eletto membro della Commissione del Pubblico Ornato e perito per la stima dei fondi demaniali. Nel 1814 dopo ripristinato il Governo pontificio, di essere stato eletto ingegnere per il restauro dei fabbricati ecclesiastici e di aver fatto 260 perizie. Nel detto anno di essere stato eletto ingegnere camerale dalla provincia di Macerata. Nel 1800 fece i disegni che annette per la Borsa da erigersi in Trieste. Furono dall’Accademia di Parma scelti i suoi a preferenza di quelli di un altro concorrente. Diresse in conseguenza questa fabbrica che fu compiuta nel 1805 e importò dice esso 300.000 fiorini. Unisce alle stampe una descrizione Dettaglio architettonico dalla quale si rileva che è un architetto di sola pratica. Tutti i requisiti sono (eccettuati i disegni della Borsa di Trieste) solamente accennati nel transunto che rimette dicendo di non aver avuto tempo di mettere insieme gli originali, quali però promette di mandare in breve e dimanda se non una dilazione alle nomine degli’ingegneri, almeno di non essere trascurato avendo la patente d’ingegnere camerale (patente che si dava senza difficoltà). Osservo che avendo fatto da Ingegnere in capo provvisorio del Musone, dopo l’occupazione non fu poi ammesso nel Corpo d’acque e strade del Regno d’Italia».

<sup>13</sup> Verdi 1998.

Se per un verso mi sono dovuta ricredere, per l'altro rimane confermata l'ipotesi che le fonti romane testimoniano quasi esclusivamente l'attività istituzionale che Mollari esercitò tra il 1818 e il 1819, quando ricoprì l'incarico di Ingegnere in Capo della delegazione di Urbino e Pesaro, a seguito dell'esito positivo del concorso del 1817: una fittissima trama di fonti, che si richiamano e si completano a vicenda con continui rimandi, permette di ricostruire il quadro delle opere pubbliche progettate, approvate ed eseguite, di quelle respinte, degli interventi d'urgenza allestiti in condizioni spesso di vera emergenza. La documentazione ottocentesca afferente al settore dei lavori pubblici è conservata nell'Archivio di Stato di Roma in differenti fondi archivistici che rispecchiano le competenze dei diversi organi che operavano in questo settore (Presidenza delle Strade, Consiglio d'Arte, Congregazione del Buon Governo, Congregazione delle Acque, Camerale III); da questi archivi inoltre, all'inizio del secolo scorso, furono estrapolati molti disegni e piante che, per il loro grande formato e forse per i loro pregi estetici, furono inserite in una miscellanea ordinata per luoghi che conta più di 5000 unità, denominata Collezione Disegni e piante. All'interno di essa è stato possibile individuare i disegni tecnici eseguiti e firmati da Antonio Mollari e quelli da lui approvati e vistati in qualità di Ingegnere in Capo ma realizzati dal suo più valido collaboratore, l'ingegner Angelo Pistocchi: si tratta di 25 disegni di progetto eseguiti prevalentemente tra il 1818 e il 1819, durante i due anni di attività di ingegnere in capo nell'amministrazione pontificia, che hanno per oggetto tronchi stradali, ponti, porti, mulini nel territorio marchigiano e imolese<sup>14</sup>. Purtroppo sui disegni estrapolati da diversi archivi e inseriti nella Collezione non venne inserito alcun riferimento documentario alla loro provenienza, accorgimento questo che avrebbe permesso di contestualizzarli e comprenderne motivi e ragioni dell'esecuzione. La conoscenza dei fondi afferenti agli organismi che si occuparono di lavori pubblici nello Stato pontificio del primo Ottocento ha consentito però nella gran parte dei casi di rintracciare la documentazione cui i disegni erano allegati e sul tema dei lavori alla rete stradale della delegazione di Urbino e Pesaro, il quadro dei due anni in cui Mollari ne fu responsabile si è potuto in larga misura ricomporre<sup>15</sup>.

Raggiunto il suo ufficio d'Ingegnere in Capo a Pesaro ai primi di gennaio 1818, Mollari si trovò a dover fronteggiare una serie di urgenze, stretto

<sup>14</sup> Poiché il numero dei disegni di progetto rinvenuti si era rivelato molto consistente e relativo ad ambiti diversi dell'attività istituzionale di Mollari, ho proposto ad Elisa Debenedetti di occuparsi dei lavori idraulici nei porti mentre io ho preso in esame i lavori stradali.

<sup>15</sup> Molti disegni furono estratti dai fascicoli del fondo del *Consiglio d'Arte*, dove peraltro ho trovato moltissime altre pratiche di lavori, corredate a loro volta da disegni di progetto eseguiti tra il 1818 e il 1819 da Antonio Mollari in qualità di ingegnere in capo del territorio della delegazione di Pesaro. Anche l'archivio della Presidenza delle Strade, organo esecutivo centrale dei lavori pubblici dello Stato pontificio, conserva numerosissime pratiche corredate da progetti esecutivi con piante e disegni dei lavori seguiti da Mollari nella delegazione. Il materiale risulta inedito nel suo complesso.

tra le scadenze imposte da Roma per la preparazione e l'invio dei preventivi quadrimestrali dei lavori idraulici e stradali secondo la nuova normativa che adottava una modellistica speciale e la necessità stringente di predisporre gli interventi necessari che nella stagione invernale divenivano indifferibili, in un territorio, quello che ricadeva nelle province di Pesaro e Urbino, del quale doveva ancora farsi un'idea precisa (durante il suo incarico precedente nel dipartimento del Musone, Mollari si era occupato delle province di Macerata e Camerino).

L'ufficio dell'ingegnere in capo si trovò subito assediato dalle richieste d'intervento urgente a strade, ponti, passi, che, in pieno inverno, flagellati dalle intemperie, cedevano e franavano in diversi punti, nei casi peggiori collassavano, interrompendo il transito di carrozze, vetture e cavalli e spesso anche quello dei pedoni (i cosiddetti "viandanti"), se non si interveniva tempestivamente.

Il territorio della delegazione era compreso tra il fiume Foglia a nord, il fiume Misa a sud, il mare tra Pesaro e Senigallia a est, lo spartiacque appenninico tra Gubbio, Scheggia e Urbania a ovest, a ridosso della delegazione di Perugia. Le strade "nazionali" che attraversavano la regione, assicurando un tragitto veloce e affidabile al corriere postale oltre che alle carrozze e ai carri (dette "corriere" o "postali") erano la via Emilia, nel tratto litoraneo tra Pesaro e Senigallia, che snodandosi in un territorio piuttosto pianeggiante destava poche preoccupazioni, e la via Flaminia che da Roma, per l'Umbria, scavalcati i contrafforti appenninici all'altezza di Scheggia, segue dapprima il corso del torrente Burano, attraversando i borghi di Cantiano, Cagli e Acqualagna, per risalire poi il corso del Candigliano passando in una gola stretta e incassata, il Furlo, ove s'inoltra per 40 metri in una galleria (il *Forulum*) aperta nella montagna fin dall'epoca romana, per giungere poi fino al fiume Metauro che costeggia, passando per Fossombrone, fino a Fano. Un paesaggio segnato dall'azione poderosa delle acque fluviali, torrentizie e di quelle di lavaggio delle precipitazioni che hanno scavato i rilievi, geologicamente molto compositi e friabili, creando gole e grotte impervie di straordinaria bellezza. La carreggiata della Flaminia era all'epoca pavimentata con selci e pietre solo nelle traverse interne ai borghi di Cagli, Cantiano, Acqualagna, Fossombrone e Fano, mentre per il resto del suo tracciato era mantenuta con breccia, ghiaia e pochi tratti in "massicciata", opportunamente fiancheggiata da fossi e "chiavicotti" destinati a raccogliere le acque di scolo. Quasi del tutto assenti le protezioni ai margini della strada che saliva e scendeva accompagnando tutti i declivi del terreno, snodandosi in alcuni tratti sull'orlo di veri e propri precipizi, alla base dei quali scorrevano incassati i fiumi, come riferisce Mollari stesso nei numerosissimi rapporti inviati al delegato apostolico e al Consiglio d'Arte. Dalle lettere dell'ingegnere in capo, che si susseguono fittissime nel corso del 1818 e del 1819, documentando l'instancabile attività di questo professionista che a cavallo o in carrozza si spostava sul territorio inseguendo l'ultima emergenza, affiorano le principali criticità della rete stradale e idrica che nella via Flaminia aveva il suo asse principale.

Fin dai primi mesi del 1818 Mollari invia, per il tramite del delegato apostolico, frequentissimi e circostanziati rapporti, che redige e firma di suo pugno, al Presidente delle strade e ai tecnici del Consiglio d'Arte, circa lo stato in cui si trovavano le strade principali e i ponti della delegazione a lui affidata, in particolare la Flaminia nei tratti in cui attraversava la galleria del Furlo, i centri abitati di Cagli, Cantiano e Fossombrone, e nei difficili passi tra il fiume Metauro e le montagne. Luigi Pandolfi, all'epoca delegato apostolico, nel trasmettere le relazioni dell'ingegnere che sostiene e supporta nelle scelte, informa che Mollari «fin dai primi momenti in cui si stabilì il Corpo di Acque e Strade dovette egli portarsi a riconoscere lo stato di alcune strade» accompagnato da un perito, capomastro muratore, “pratico” dei luoghi che gli faceva da guida, consigliatogli da Pandolfi; quando si richiese a Roma di pagare l'onorario del perito, i responsabili del Consiglio d'Arte, Luigi Gozzi, Girolamo Scaccia, Giuseppe Camporese e Luigi Brandolini, obiettarono che si trattava di un modo di procedere inconsueto e inopportuno perché Mollari poteva farsi accompagnare nella visita alle strade dai «suoi ingegneri subalterni» che risiedevano in zona e conoscevano bene il territorio<sup>16</sup>.

Mollari e i suoi ingegneri vennero assediati, fin dai primi giorni dell'insediamento, da «molteplici e rilevanti operazioni tutte urgentissime» che lo costringono a dover giustificare ritardi o inadempienze burocratiche puntigliosamente contestategli da Roma e dal Consiglio d'Arte; appunti ai quali l'ingegnere risponde con lunghe relazioni dalle quali emerge con grande chiarezza l'assoluta fiducia che egli ripone nel racconto dei fatti e delle circostanze in cui si è trovato a intervenire e decidere senza aspettare il «superiore parere».

Una domenica d'inizio dicembre 1818, dopo tre giorni e tre notti di piogge ininterrotte, Mollari venne raggiunto da un dispaccio urgente dell'appaltatore della Flaminia che lo avvertiva che la strada era franata in due punti all'altezza del passo del Godolino (vicino a Tavernelle, tra Fossombrone e Fano); come racconta lui stesso in una lunga lettera-relazione al delegato apostolico, inviata poi a Roma al Consiglio d'Arte, l'ingegnere partì immediatamente e, dopo ore di cavalcata sotto la pioggia giunse sul posto alle 10 della sera, si rese subito conto che la strada in poche ore era «sprofondata di 12 palmi» (quasi 3 metri) per l'estensione di 65 metri in un punto e di 35 metri in un altro, nei pressi del fosso del Godolino, un torrente che dal monte scendeva precipitosamente a valle per gettarsi nel Metauro: da una parte e dall'altra della strada franata una folla di

<sup>16</sup> AS Roma, *PdS*, b. 371/9, 15 ottobre 1818. L'organigramma della ripartizione degli ingegneri tra le diverse province dello Stato pontificio (Ivi, *CdA*, b. 58) nell'anno 1818, denominato «Elenco degli ingegneri pontifici d'acque e strade distribuiti per ciascun servizio a cui si trovano destinati e loro rispettive attribuzioni», riporta per la provincia di Pesaro e Urbino, le seguenti figure: Antonio Mollari, ingegnere in capo incaricato della direzione dei lavori di acque e strade, con residenza a Pesaro, Angelo Pistocchi e Francesco Comelli, ingegneri ordinari di 2<sup>a</sup> classe, Giovanni Costantini, aspirante ingegnere.

carri e carretti «colà sequestrati per il grave pericolo che si vedeva imminente»<sup>17</sup>. Mollari, constatato che la frana si stava allargando rapidamente a causa di «un rio d'acqua perenne» che dalle montagne sovrastanti si riversava sulla strada, riesce con l'aiuto di 70 manovali e l'assistenza dell'ingegner Pistocchi a deviare l'acqua fuori dalla carreggiata: «lavorando tutta notte» nel fango gelido riesce a costruire un passaggio provvisorio con legname e breccia che permette ai carri di passare e orgogliosamente conclude che alle 11 del lunedì mattina «passò anche il corriere»<sup>18</sup>. Decide quindi di aprire una strada più a monte in modo che, se il terreno avesse continuato a franare precipitando nel fosso e portandosi dietro la strada, i viandanti potevano contare su un tracciato alternativo; nonostante tutte le misure prese, scrive di non poter garantire la solidità della strada di fortuna perché «quella gola de' monti» è costituita di 5 qualità di terra: argilla, ghiaia, arena, strati di tufo, sabbione e nel fondo «corsi di pietra da gesso». In questo passaggio della relazione l'ingegner Mollari mostra di possedere approfondite cognizioni di geologia e geodinamica, osservando che negli strati profondi di terra ghiaiosa si trovano parecchie sorgenti di acqua e strati di terra bianca: quest'ultima a contatto con l'acqua si scioglie e si riduce in fango che sotto il peso degli strati superiori slitta e scorre a valle, portandosi dietro la parte sovrastante.

L'ingegnere prospetta così diverse ipotesi di riparazione e consolidamento del piano stradale della Flaminia in quel passaggio soggetto agli smottamenti, scartando l'idea di opere costose, visto che esisteva fin dal 1816, come vedremo, un progetto per la costruzione di un nuovo ponte. Esclusa l'ipotesi di rinforzare il fianco della Flaminia piantando pali di legno armati in ferro, perché non potevano penetrare il fondo del fosso del torrente costituito da strati di gesso, elimina anche l'idea di costruire un muraglione di sostegno alla strada in quanto le frane ancora in movimento avrebbero potuto seppellire tutti gli operai che lavoravano a valle «giacché la terra nel dilamarsi né da segno, né accorda tempo a salvarsi». L'unica opzione possibile, anche perché rappresenta la meno costosa e quella relativamente più sicura, rimane l'apertura di un passaggio provvisorio comodo e sufficientemente sicuro più a monte mediante un taglio negli strati di tufo e “genga”, in attesa che da Roma si approvi e si finanzia il grande progetto del nuovo ponte con deviazione della Flaminia dal tracciato antico. Un mese dopo il Consiglio d'Arte autorizzò, pur con una serie di appunti formali (omissione del capitolato, errori nel calcolo delle superfici), le riparazioni provvisorie proposte da Mollari.

Il ponte cui Mollari faceva riferimento era stato ideato dall'architetto-ingegnere Pietro Bracci e progettato fin dal 1816 dall'ingegner Angelo Pistocchi, il quale operava in quel territorio fin dall'epoca francese divenendo poi il braccio destro di Mollari fin dal suo arrivo nella delegazione. Pistocchi, consapevole

<sup>17</sup> Ivi, *PdS*, b. 371/9, 17-31 dicembre 1818.

<sup>18</sup> Ivi, relazione di Antonio Mollari del 17 dicembre 1818.

dell'importanza che l'opera rivestiva «per quei paesi», aveva redatto tra il 1816 e il 1818 un progetto molto complesso, tuttora conservato nella Collezione Disegni e piante, corredato di numerose e dettagliatissime piante, sezioni, profili e prospetti, sia del ponte che dell'area interessata, per risolvere definitivamente i problemi del difficile tratto della Flaminia al passo del Godolino: l'idea era di deviare la strada che correva a strapiombo sulla riva sinistra del Metauro per poi inerparsi tortuosa sul monte Godolino, formando un gomito che aggirava il fosso omonimo. Un ponte a tre campate di nuova costruzione avrebbe attraversato il fosso del Godolino evitando qualche chilometro in salite e discese pericolose (figg. 1-3); dal ponte il nuovo tracciato della strada avrebbe seguito un percorso più pianeggiante e più breve per giungere, passando lontano dagli scoscesi argini del fiume, fino all'osteria di Tavernelle. La spesa prevista per il ponte in muratura e la nuova strada, più un altro ponte ad una campata sul fosso delle Tavernelle, era di circa 16.000 scudi, somma che l'ingegnere propose di finanziare in tre anni, dal 1818 al 1820<sup>19</sup>.

Dopo le frane della Flaminia al passo del Godolino del dicembre 1818, seguite da continui nuovi smottamenti fino all'estate del 1819, il carteggio tra Mollari, il delegato apostolico, il presidente delle strade e il Consiglio d'Arte si fa sempre più fitto evidenziando un confronto serrato, che talvolta sfocia in contrasto aperto, tra l'ingegnere e i consiglieri: si fronteggiano da un lato i responsabili del Consiglio d'Arte, tecnici di alto livello e di assoluta competenza come Venturoli, Camporese, Martinetti, che risiedevano a Roma, lontani dalla concretezza della situazione che da critica poteva rapidamente precipitare in emergenza; dall'altro lato un professionista, Mollari, investito di grandi responsabilità, profondo conoscitore del territorio affidatogli, chiamato a decidere in tempo reale interventi che comportavano dei costi spesso non preventivati, per varare i quali diventava impossibile attendere ogni volta l'approvazione dalla capitale.

Il tono di disapprovazione espresso dai consiglieri emerge in modo esplicito nel carteggio relativo proprio ai lavori al passo del Godolino, ma non solo. Mollari aveva presentato i piani di esecuzione di lavori urgenti in quel settore di territorio nell'ottobre del 1818, quando «alla salita del Godolino» si verificarono i primi smottamenti: l'ingegnere proponeva al Consiglio d'Arte di far eseguire «un taglio del monte a fianco della strada», che avrebbe assicurato il passaggio alle vetture (i «rotanti») e di consolidare la strada con traverse di legname, intervento ripresentato dopo le frane devastanti dei primi di dicembre, ottenendone a quel punto l'approvazione. Nel corso della primavera 1819 si verificarono ulteriori crolli sulla strada e a luglio Mollari chiese a Roma di

<sup>19</sup> Ivi, *CdP*, I, cart. 112, f. 301: *Via Flaminia. Progetti del ponte al Godolino e della nuova strada alle Tavernelle* (volume di 52 fogli contenente la relazione di due progetti datati 1816-1818, ognuno corredato da piante, profili, sezioni e prospetti, a inchiostro e acquerello; proveniente dal fondo *Consiglio d'Arte*, b. 57, *Delegazione di Urbino e Pesaro*, fasc. K).

essere autorizzato ad affidare senza gara ulteriori lavori ormai urgentissimi e indilazionabili. Il Consiglio, costretto ad approvare un affidamento in economia, scrisse parole di fuoco al Presidente delle Strade sul conto dell'ingegnere: «non si aveva d'attendere l'urgenza per l'esecuzione delle opere, ma subito ricevuta l'approvazione l'ingegnere doveva procedere alla licitazione», pregando nel contempo il Presidente delle Strade di «far sentire tanto alla delegazione che all'ingegnere in capo quanto tali indolenze riescano dispiacevoli e dannose all'amministrazione»<sup>20</sup>.

Una conferma ulteriore dei difficili rapporti che intercorsero tra Mollari e i suoi diretti superiori, i membri del Consiglio d'Arte, emerge con grande chiarezza da un carteggio relativo a lavori urgenti di sistemazione e messa in sicurezza delle strade "corriere" della delegazione, la via Flaminia e la via Emilia nel tratto costiero, ordinati dalla Segreteria di Stato ai primi di marzo 1819 in occasione dell'imminente passaggio dell'arciduchessa Maria Luisa d'Austria, figlia dell'imperatore Francesco I e già moglie di Napoleone Bonaparte<sup>21</sup>, all'epoca duchessa di Parma e Piacenza, e del suo corteggio, previsto per i primi giorni di aprile. Mollari si attivò immediatamente e nel giro di due settimane, compiuto un accurato sopralluogo lungo tutto il tracciato della Flaminia, dai confini appenninici della delegazione a Fano, predispose il progetto esecutivo dei lavori decidendo, anche per motivi di economia delle spese, di privilegiare la messa in sicurezza dei tanti passi difficili di quella strada, motivando così la sua scelta: «non può dirsi comoda e sicura una strada se nelle precipitose ripe non vi si trova qualche riparo o di terra o di muro o di legname», scrive al delegato apostolico che trasmette a Roma ogni sua missiva<sup>22</sup>; così progetta per la strada del Furlo, che «ad ogni tratto presenta pericolosi passaggi», delle "sbarre" di legno, ossia dei parapetti, vista che la scarsità di tempo a disposizione non permetteva la costruzione di muri e considerato anche il risparmio in termini di costi che la scelta del legname avrebbe comportato. La pratica conserva sia la perizia dei lavori previsti in tutti i tratti ritenuti pericolosi, che il disegno delle "sbarre" in legno di quercia, da reperirsi sulle montagne dei dintorni<sup>23</sup> (fig. 4):

<sup>20</sup> Ivi, *PdS, Atti sciolti, Vie Nazionali, Urbino e Pesaro*, b. 372, prot. 1183 e 1080, 3 dicembre 1818-24 luglio 1819, «Dilamazioni al passo del Godolino». Già prima della frana del 13 dicembre i consiglieri Venturoli, Gozzi, Martinetti e Camporese nella relazione sul «piano di esecuzione dei lavori delle chiuse e traverse al fosso del Godolino» presentata da Mollari, obiettavano: «1. L'ingegnere redattore oltre la pianta del sito dov'è accaduta la dilamazione doveva ancora rappresentare con una sezione la situazione della strada e lo stato della sponda del fosso, siccome doveva indicare in apposito profilo la costruzione delle chiuse. 2. Il detto piano non è vidimato dall'ingegnere in capo come portano le prescrizioni del motu proprio [...] ci sembra che fosse bene che il medesimo venga di tutto ciò avvertito [...] dovendo ogni operazione de' suoi ingegneri subalterni esser da lui esaminata e riconosciuta prima di farne trasmissione a rispettivi dicasteri» (Ivi, lettera 3 dicembre 1818).

<sup>21</sup> Su Maria Luisa d'Austria si segnala la recente biografia romanzata di Spinosa 2004.

<sup>22</sup> Ivi, *PdS, Atti sciolti, Vie Nazionali, Urbino e Pesaro*, b. 372, prot. 563, marzo-aprile 1819, «Lavori di legname lungo la strada del Furlo dal ponte della Scirca alla porta Romana di Fano».

<sup>23</sup> Ivi, 17-18 marzo 1819, perizia di spesa con disegno di progetto allegato.

in tutto si prevedono quasi 5 chilometri di sbarre suddivise in due tranches, una di circa 2 chilometri, giudicata urgente, e una di quasi 3 chilometri ritenuta di «massima urgenza» per una spesa totale di 4700 scudi.

Senza attendere l'approvazione del progetto da Roma, vista la scadenza imminente del viaggio dell'arciduchessa previsto per il 3 aprile, Mollari avvia la *tranche* di lavori ritenuti di massima urgenza, per una spesa di 1254 scudi da prelevarsi sui fondi assegnati per l'anno corrente. La risposta del Consiglio d'Arte, datata 2 aprile, non approva il piano e sospende i lavori già iniziati dall'ingegnere in capo, dichiarando «vistosa» la somma prevista di 4700 scudi e argomentando così la mancata approvazione del progetto: «non troviamo giustificato il bisogno e tanto meno l'urgenza di tale spesa (poiché) la mancanza di tali sbarre non ha mai fatto credere pericoloso il passaggio, né la circostanza del passaggio di rispettabili personaggi può far comparire vicino un pericolo che sempre è stato creduto remotissimo o nullo»<sup>24</sup>. Venturoli, Camporese e Martinetti, che firmano il rapporto del 2 aprile 1819, proseguono affermando che l'ingegnere ha equivocato gli ordini della Segreteria di Stato e che avrebbe dovuto accelerare l'esecuzione dei lavori già preventivati e approvati e non «oltrepassare con arbitrari lavori i limiti dell'approvazione e degli assegni». La conclusione fu che l'autorizzazione dei lavori veniva negata e le opere, salvo «qualche provvisorio riparo di guardia nei siti di più stretto e difficile passaggio» dovettero essere sospesi; all'ingegnere, «a colpa del quale debbono ascrivere le incontrate spese», fu addebitato l'onere di reperire i fondi per coprire le somme già spese e non autorizzate, magari rimandando qualche lavoro preventivato all'anno seguente.

Se si legge la lettera di risposta che Mollari scrisse a metà aprile, dopo che i lavori erano stati sospesi anche a seguito del cambio d'itinerario delle carrozze dell'arciduchessa, transitate all'ultimo momento per la Toscana, si ha l'impressione netta che l'ingegnere avesse agito in perfetta buona fede cercando di eseguire nel migliore dei modi le direttive della Segreteria di Stato sulla sicurezza della strada: Mollari orienta la sua difesa sostenendo che i lavori di protezione della strada con parapetti di legno non erano stati mai preventivati non perché non fossero necessari e urgenti, ma perché il *budget* assegnato annualmente non lo permetteva e inoltre, data l'esiguità del tempo a disposizione per eseguirli (10-15 giorni), erano gli unici in grado di rendere sicuro il transito delle carrozze. Comunque, prima di fermare i lavori, Mollari aveva speso poco più di 1000 scudi non autorizzati<sup>25</sup>.

Sempre ad aprile 1819 il governatore di Fano avvertiva Mollari che il granduca di Russia, Michele Romanov, avrebbe transitato per il tratto costiero della via Emilia e siccome «il suo legno ha un attiraglio di otto cavalli», bisognava predisporre con urgenza dei parapetti al ponte del Sasso, vicino a Fano al fine

<sup>24</sup> *Ibidem*.

<sup>25</sup> Ivi, prot. 723, 30 aprile 1819.

di evitare «qualunque sinistro incidente» al tiro a otto del granduca: stavolta nessun problema ostacolò il lavoro perché la spesa preventivata per installare provvisoriamente delle «colonnelle con filagne» che servissero di parapetto al ponte era di soli 5 scudi e  $\frac{1}{2}$ <sup>26</sup>.

Quell'anno la delegazione fu nuovamente allertata in luglio dalla Segreteria di Stato per l'annunciato viaggio di «augusti personaggi» che avrebbero percorso la via Emilia e la Flaminia; Mollari fece eseguire subito una serie di lavori (che erano poi quelli da lui ritenuti urgentissimi e programmati per il passaggio di Maria Luisa d'Austria) e ne inviò a Roma il prospetto con le spese sostenute per quasi 1500 scudi; stavolta oltre a far costruire, lungo i passaggi più pericolosi della Flaminia, un chilometro di parapetti in legno, le progettate “sbarre” non approvate dal Consiglio d'Arte ad aprile, ma evidentemente ritenute dall'ingegnere un'opera valida per la sicurezza della strada, si realizzarono argini di terra lungo le strade nei luoghi pianeggianti, si consolidò il piano stradale, si ripararono muraglioni e “chiavicotti” di raccolta delle acque piovane lungo il tracciato stradale. Il Consiglio d'Arte al completo, per tutta risposta, ribadisce che l'ingegnere in capo ha di nuovo interpretato a modo suo le disposizioni sulla sicurezza e comodità delle strade impartite dalla Segreteria di Stato, ordinando lavori che non erano affatto urgenti, secondo una prassi del tutto irregolare, e che a posteriori non restava che attingere al fondo di riserva della delegazione per pagare le spese<sup>27</sup>.

Diverse partite delle cosiddette “sbarrate” in legno sulla Flaminia furono collaudate durante la visita generale compiuta nel 1820 dall'ispettore Luigi Gozzi che scrive nel suo “giornale di visita” di averle trovate «robuste e ben piantate» e suggerisce di mantenerle con una mano di catrame nelle fenditure del legno e con una buona verniciatura<sup>28</sup>.

<sup>26</sup> Ivi, prot. 1169, 15 aprile-22 luglio 1819, «Lavori eseguiti per urgenza al ponte del Sasso, strada nazionale Emilia».

<sup>27</sup> Ivi, prot. 1335, 22 luglio-12 agosto 1819 «Lavori [...] pel passaggio presunto d'illustri personaggi».

<sup>28</sup> Ivi, *CdA*, b. 58, 28 novembre 1820, prot. 2745, «Giornale di visita» o relazione dell'ispettore Luigi Gozzi della visita del tronco di strada Flaminia del Furlo, nella delegazione di Urbino e Pesaro rimessa alla Presidenza delle Strade e al Consiglio d'Arte; l'ispettore Martinetti esamina il “giornale” e rimette il proprio parere su di esso. Allegata pianta organica del servizio di acque, strade e fabbriche del 1820: l'ingegnere sottospettore incaricato delle funzioni di ingegnere in capo della delegazione di Pesaro e Urbino è Pompeo Mancini mentre Angelo Pistocchi è ingegnere ordinario di 2° classe: l'ingegnere in capo Antonio Mollari risulta nell'elenco degli ingegneri “riformati”. Il “ristretto” delle osservazioni di Gozzi presenta così la situazione delle strade nella delegazione nel 1820: «Due gran tratti di strada postale attraversano la delegazione di Urbino e Pesaro, un tratto cioè di via Emilia (dalle Case bruciate al ponte del Faullo) e il tratto della via Flaminia o del Furlo da Fano a Costacciaro, formanti in tutto 12 stazioni postali». La via Emilia è in generale ben mantenuta, anche se nei tratti dove insistono gli “appalti antichi” si riscontrano problemi; il lavoro da affrontare è il consolidamento urgente del ponte di Cesano che si trova “appontellato” con travi che alle prime piene si “smoveranno” e Gozzi propone un piano di risistemazione del ponte. Anche il ponte del Sasso necessita di essere ricostruito così come “la briglia di sostegno alla platea del ponte sul fosso Galassa” anche se non urgentemente, mentre il ponte di legno sul Metauro (all'altezza della

Nella primavera-estate del 1819 Antonio Mollari e il suo assistente Angelo Pistocchi si concentrarono a redigere i progetti esecutivi dei lavori i cui rilievi risalivano all'anno precedente: il 1818 doveva essere stato dedicato da Mollari a conoscere le problematiche del territorio affidatogli, impegnandosi nelle visite, nei rilievi di campagna e nella programmazione per richiedere i finanziamenti necessari, come risulta dalla documentazione esaminata. Lo imponeva l'Istruzione agli ingegneri in capo diramata dal Consiglio d'Arte in obbedienza alla nuova normativa dei lavori pubblici dell'ottobre 1817<sup>29</sup>: al suo arrivo nella delegazione l'ingegnere in capo doveva effettuare subito una visita generale ai lavori sul territorio e redigere 2 tabelle, una per le strade nazionali, l'altra per i lavori idraulici; doveva peraltro svolgere due visite generali l'anno, una dopo le piene di primavera e una dopo quelle d'autunno, per rilevare i lavori urgenti da farsi nella stagione successiva, oltre ai sopralluoghi da effettuare tutte le volte che si dovevano compilare disegni e perizie per «i progetti delle opere da eseguirsi», verificare lo stato dei lavori e collaudare le opere di manutenzione in carico agli appaltatori. Il controllo si doveva estendere anche al lavoro degli ingegneri ordinari e aspiranti per verificare se fossero «animati da quello zelo e attività che esige il pubblico servizio». Una volta ricevuta l'approvazione dei preventivi si dovevano redigere i piani di esecuzione dei lavori corredati dai disegni: secondo una gerarchia che distingueva le opere in 1) nuova costruzione

Madonna del Ponte) è in buono stato. L'ingegner Martinetti, incaricato della direzione di tutti i lavori di acque e strade, scrive a Venturoli a settembre 1819 un rapporto sulle visite fatte nella delegazione di Pesaro ove aveva visitato tra l'altro: i lavori al porto di Senigallia (sc. 433, es. 1818), il ponte levatoio sulla via Emilia, il ponte di legno a 60 campate sul Cesano che è in pessime condizioni e di vecchia costruzione per cui si auspica un nuovo ponte da eseguirsi in vari anni (il progetto fu redatto dai francesi e si trova nell'ufficio dell'ingegnere in capo [Mollari] che lo dovrà rimettere alla Direzione Centrale); ha visitato anche il ponte di legno sul fosso del Sasso da costruirsi nuovo ad una sola campata nell'anno seguente. Segue lo stato dei fossi che fiancheggiano la strada dopo Pesaro; il ponte sul Faullo che fa da confine alla legazione di Forlì necessita un pronto restauro. Molti sono i lavori in corso progettati e terminati sulla strada del Furlo: il muro di parapetto al canale dei molini di Fano costituisce difesa alla strada, il ponte levatoio alla porta di Fano è di pertinenza del Comune «né so vedere perché si pensino lavori per esso ponte a carico delle strade», meglio chiudere «l'inutil fossa» e fare la strada continuata. Avanza una proposta di modifiche alla strada in corrispondenza del passo del Godolino per renderla più diritta e pianeggiante; collauda «la grossa riparazione al ponte del Mascaruccio che è risultata lodevole», conclusa durante l'incarico di Mollari. Il lavoro in sospeso al selciato interno di Fossombrone viene valutato alla luce della qualità e taglio migliore delle pietre reperite (sono rettangolari e consentono di essere disposte a spina di pesce) rispetto a quelle previste nel piano di esecuzione: dice che l'ingegnere farà le analisi per lo scavo, riduzione e trasporto delle nuove pietre producendo il raffronto alla Direzione Centrale che deciderà. Collauda il selciato della traversa d'Acqualagna e di Cantiano eseguiti lodevolmente sempre sotto la responsabilità di Mollari. I parapetti della strada del Furlo sono in costruzione: materiali e opere corrispondono ai «precetti dell'arte». Fuori dalla galleria del Furlo necessita di essere riparata una partita di muro diroccato; nel sito di Porta Cagliense bisogna fare un «chiavicotto» per «sottopassare le acque della strada»; «all'ultima scaletta di Cantiano» urge ricostruire un tratto di muro rovinato con pericolo per la strada: l'ingegnere «assicura di aver predisposto i rilievi»; «il grandioso ponte della Scheggia» presenta l'intonaco rovinato e caduto e deve essere riparato.

<sup>29</sup> Ivi, *CdA*, b. 4, fasc. a stampa, 1817.

2) «grossa riparazione» 3) manutenzione, all'ingegnere in capo competeva la redazione delle prime due tipologie, mentre ai suoi collaboratori, gli ingegneri ordinari, venivano affidati i progetti dei lavori di piccolo restauro e manutenzione. Le prime due categorie di lavori richiedevano necessariamente l'approvazione della Direzione Centrale di Acque e Strade.

Tra gennaio e maggio 1819 Mollari disegnò a partire i profili e le sezioni delle traverse della Flaminia che passano all'interno dei borghi di Cantiano, Cagli, Fossombrone (figg. 5-6) e Fano (fig. 7), perché la selciata in pietra e calce, danneggiata e sgretolata dal continuo passaggio dei carri e delle carrozze che vi avevano scavato veri e propri solchi, necessitava di essere completamente rifatta con nuovi selci in pietra, in alcune parti allargata, curandone le pendenze per gli scoli dell'acqua verso le fogne, e in alcuni casi raddrizzandone il tracciato. I disegni di Antonio Mollari, per le «traverse interne» della Flaminia nei borghi di Cantiano, Cagli, Fossombrone<sup>30</sup> e Fano<sup>31</sup>, sono conservati prevalentemente nella Collezione Disegni e piante, e rappresentano con grande accuratezza il tracciato della Flaminia fra le due porte di accesso e di uscita di ciascun abitato con l'indicazione degli elementi emergenti; nei fascicoli del Consiglio d'Arte e della Presidenza delle strade, si conserva invece il piano esecutivo con il dettaglio delle opere, dei materiali, delle metodologie e della spesa per ciascuna selciata in pietra da realizzare a cura di un appaltatore scelto a seguito di gara.

In qualche caso il piano e il disegno di Mollari riceve rilievi più o meno gravi: il progetto esecutivo e le grandi piante per la selciata di Cagli (fig. 8) ad esempio vengono criticati in più punti dal sotto-ispettore Pietro Bracci che così si esprime:

Ha molto faticato quell'ingegnere nel levare e disegnare tutto l'andamento della strada interna di Cagli ma trattandosi di un semplice parziale restauro di selciato e massciato senza variazione di linea, senza alcun lavoro nuovo, poteva benissimo risparmiarsi questa inutile fatica e piuttosto corredare il piano di esecuzione della sezione che addimostrasse la forma da darsi alla massciata e brecciatura<sup>32</sup>;

prosegue poi rilevando una miriade di errori nelle dimensioni e nella qualità dei materiali, nelle analisi dei prezzi, e nella somma totale della spesa prevista,

<sup>30</sup> Ivi, *CdP*, I, cart. 31, f. 153, 30 maggio 1819 (due piante di grande formato firmate da Antonio Mollari, ingegnere in capo della Delegazione di Pesaro), *Traversa della Città di Fossombrone formante parte della Via Nazionale Flaminia del Furlò. Piano d'esecuzione per la rinnovazione della selciata in calce della strada percorrente l'interno di Fossombrone dalla Porta Romana a Porta Fano e Tipo della Traversa Nazionale di Fossombrone coll'indicazione del Locale Posta Cavalli, e Posta Lettere.*

<sup>31</sup> Ivi, *CdP*, I, cart. 112, f. 302, 15 maggio 1819 (pianta con 2 sezioni e 2 profili firmata da Angelo Pistocchi e vistata dall'ingegnere in capo Antonio Mollari), *Traversa della Città di Fano formante parte della Via Nazionale Emilia, e Flaminia.*

<sup>32</sup> Ivi, *CdA*, b. 57, nov. 1818, feb. 1819, *Piano d'esecuzione con 2 piante del nuovo selciato da farsi nel tratto di via Flaminia che corre all'interno della città di Cagli da Porta Romana fino all'altra Porta contigua antichissimo ponte sopra il fiume Maya.*

per cui il piano viene restituito a Mollari affinché lo corregga. Anche il progetto per la traversa di Cantiano (fig. 9) subisce la stessa trafila di rilievi, correzioni e giustificazioni dell'ingegner Mollari che addebita gli errori ai suoi copisti: finalmente alla terza revisione il piano viene approvato<sup>33</sup>.

Risale a gennaio 1819 il prospetto, sezione e pianta dei lavori di «grosse riparazioni» da farsi al ponte del Mascheruccio, tra Fossombrone e Fano, (fig. 10): il ponte, su un torrente non identificato, certamente un affluente del Metauro, era «lavorato parte a mattoni e parte a sassi», riferisce Mollari, ma la forza e l'inclinazione della corrente del fiume avevano lesionato profondamente le ali e la volta del ponte tanto che era ormai pericolante e intransitabile; l'ingegnere prevede di rafforzare la parte destra del ponte con la costruzione di nuovi speroni di muro che contrastino la forza della corrente e di riparare la volta dell'arco del ponte con «ottimi mattoni»<sup>34</sup>. Il progetto, per una spesa complessiva di 411 scudi, dopo alcuni rilievi sui calcoli viene approvato; ad aprile però la gara indetta in tutta la legazione per l'appalto delle opere andò deserta e Mollari insieme alla commissione governativa, chiese al Consiglio d'Arte di poter affidare direttamente i lavori (il cosiddetto «contratto a tavolino»), formula fortemente avversata dallo stato maggiore della direzione centrale dei lavori pubblici, perché responsabile in passato di innumerevoli abusi. Venturoli, Gozzi e Scaccia osservano che i lavori non sono così urgenti come dichiara l'ingegnere e gli ordinano di indire nuovamente la gara; certamente le opere furono eseguite e in maniera egregia perché l'anno seguente, durante la visita generale, l'ispettore Gozzi ne collauda i risultati con queste parole: «La grossa riparazione al ponte del Mascheruccio essendo risultata lodevole l'ho collaudata».

Un lavoro di «nuova costruzione», progettato da Mollari sempre a gennaio 1819, riguarda un «chiavicotto» sulla via Emilia litoranea vicino al fiume Cesano in parte crollato e non più riparabile (fig. 11): l'ingegnere scrive di aver provato a ripararlo con una piccola «sottomurazione» e dei «tavoloni» poiché la stagione, «attesi i geli», non permette di intraprenderne al momento la ricostruzione; il progetto esecutivo prevede di rifare con mattoni e sassi impastati con calce, l'arco a tutto sesto con 17 centine «onde formi un perfetto semicircolo», e di fare sotto il chiavicotto la selciata di mattoni «a coltello» per una spesa di 85 scudi complessivi<sup>35</sup>. Il sotto-ispettore Bracci che controllò anche

<sup>33</sup> Ivi, *CdP*, I, cart. 12, f. 42, 16 gennaio 1819, *Cantiano. Pianta della strada interna, detta strada del Furlo, che va dalla Porta Romana di Cantiano alla porta di Cagli* (pianta e sezione realizzate a inchiostro e acquerello, firmate da Antonio Mollari, descrizione e i capitoli parziali per i lavori da eseguire).

<sup>34</sup> Ivi, *CdP*, I, cart. 112, f. 303, 17 gennaio 1819, (piano d'esecuzione e una tavola contenente pianta, sezione e prospetto firmate da Antonio Mollari, ingegnere in capo della Delegazione di Pesaro): *Piano d'esecuzione per i lavori di grandi riparazioni da farsi al Ponte di Mascheruccio sulla Via Nazionale Flaminia del Furlo*.

<sup>35</sup> Ivi, *CdA*, b. 57, 17 febbraio 1819 (piano di esecuzione con pianta e capitolato d'appalto, firmato da Antonio Mollari, ingegnere in capo), *Costruzione di un chiavicotto sulla via Emilia fra*

questo progetto rileva diverse imprecisioni nei calcoli, qualche lacuna nella descrizione dei lavori da farsi, ma lo considera “sufficientemente” aderente alle prescrizioni: deplora ancora una volta però la negligenza dell’ingegnere nel collazionare le copie del progetto inviate che sono difformi e recano errori «a danno dell’amministrazione» nel totale della spesa.

Due interessanti disegni acquerellati di opere di manutenzione e consolidamento sulla via Flaminia sono firmati dall’ingegnere Angelo Pistocchi e vistati da Antonio Mollari: il primo prevede la sostruzione e ricostruzione del muro di cinta in pietra a secco dei terreni e della clausura dei padri Riformati di Cagli, sulla via Flaminia, nel borgo di Cagli, in un tratto in cui la strada corre sull’argine dell’impetuoso torrente Cantiano<sup>36</sup> (fig. 12), l’altro riguarda la costruzione di contrafforti esterni su un muro di sostegno alla via Flaminia in località Trave Guasto<sup>37</sup> (fig. 13); trattandosi di lavori di ordinaria manutenzione della strada la competenza dei progetti spettava all’ingegner Pistocchi che doveva comunque sottoporli all’ingegnere in capo per il visto; l’ispettore Gozzi che revisiona i progetti, li approva, salvo alcune correzioni e suggerimenti tecnici tesi ad ottenere i migliori risultati dalle opere in progetto.

Tentando qualche conclusione forse non è azzardato pensare che i rilievi opposti dal Consiglio d’Arte ai progetti elaborati da Antonio Mollari attengono più al mancato rispetto delle formalità e delle regole imposte dalla nuova normativa varata nel 1817 che i consiglieri pretendono sia osservata alla lettera, piuttosto che ad errori tecnici di progettazione; inoltre i nuovi burocrati, cui sono demandate tutte le decisioni e in particolare il controllo sui costi delle opere a carico dell’amministrazione di acque e strade, rivedendo in dettaglio preventivi e consuntivi inviati dall’ufficio dell’ingegnere, non perdono occasione per censurare l’eccessiva disinvoltura e la marcata indipendenza nella gestione dei lavori da parte dell’ingegnere in capo.

La permanenza di Antonio Mollari nel prestigioso incarico di ingegnere in capo responsabile dei lavori di Acque e Strade della delegazione di Urbino e Pesaro durò poco più di due anni; nel dicembre 1819 dopo due anni di sperimentazione della nuova organizzazione del dicastero di acque, strade e fabbriche, il cardinal Consalvi, segretario di Stato ridusse l’organico del servizio da 90 unità a 75 intervenendo sul numero degli ispettori, degli ingegneri in capo, degli ordinari e degli aspiranti così da rendere «più spedito il disbrigo degli affari amministrativi» e fra le “teste” che caddero ci fu anche quella di

*Senigallia e Fano, poco distante dal fiume Cesano sulla sponda sinistra andando verso Fano nel sito detto Fosso vecchio.*

<sup>36</sup> Ivi, 11 aprile-8 giugno 1819, prot. 935, fasc. K (progetto esecutivo con pianta acquerellata firmati da Pistocchi e vistati da Mollari), *Piano di esecuzione per la ricostruzione del muro che sovrasta la corriera Flaminia nell’interno di Cagli reclamata dai padri Riformati di quella città.*

<sup>37</sup> Ivi, 12 aprile-9 giugno 1819, prot. 892, fasc. K (perizia e disegno firmati da Pistocchi e vistati da Mollari), *Piano di esecuzione pel restauro al ponte di Trave Guasto nella Flaminia.*

Antonio Mollari<sup>38</sup>. Nell'organigramma del Servizio di Acque, Strade e Fabbriche dell'anno 1820 figurano difatti 16 ingegneri "riformati" fra sottoispettori, ingegneri in capo, ingegneri di I e di II classe<sup>39</sup>: mentre Angelo Pistocchi rimase al suo posto nella delegazione, Antonio Mollari è tra i 4 ingegneri in capo "riformati" (Andrea Stagni-legazione Bologna, Matteo Masotti-legazione Forlì, Giosafat Muti-legazione Ravenna); al suo posto venne incaricato Pompeo Mancini con un salario annuo di 720 scudi, lo stesso percepito da Mollari nei due anni precedenti. Della sua cessazione dal servizio nel dicembre 1819 parla peraltro Mollari stesso nel 1823, quando chiese al delegato apostolico il rinnovo della patente di architetto<sup>40</sup>. Rileviamo inoltre che nei due anni in cui Mollari ricoprì l'incarico di ingegnere in capo nel territorio di Pesaro e Urbino non risultano lavori da lui eseguiti per privati o per istituzioni<sup>41</sup>, segno che l'attività della delegazione lo occupava completamente.

L'Archivio di Stato di Roma conserva altri disegni acquerellati tracciati da Antonio Mollari sia in veste di "pubblico perito" che di ingegnere d'acque e strade: nel disegno più antico che si conservi a Roma (fig. 14), eseguito nel 1806 per una vertenza in corso tra il conte Pietro Marcelli e il conte Vincenzo Tosi per questioni forse di confini, è rappresentata un'area del quartiere Rincrocca nella città di Jesi, vicino al palazzo del vescovato e a palazzo Ripanti (l'originale della pianta fu depositato in atti del notaio Simoncelli di Macerata, mentre la copia coeva viene dai protocolli del notaio di Rota, Giovan Battista Cosetti)<sup>42</sup>. Un disegno di grande formato e di raffinata precisione, fu eseguito da Mollari nel 1826 nel suo ufficio d'ingegnere a Ravenna, dove si era trasferitosi con il figlio Luigi, chiamato dal cardinal Rivarola per eseguire i collaudi delle opere appaltate di acque e strade nella legazione di Ravenna<sup>43</sup>: il disegno acquerellato rappresenta in pianta e in sezione un tratto del fiume Senio nei pressi di Riolo, dal mulino di Serravalle al nuovo mulino che si progetta per i fratelli Fantaguzzi vicino ai canali e ai mulini a grano e per le polveri sulfuree di proprietà dei conti Rondinini (fig. 15). Si tratta di opere sulle quali è certamente possibile indagare più a fondo negli archivi del territorio.

<sup>38</sup> Il testo del biglietto della Segreteria di Stato con le modifiche apportate all'organico degli ingegneri del Servizio di Acque e Strade e il quadro con la nuova ripartizione del personale si trova in Nicolai 1829, pp. 382-383.

<sup>39</sup> L'organigramma si trova in AS ROMA, *CdA*, b. 58.

<sup>40</sup> Cruciani Fabozzi, *infra*. La notizia è stata rintracciata da Giuseppe Cruciani Fabozzi nell'ARCHIVIO DI STATO DI MACERATA [d'ora in poi AS MC], *Delegazione apostolica*, b. 677, fasc. 22, che ringrazio per avermene informato.

<sup>41</sup> Nell'elenco aggiornato delle opere di Mollari messo a punto da Giuseppe Cruciani Fabozzi (v. Cruciani Fabozzi, *infra*) non emergono notizie di lavori eseguiti per privati e/o istituzioni tra il 1818 e il 1819.

<sup>42</sup> AS ROMA, *CdP*, I, cart. 35, f. 21.

<sup>43</sup> Ivi, *CdP*, I, cart. 103, f. 149; per le notizie sulla permanenza di Antonio e Luigi Mollari a Ravenna v. Cruciani-Fabozzi, *infra*. Tutte le riproduzioni digitali dei disegni sono state realizzate da Paola Ferraris e Roberto Leggio del Servizio di Grafica digitale dell'Archivio di Stato di Roma, che ringrazio.

Un ultimo bellissimo disegno di progetto che Mollari traccia nel 1825 per la costruzione di due tronchi della via Emilia fuori dalla porta di Imola verso il monte Caranti (fig. 16) mostra il prospetto del nuovo ponte sul Santerno a 7 campate, adorne di statue sistemate in corrispondenza dei piloni, mentre al di là della nuova struttura si intravede il vecchio ponte di legno (fig. 17). Questo immenso disegno, lungo quasi 6 metri, è costituito da 9 fogli incollati ed è abbellito dal prospetto della porta, dei caseggiati, dei ponti che sorgono lungo i tronchi stradali<sup>44</sup>. La documentazione cui il disegno era allegato potrebbe trovarsi anch'essa negli archivi della Presidenza delle strade o del Consiglio d'Arte, oltre che naturalmente all'Archivio di Stato di Ravenna.

### *Riferimenti bibliografici / References*

- Santoro R. (1989), *L'amministrazione dei lavori pubblici nello Stato pontificio dalla prima restaurazione a Pio IX*, «Rassegna degli Archivi di Stato», XLIX, 1, pp. 45-94.
- Verdi O. (1997), *L'istituzione del Corpo degli ingegneri pontifici di acque e strade (1809-1817) in Roma fra la Restaurazione e l'elezione di Pio IX. Amministrazione. Economia, società e cultura*, Atti del Convegno di studi (Roma, 30 novembre–2 dicembre 1995), a cura di A. Bonella, A. Pompeo, M.I. Venzo, Roma: Ministero per i beni culturali e ambientali-CROMA Università di Roma Tre; Roma, Freiburg, Wien: Herder, pp. 191-220.
- Verdi O. (1998), *Agrimensori, architetti ed ingegneri nello Stato pontificio del primo Ottocento: dalla professione privata all'impiego pubblico*, in *Corporazioni e gruppi professionali a Roma tra XVI e XIX secolo*, a cura di C.M. Travaglini, «Roma Moderna e Contemporanea», anno VI, 3, sett.-dic., pp. 367-398.
- Verdi O. (1991), *Vie di comunicazione nel territorio di Campagna in epoca napoleonica*, in *Viabilità e territorio nel Lazio meridionale: persistenze e mutamenti fra '700 e '800*, catalogo della mostra (Frosinone, 1992) a cura di R. Santoro, Roma: Don Guanella, pp. 19-47.
- Cruciani Fabozzi G. (1991), *Notizie sull'attività di Antonio Mollari nelle Marche, in Romagna ed in Umbria*, in Atti del XXV Convegno di studi Maceratesi (Corridonia 18-19 novembre 1989), Pollenza (MC): Tipografia S. Giuseppe, pp. 367-388.
- Spinosa A. (2004), *Maria Luisa d'Austria, la donna che tradì Napoleone. La gloria, le passioni, il tormento*, Milano: Mondadori, 2004.
- Nicolai N. M. (1829), *Sulla Presidenza delle Strade ed Acque e sua giurisdizione*, Stamperia della Reverenda Camera Apostolica, Roma.

<sup>44</sup> Ivi, *CdP*, I, cart. 110, f. 283.

*Appendice*

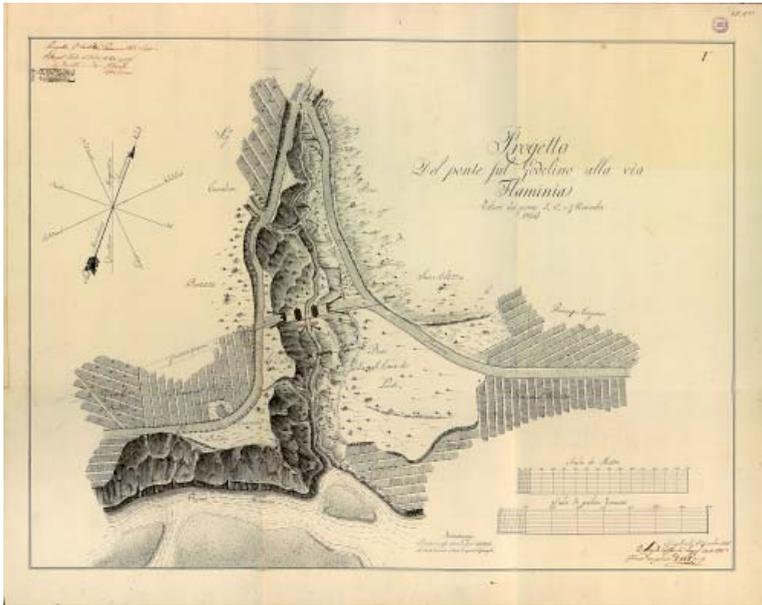


Fig. 1. 1818, Angelo Pistocchi, ingegnere, *Progetto del nuovo ponte sulla via Flaminia al fosso del Godolino*, AS Roma, CDP, I, cart. 112, f. 301/tav. I, c. XXVIII

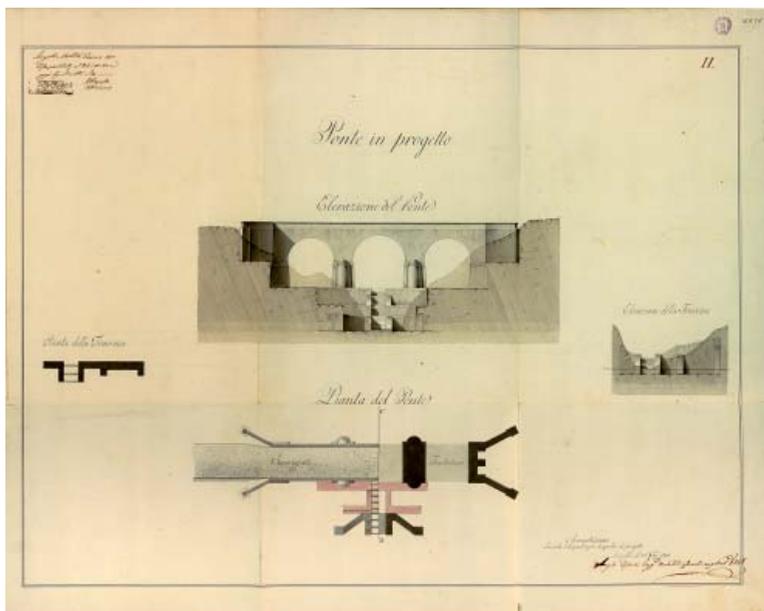


Fig. 2. 1816, Angelo Pistocchi, ingegnere, *Progetto del nuovo ponte sul fosso del Godolino per deviare la Flaminia verso l'Osteria delle Tavernelle*, AS Roma, CDP, I, cart. 112, f. 301/n. 1, c. XLIX

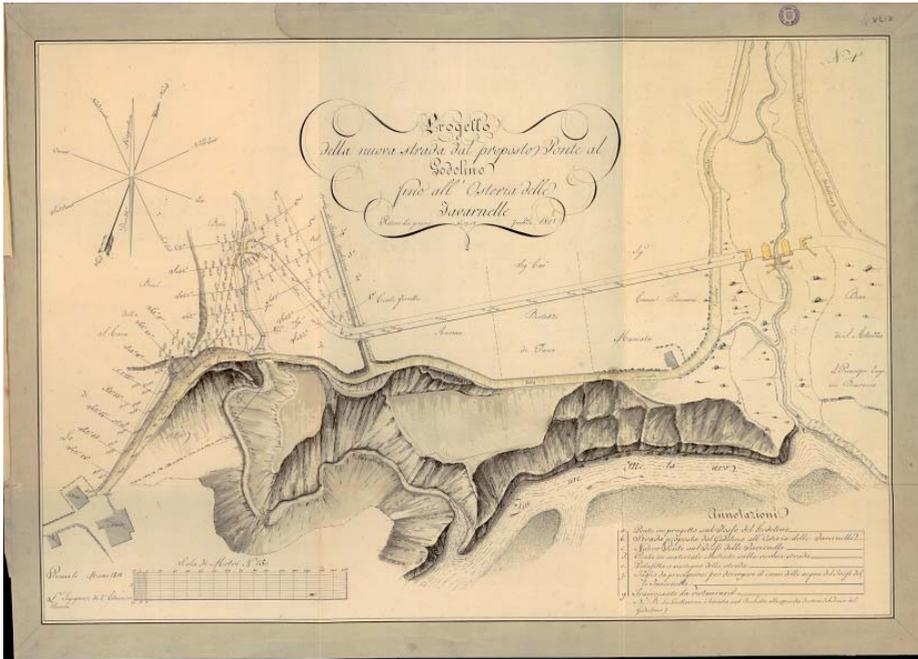


Fig. 3. 1816, Angelo Pistocchi, ingegnere, *Progetto del nuovo ponte sul fosso del Godolino per deviare la Flaminia verso l'Osteria delle Tavernelle*, AS Roma, CDP, I, cart. 112, f. 301/tav. II, c. XXIX

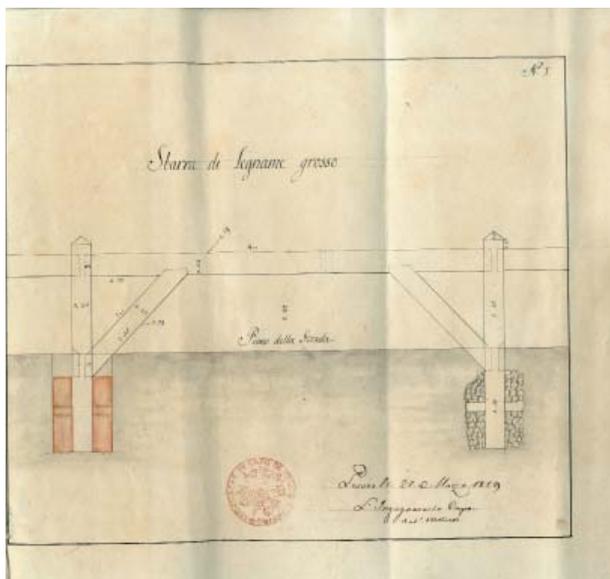


Fig. 4. 1819, marzo-aprile, Antonio Mollari, ingegnere in capo, *Progetto per la costruzione di "sbarre" in legno di quercia da impiegare in funzione di parapetto nei passaggi pericolosi della via Flaminia*, AS Roma, PdS, Atti sciolti, Vie Nazionali, Urbino e Pesaro, b. 372

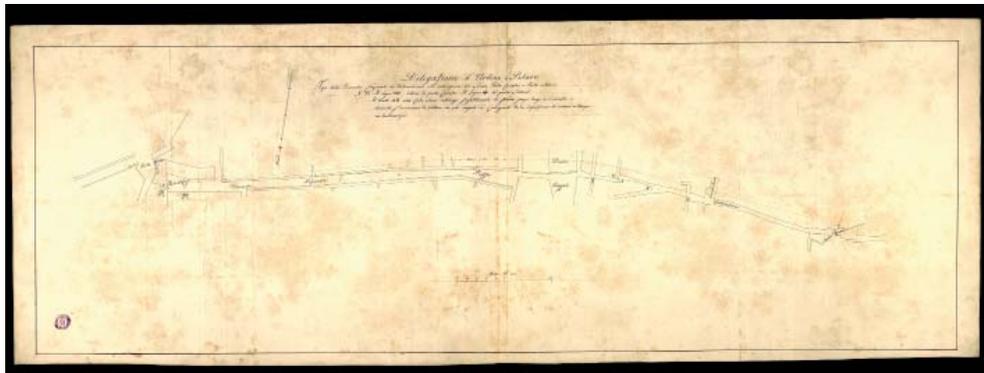


Fig. 5. 1818, marzo (rilievi); 1819, maggio (redazione), Antonio Mollari, ingegnere in capo, *Traversa della città di Fossombrone facente parte della via Flaminia del Furlo da Porta Romana a Porta Fano*, AS Roma, CDP, I, cart. 31, f. 153

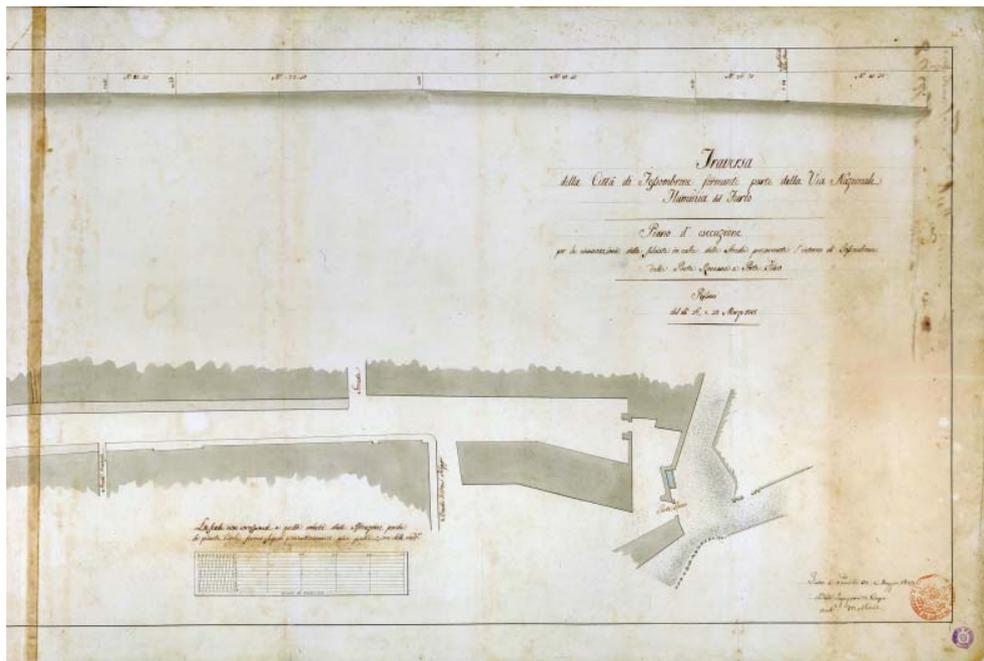


Fig. 6. 1818, marzo (rilievi); 1819, maggio (redazione), Antonio Mollari, ingegnere in capo, *Traversa della città di Fossombrone facente parte della via Flaminia del Furlo da Porta Romana a Porta Fano. Piano d'esecuzione per la rinnovazione della selciata, particolare della porta di Fano* e firma di Mollari, AS Roma, CDP, I, cart. 31, f. 153

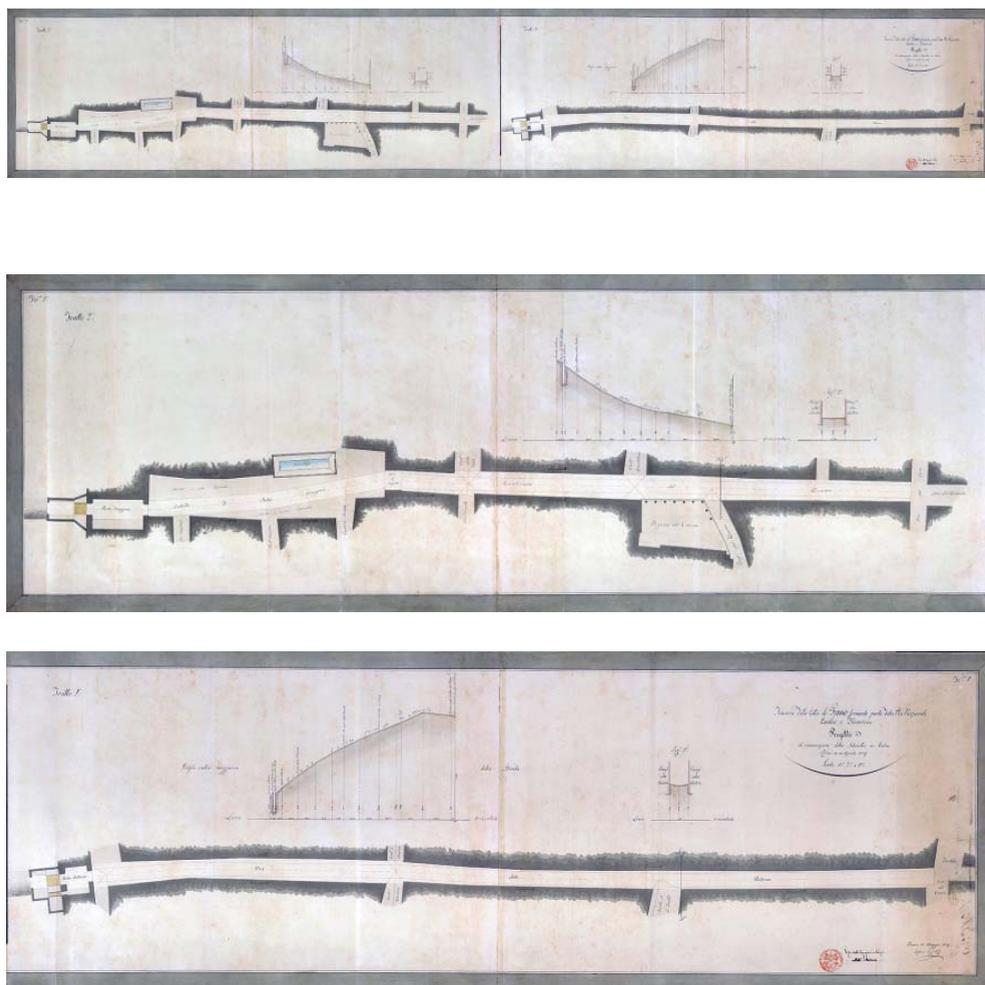
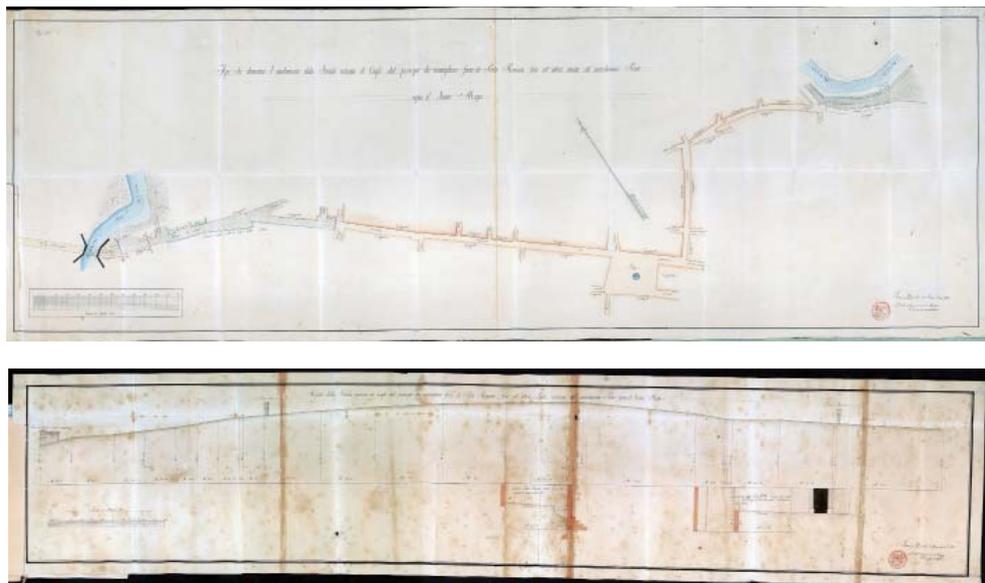


Fig. 7. 1819, maggio 15, Antonio Mollari, ingegnere in capo, *Traversa della città di Fano formante parte della Via Nazionale Emilia e Flaminia*, AS Roma, CDP, I, cart. 112, f. 302



Figg. 8a e 8b. 1818, nov. – 1819, feb., Antonio Mollari, ingegnere in capo, CAGLI, *Traversa della via Flaminia interna al borgo di Cagli che va dalla Porta Romana all'altra Porta sul fiume Maja*, Pianta e sezione AS Roma, CdA, b. 57

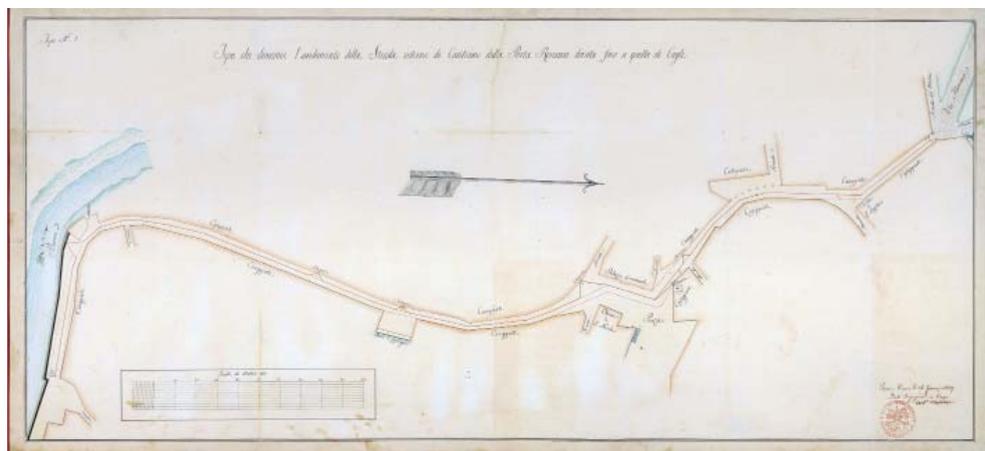


Fig. 9. 1819, gennaio, Antonio Mollari, ingegnere in capo. CANTIANO. *Pianta della traversa della via Flaminia, detta del Furlo, interna al borgo di Cantiano che va dalla Porta Romana alla porta di Cagli*, AS Roma, CDP, I, cart. 12, f. 42

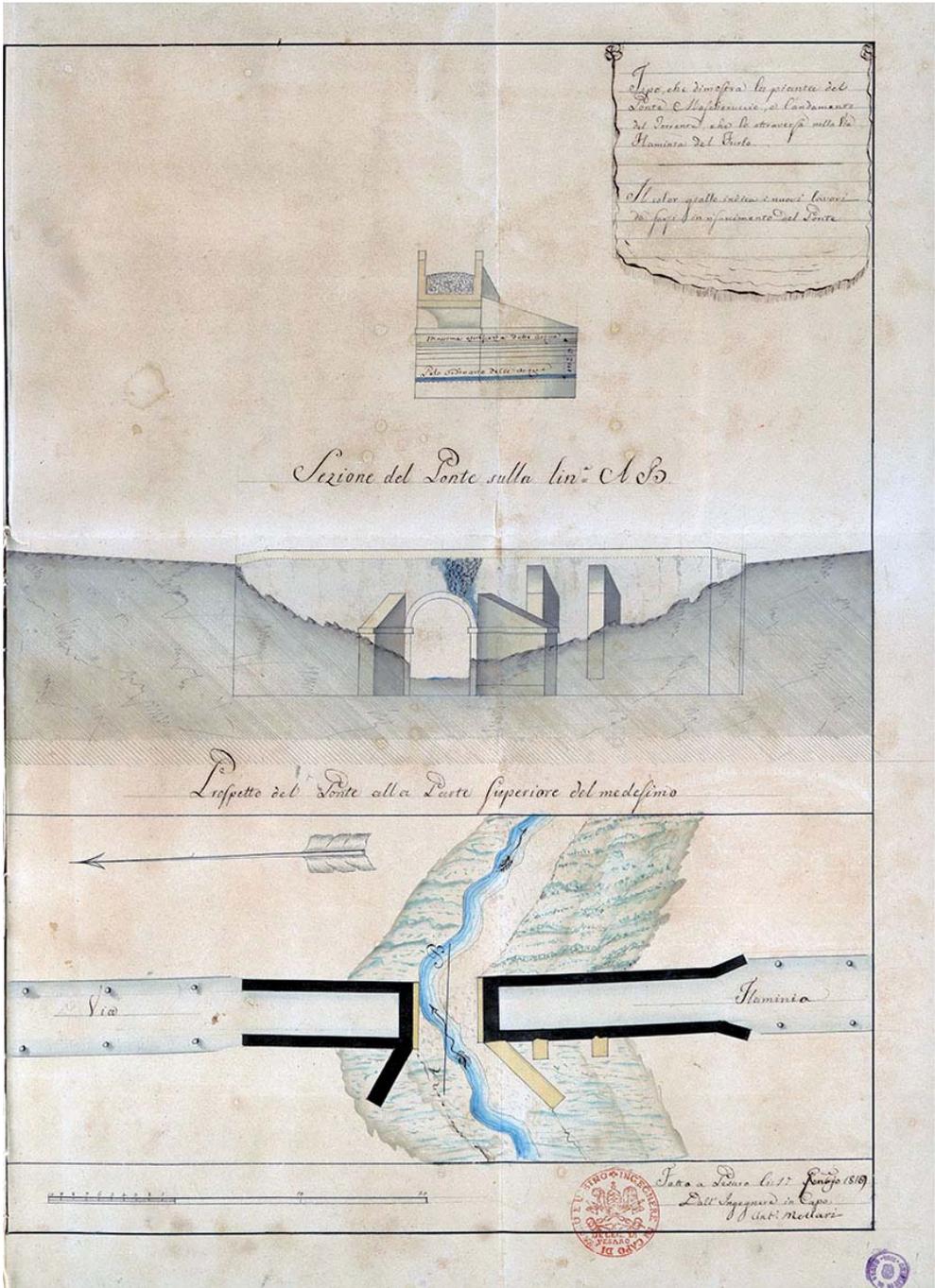


Fig. 10. 1819, gennaio, Antonio Mollari, ingegnere in capo, *Prospetto e sezione delle "grandi riparazioni" al ponte di Mascheruccio tra Fossombrone e Fano: sperone all'ala e alla spalla sotto l'arco del ponte*, AS Roma, CDP, I, cart. 112, f. 303

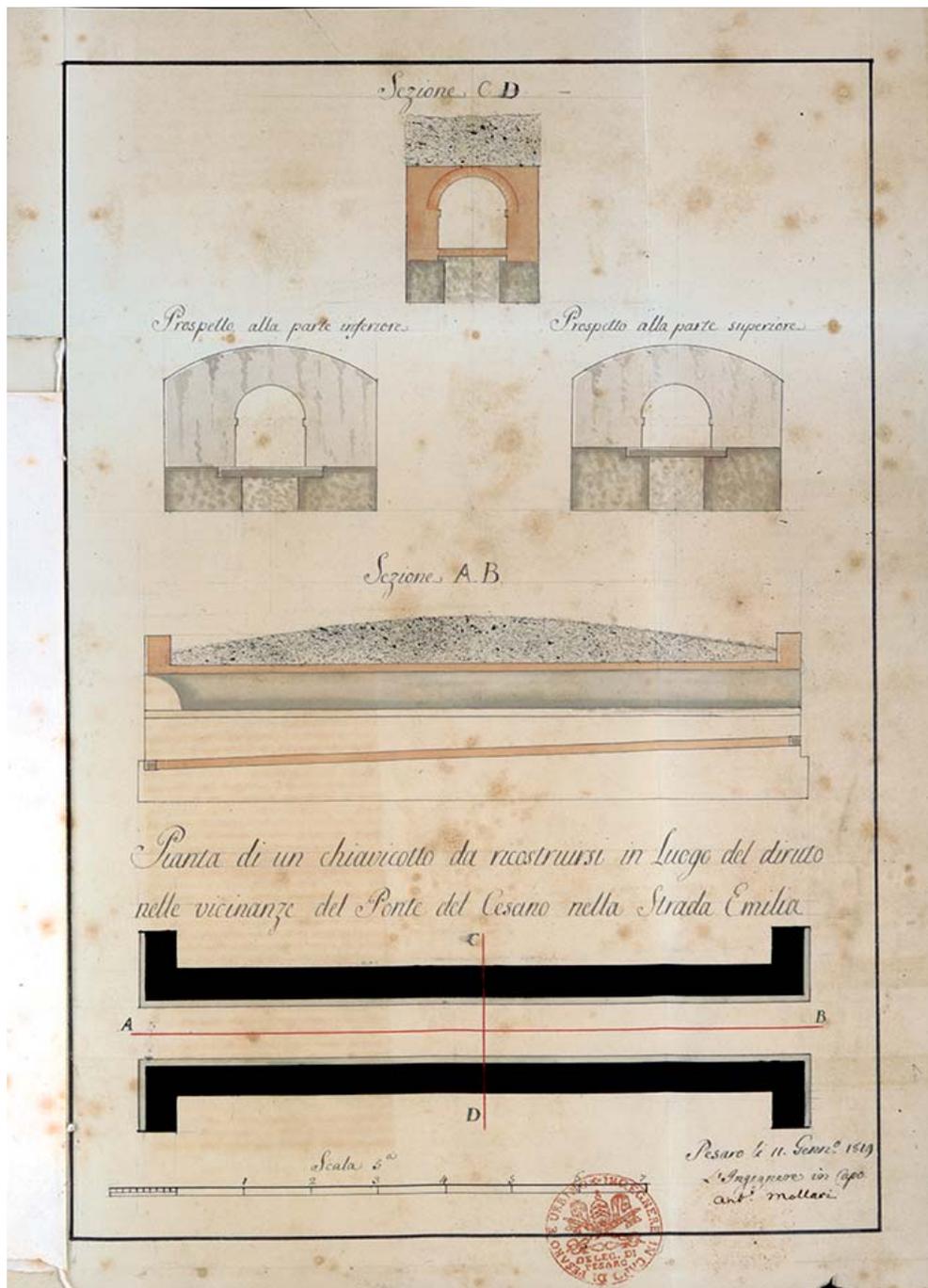


Fig. 11. 1819, febbraio, Antonio Mollari, ingegnere in capo, *Pianta, prospetto e sezione per il rifacimento di un chiavicotto sulla via Emilia litoranea verso Fano, vicino al fiume Cesano, in località Fosso Vecchio, AS Roma, CdA, b. 57, fasc. K*



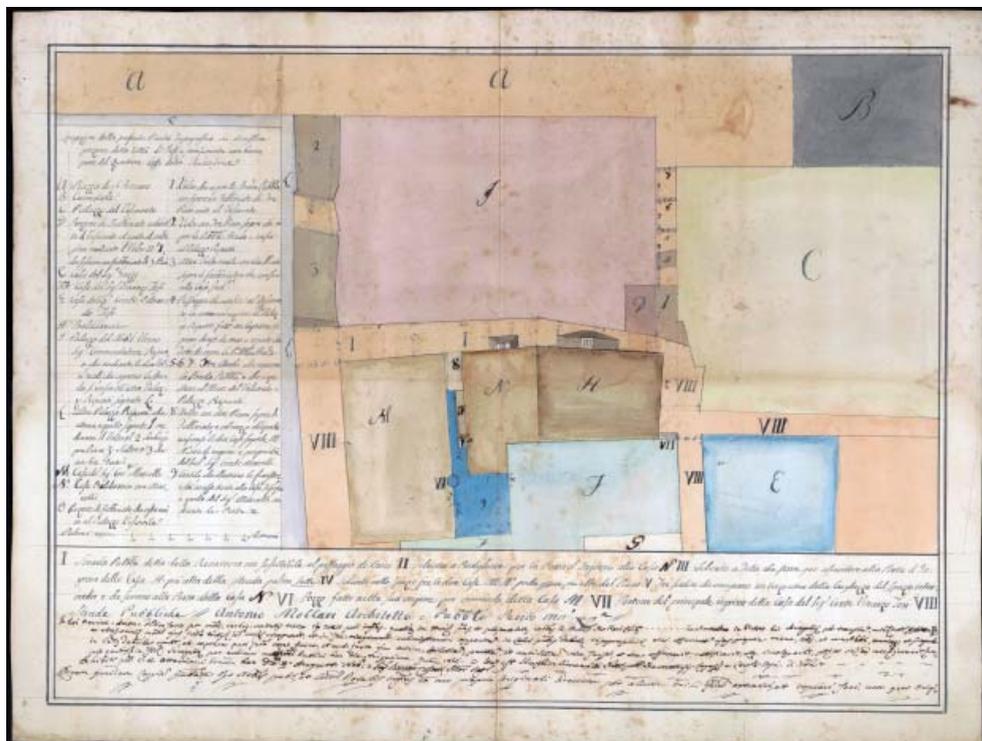


Fig. 14. 1806, luglio 30, Antonio Mollari, architetto e pubblico perito, *Pianta topografica che dimostra porzione della città di Jesi, e precisamente una buona parte del quartiere detto della Rencrocca, redatta in occasione della causa Tosi-Marcelli*, AS Roma, CDP, I, cart. 35, f. 21



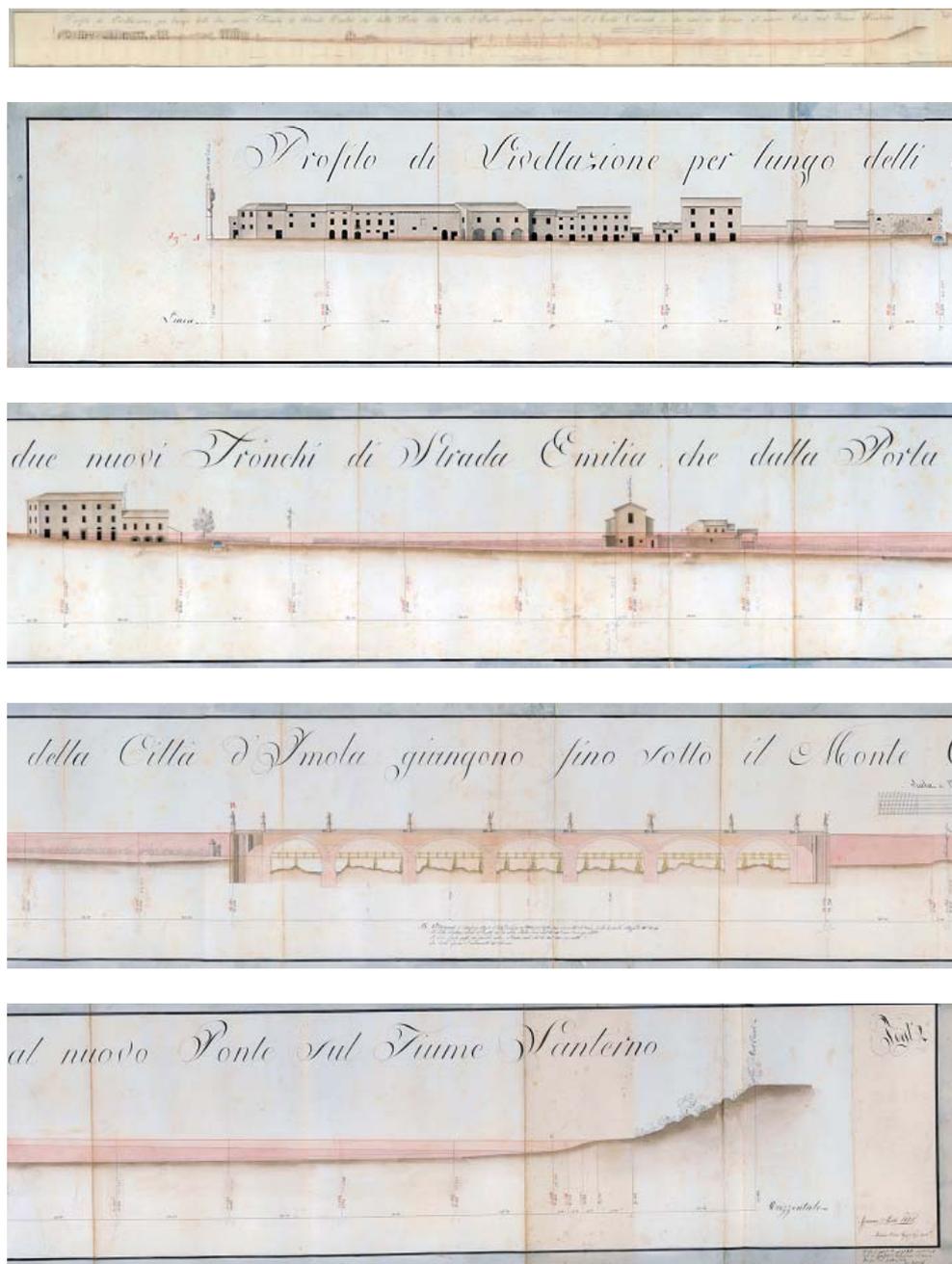


Fig. 16. 1825, aprile 2, Antonio Mollari, ingegnere, *Profilo per lungo delli due nuovi tronchi di strada Emilia, che dalla porta della città d'Imola giungono fino sotto il Monte Caranti, e che unir si devono al nuovo Ponte sul Fiume Santerno*, AS Roma, CDP, I, cart. 110, f. 383

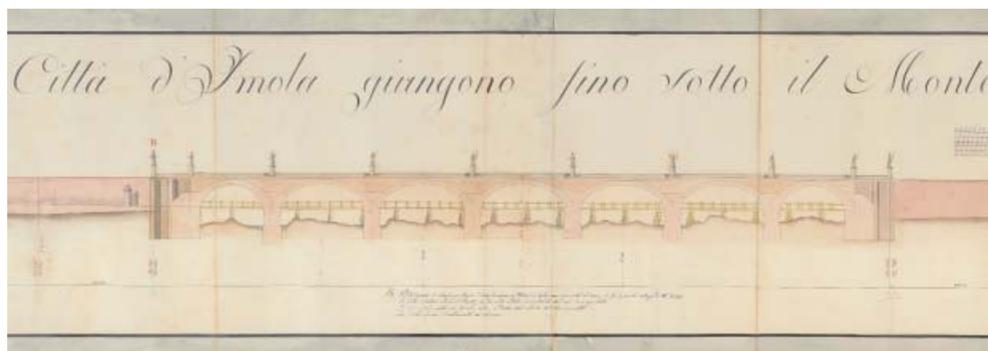


Fig. 17. 1825, aprile 2, Antonio Mollari, ingegnere, *Tronchi della via Emilia, che dalla porta della città d'Imola giungono fino sotto il Monte Caranti, e che unir si devono al nuovo Ponte sul Fiume Santerno*, particolare del ponte a 7 campate con statue, AS Roma, CDP, I, cart. 110, f. 383

**JOURNAL OF THE SECTION OF CULTURAL HERITAGE**

Department of Education, Cultural Heritage and Tourism  
University of Macerata

**Direttore / Editor**

Massimo Montella

*Texts by*

Paolo Belardi, Gianfrancesco Berchiesi, Sabina Carbonara Pompei,  
Fausto Carratù, Giuseppe Cruciani Fabozzi, Elisa Debenedetti,  
Fulvia Fabbi, Alessandro Gambuti, Maria Elena Lascaro, Nora Lombardini,  
Fabio Mariano, Mauro Saracco, Fabio Sileoni, Orietta Verdi, Nicoletta Zanni

<http://riviste.unimc.it/index.php/cap-cult/index>

**eum** edizioni università di macerata



ISSN 2039-2362

ISBN 978-88-6056-448-1