Zeitschrift: Histoire des Alpes = Storia delle Alpi = Geschichte der Alpen
Herausgeber: Association Internationale pour l'Histoire des Alpes
Band: 26 (2021)

Artikel: Dal valico del Moncenisio alla montagna del Vesuvio e viceversa
Autor: Guerra, Corinna
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-976809

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 02.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Dal valico del Moncenisio alla montagna del Vesuvio e viceversa

Corinna Guerra

Zusammenfassung – Vom Col du Mont-Cenis zum Vesuv und zurück

1813 plante der neapolitanische Naturforscher Carmine Lippi ein kolossales Wasserbauwerk auf dem Mont-Cenis. Lippi war vor allem für seine untypischen Theorien über die Ausbrüche des Vesuvs bekannt, plante aber auch Eingriffe in die Natur, die alle disziplinären Grenzen sprengten und kulturelle, sprachliche und politische Grenzen überwanden. Moncenisio, genau an der Grenze zwischen Piemont und Savoyen gelegen, war von Napoleon für den Bau eines Denkmals ausgewählt worden, um das Engagement der Bevölkerung der beiden Länder in der Gefolgschaft des Kaisers zu feiern, dies kurz bevor sich die militärischen Rückschläge abzeichneten.

La catena montuosa delle Alpi – a dir poco grandiosa – segna il confine naturale della penisola italiana, laddove le strade ivi costruite sembrano invece voler abbattere le frontiere.[1] Questa crescente volontà di smantellare i confini naturali ed unificare i territori fino al Mediterraneo risale all'antichità romana, e tocca il suo apice con l'impero napoleonico.

Quando pensiamo a Napoleone Bonaparte, l'immagine che più frequentemente compare davanti ai nostri occhi è il grandioso dipinto di Jacques-Louis David, il quale ritrae l'imperatore dei francesi mentre valica le Alpi con grande slancio e facilità. Andando al di là del valore simbolico della rappresentazione – che fu tale da trasformarla in un dipinto iconico già all'epoca della sua creazione –, era sicuramente questa l'immagine che si stagliava inconsapevolmente nella mente del celebre filosofo tedesco G. W. F. Hegel quando, da Iena (13 ottobre 1806), scrisse le conclusioni della *Fenomenologia dello spirito*: «J'ai vu l'Empereur – cette âme du monde – sortir de la ville pour aller en reconnais-

sance; c'est effectivement une sensation merveilleuse de voir un pareil individu qui, concentré ici sur un point, assis sur un cheval, s'étend sur le monde et le domine».[2] Pur mettendo da parte la suggestione collettiva suscitata dall'opera d'arte, è un dato di fatto che Bonaparte e i suoi eserciti attraversarono in più occasioni quella barriera naturale[3] che costituisce il confine nord della penisola italiana, ovvero la catena montuosa delle Alpi. Tuttavia, a ben vedere, ancorché di molto successiva agli eventi descritti, una rappresentazione più realistica di questo attraversamento del valico alpino del San Bernardo potrebbe essere quella proposta dal pittore Hippolyte Paul Delaroche (1797–1856) nel 1848.

In questo dipinto, si percepiscono bene il peso dell'impresa del 20 maggio 1800, le sue difficoltà oggettive quali ad esempio la neve, la strada non battuta, i cavalli non avvezzi allo sforzo, i ghiacci, le pareti scoscese, i venti contrari, ecc.; tutto sembra compendiarsi nell'espressione del viso di Napoleone a dorso di un mulo, che a sua volta arranca incerto. Del resto, non c'è nulla di nuovo: anche per altri grandi condottieri, soprattutto nel mondo romano, la catena alpina aveva rappresentato il limite da superare per accedere al mondo trans-alpino, che era il contraltare di quello mediterraneo.[4] La difficoltà inedita dell'impresa napoleonica, legata alle innovazioni tecnologiche del secolo in cui si compì, fu di far passare l'artiglieria, e soprattutto i mezzi con cui essa veniva trasportata su piccoli e stretti sentieri di montagna situati a 2472 metri d'altitudine. L'impresa è avvalorata inoltre dal fatto che, malgrado l'importante sforzo fisico dovuto al trasporto dell'artiglieria su tronchi e slitte, si contarono relativamente poche perdite, tant'è che il 1° giugno 1800 Bonaparte entrò a Milano.

La traversata del valico era stata fondamentale, in quanto gli austriaci erano stati sorpresi alle spalle.[5] L'attraversamento ricorrente delle Alpi da parte degli eserciti napoleonici[6] comportò parecchi interventi infrastrutturali, architettonici e paesaggistici sui valichi. Come molti studiosi hanno argomentato, uno dei lasciti indiscussi del periodo napoleonico – in particolare del Primo Impero –, sono infatti le strade carrabili alpine che permisero, e ancora permettono, di attraversare agevolmente quella che è considerata la barriera naturale e geologica, sita nel cuore dell'Europa.[7]

Non è esagerato affermare che rendere le Alpi facilmente traversabili, come nel caso del valico del Moncenisio e del Sempione, abbia contribuito a fondare la leggenda napoleonica. Napoleone stesso, da Sant'Elena, ne gettava le fondamenta: «Vous voulez connaitre les trésors de Napoléon? Ils sont immenses, il est vrai, mais ils sont exposés au grand jour. Les voici: [...] les passages du Simplon, du Mont Cenis, du Mont Genèvre, de la Corniche, qui ouvrent les Alpes dans quatre directions.»[8] Allo stesso tempo, la costruzione delle strade sui valichi alpini si configurava come un richiamo diretto alla romanità; infatti, con la caduta dell'Impero Romano i passaggi tra i due versanti si erano

interrotti e così se ne era perduto pure il ricordo nella memoria collettiva.[9] I rimaneggiamenti successivi hanno di poco alterato l'aspetto dei lavori strutturali compiuti in quegli anni, per facilitare il transito degli eserciti e le loro soste intermedie, quasi a confermare la celebre riflessione di Braudel sulle montagne e la loro storia.[10]

Per quanto riguarda più direttamente il Moncenisio, come si evince guardando una qualsiasi carta geografica, questo valico ha un vantaggio rispetto a tutti gli altri utilizzati dalle armate napoleoniche: è una sorta di strada francese «privata», direttissima, che collega Francia e Italia sull'asse della città di Lione. Si evitava pertanto di attraversare la Svizzera e ci si poteva ritirare senza troppi impedimenti in caso di pressione austriaca proveniente da est. Lione, che doveva la sua prosperità all'importazione di materie prime e semilavorati proprio dalla penisola –, aveva la priorità di migliorare i collegamenti: al Moncenisio si incrociavano la strada della seta di Lione e quella levantina del cotone.[11] Quest'ultimo valico acquisì inoltre importanza quando, a partire dal 1807, col rinforzo delle misure del Blocco continentale, il valico del Sempione cadde gradualmente in disuso, in quanto non poteva essere posto totalmente sotto il controllo dei doganieri francesi.[12] Nel periodo in cui Milano era la capitale del Regno d'Italia (1805–1814), il valico del Moncenisio era invece a tutti gli effetti territorio francese, poiché i territori occidentali della penisola (e quindi Torino ed il Piemonte) erano stati annessi direttamente alla Francia tra il 1796 e il 1802. L'importanza del valico è decretata nel 1811, quando viene classificata al settimo posto (sulle quattordici strade imperiali esistenti, cui spettava una speciale manutenzione), in quanto importante asse di collegamento, che si dipanava da Parigi in tutte le direzioni.[13]

A partire da questo momento, l'Italia del nord diviene quello che avvedutamente Iachello e Militello definiscono un «laboratorio della natura», cioè lo «spazio sperimentale» dove si può provare a mettere in pratica una visione illuministica della costruzione, in cui gli ingegneri francesi possano ripensare le modalità e la sicurezza del viaggio in Italia. Il risultato fu la costruzione delle strade che continuarono a destare lo stupore dei viaggiatori ben oltre la fine dell'impero napoleonico.[14] Gli ingegneri e gli studiosi francesi si soffermarono sui valichi che erano anche dei passaggi per le essenziali rotte di posta. Non mancarono tuttavia progetti particolarmente ambiziosi e costosi, come quello caldeggiato nel 1807 dal prefetto Chabrol de Volvic (1773–1843), che voleva collegare il mar Tirreno all'Adriatico, attraverso un canale tra Savona e Alessandria. I progetti di canali navigabili ebbero un certo successo. La loro riuscita avrebbe facilitato di molto la comunicazione e il trasporto delle merci, motivo per il quale, nel corso di tutto il periodo che va dal 1802 al 1814, gli ingegneri francesi percorsero in lungo e largo il sistema viario italiano. Il loro scopo era

quello di ampliarlo e migliorarlo per favorire in primo luogo gli eserciti, poi i mercanti e infine i cittadini:[15] «Monsieur, vous pouvez annoncer à Sa Majesté Impériale qu'il n'y a plus d'Alpes. Le Simplon est ouvert et j'attends l'artillerie» (Ingegner Houdouart a Crétet, 16 settembre 1805).[16]

La storiografia, oggi, anche grazie allo sviluppo del sistema informativo geografico (GIS), dedica riflessioni più ampie al carattere storico della territorialità, all'analisi dei legami storici tra entità sociali e territori e soprattutto alla loro evoluzione. È in questo contesto dinamico che va affrontata la politica napoleonica delle strade e in particolare dei valichi alpini. Una delle caratteristiche che colpisce di più a riguardo delle strade costruite lungo i valichi alpini, come pure degli edifici che le costellano,[17] è quella della monumentalità. Emerge chiaramente che nel progettarle non si pensò solo alla loro utilità, alla loro efficienza, ma anche al loro impatto visivo: dovevano essere ben evidenti l'impervietà del luogo naturale e di conseguenza la grandiosità dell'opera, che riusciva ad addomesticare la natura più ostile all'uomo, quella dell'alta montagna.[18]

Probabilmente guidato dallo stesso spirito d'iniziativa, il 22 maggio 1813 Napoleone, sul campo di battaglia di Wurtchen, decretò di costruire un monumento sul Moncenisio per testimoniare alla posterità la riconoscenza verso i due popoli che lo abitavano: francesi e italiani (tenendo conto che i soldati dell'armata d'Italia erano stati coinvolti in maniera considerevole nella *guerre des montagnes*).

«En notre camp impérial de Klein-Baschwitz, sur le champ de bataille de Wurtchen, le 22 mai à 4 heures du matin, 1813.

Napoléon, Empereur des Français, Roi d'Italie, Protecteur de la Confédération su Rhin, Médiateur de la Confédération suisse, etc. etc. etc.

Nous avons décrété er décrétons ce qui suit:

Art. 1er. Un monument sera élevé sue le Mont-Cenis. Sur la face de e monument qui regardera le coté de Paris, seront inscrits les noms de tous nos cantons des départements en-deçà des Alpes. Sur la face qui regardera Milan, seront inscrits les noms de tous nos cantons des départements au-delà des Alpes et de notre royaume d'Italie. A l'endroit le plus apparent du monument, sera gravée l'inscription suivante:

«L'Empereur Napoléon, sur le champ de bataille de Wurtchen, a ordonné l'érection de ce monument, comme un témoignage de sa reconnaissance envers ses Peuples de France et d'Italie, et pour transmettre à la postérité la plus reculée le souvenir de cette époque célebre [sic] où, en trois mois, douze cent mille hommes ont couru aux armes pour assurer l'intégrité du territoire de l'Empire et de ses alliés.»

2. Nos ministres de l'intérieur de France et d'Italie, sont chargés de l'exécution su présent décret.»[19]

In effetti, con i lavori del periodo napoleonico, quella che era una mulattiera si trasformò in un passaggio agevole per gli eserciti francesi e divenne al contempo una via per minacciare in modo diretto gli austriaci. In fin dei conti, i piemontesi del precedente Regno di Sardegna avevano lasciato il passaggio così disagevole, proprio per evitare di essere invasi troppo facilmente dalla Francia. Nel 1813, però, la situazione generale è assai diversa e la sistemazione di questo valico alpino sancì l'unificazione tra la vecchia Francia e i nuovi dipartimenti francesi del Piemonte italiano.[20] In quest'ottica di cartografia in movimento si può riconoscere il progetto geopolitico di una via diagonale che avrebbe dovuto collegare il Tirreno all'Adriatico da Nizza ad Ancona.[21]

Il decreto Wurtchen fu poi completato da un altro documento (10 giugno) a firma della reggente Maria Luisa,[22] nel quale si specificava che per il progetto di tale monumento l'imperatore aveva in mente di pubblicare un bando di concorso. La costruzione non doveva solo essere decorativa, ma anche perseguire uno scopo d'utilità pubblica. Si stabilì che il giudizio finale sarebbe stato emesso dall'Institut de France, dopo una prima selezione definita da apposite commissioni create presso quest'ultimo, oltre che in seno all'Institut du Royaume l'Insitut d'Italie, l'Académie de Turin, l'Académie de Florence, l'Académie de Rome e l'Académie d'Amsterdam.

«Au nom de S. M. l'Empereur et Roy, etc.

Nous, l'Impératrice et Règente, etc.:

Vu le décret de S. M. l'Empereur et Roy, notre très-cher époux et souverain, en date du 22 mai, du champ de bataille de Wurtchen:

Nous avons décrété et décrétons ce qui suit:

Art. 1er. L'Institut de France, celui du royaume d'Italie, les Académies de Rome, d'Amsterdam, de Turin et de Florence, nommeront des commissaires et prendront tous les moyens qu'ils croiront les plus convenables pour présenter un projet de monument à élever sur le Mont-Cenis, pour réaliser les intentions de l'Empereur.

2. Ce monument devra, autant qu'il sera possible, sans le détourner de sa destination principale et sans nuire à sa durée, offrir en même tems [*sic*] un avantage d'utilité publique.

3. Vingt-cinq millions sont consacrés à son érection. Les devis ne devront pas dépasser cette somme.

4. l'Institut d'Italie et les différentes Académies enverront au président de l'Institut de France les projets qu'ils auront adoptés. Ces envois devront avoir lieu d'ici au 1er novembre, afin que les projets puissent être soumis à S. M. sans le courant de l'hiver, et le monument commencé au printems [*sic*] prochain.

5. Les ministres de l'Intérieur de France et d'Italie sont chargés de l'exécution de présent décret.

Donné en notre palais de Saint-Cloud, le 10 juin 1815.»[23]

I commissari della classe di scienze matematiche e fisiche dell'Institut furono nominati in occasione della seduta del 28 giugno 1813: «La Classe va au scrutin pour nommer les Commissaires sur le monument du Mont-Cenis. / M. Le Comte Monge réunit la majorité absolue. / Par un autre scrutin, M. Prony réunit à son tour la majorité absolue. Ils sont nommés Commissaires. / Un dernier scrutin donne la majorité absolue à M. Carnot. Il est nommé suppléant.»[24] A tutto questo dispiegamento di enti non corrispose un'opera grandiosa, poiché il monumento non fu mai realizzato, quasi sicuramente a causa dei rovesci militari che Napoleone Bonaparte iniziò a subire.

Un altro aspetto che è opportuno osservare, è che il Moncenisio non è la vetta scoscesa di una montagna, quanto piuttosto un altopiano fra due sommità. Difatti, secondo la *Relazione de' Deputati della Commissione del R. Istituto pel Progetto del Monumento da erigersi sul Monte Cenisio*, il luogo più opportuno per posizionare il monumento non era considerato quello più alto – conosciuto come *Le Point Culminant* –, poiché si sarebbe trattato di un punto stretto circondato da vette molto elevate, ciò che avrebbe reso il monumento poco visibile, e poco utile, qualità che invece erano richieste nel bando. Entrambe le cose venivano ovviate dirigendosi verso il *Plateau,* che oltretutto godeva della prossimità del lago: pertanto anche secondo la Commissione l'acqua fu il primo elemento da considerare tra i requisiti di pubblica utilità citati nel decreto.[25] Vale la pena di sottolineare quanto la questione dell'utilità si configurasse come un punto centrale, per le varie commissioni:

«Giunti appena in Milano i signori professori Antolini e Selva chiamati da Bologna e da Venezia, la Commissione si radunò onde cominciare i suoi lavori il giorno primo di settembre del corr. 1813.

La pubblica utilità d'altronde voluta dal Decreto di Parigi, che accompagna quello di Würtzen, costringeva la Commissione ad allontanarsi da tutti que' progetti, che a sì bel fine non si accomodassero; e a ciò volentieri si disponeva la Commissione considerando quanto l'utilità pubblica sia essa stessa una esimia conservatrice delle opere di questo genere. In fatti è facile il vedere come gli enormi sepolcri, i grandi colossi, e le altre memorie di solo fasto, che con tanta profusione ci lasciarono gli antichi, sono perite, o dovettero la loro fortuita conservazione al trovarsi ricoperte dalla terra o in luoghi deserti; mentre duran tuttavia su molti fiumi i ponti dei Romani; mentre molte città godono il benefizio de' loro porti; mentre la moderna Roma beve l'acqua degli antichi acquidotti accuratamente ristaurati.»[2]

La Commissione dell'Institut, dopo aver fatto i dovuti studi e sopralluoghi (Parigi, 25 luglio 1813), decise di fare incidere una mappa dettagliata di questo altopiano, da distribuire a coloro che avessero avuto intenzione di presentare un progetto per il monumento sul Moncenisio. Lo scopo era quello di fornire

ai potenziali candidati tutti gli elementi riguardanti la natura del territorio e necessari per una progettazione accurata.

Questa eccessiva attenzione data all'allestimento del concorso pubblico porta a chiederci il motivo di questa scelta, di costruire un monumento in quel preciso punto della catena alpina. Un'ipotesi abbastanza plausibile è l'equidistanza tra Parigi e Roma, le due capitali di quello che doveva configurarsi come un immenso impero (del resto al figlio dell'Imperatore era stato conferito il titolo di Roi de Rome).[27] Il progetto del naturalista e medico napoletano Carmine Antonio Lippi[28] (1760–1823), di cui parleremo, fu sicuramente notato, tra le varie proposte di monumento del *Mont Cenis*, provenienti per lo più da ingegneri e artisti. Uno fra tutti, quello dell'ingegnere Derrien che con Ducasse[29] aveva co-diretto, la costruzione del tracciato per percorrere la montagna, e che propose di creare un'isola artificiale al centro del lago, su cui poi edificare un tempio.[30]

Lippi, inviando la sua proposta da Napoli direttamente al presidente dell'Institut de France (18 ottobre 1813),[31] si presentò come membro dell' Accademia delle Scienze della capitale del regno meridionale, senza dilungarsi troppo sul proprio profilo professionale e lanciandosi immediatamente nell'esposizione del suo eclatante progetto.

L'obiettivo era quello di unire i cosiddetti tre mari, ovvero l'oceano Atlantico, il mare Adriatico e il mar Mediterraneo, scavando un canale navigabile attraverso il Moncenisio. Lippi, purtroppo, non si dilunga in una descrizione minuziosa del progetto, osservando che avrebbe inviato in un secondo tempo all'Institut una memoria dettagliata a questo riguardo. Malgrado ostacoli imprevisti ne abbiano impedito tuttavia la stampa nel novembre dello stesso anno, pare che l'opera sia stata pubblicata tra il 1817 e il 1818 col titolo *Canal des Alpes pour la jonction des trois mers. Ou aperçu d'un monument le plus magnifique, le plus utile, et de la plus grande durée, qu'on pourrait établir sur le Mont-Cenis, pour transmettre à la postérité la plus reculée le souvenir des prodiges, opérés en 1814 et 1815 par les Puissances alliées en France, pour le repos du monde. Contenant la théorie des canaux des navigation dans les terrains elévés.* In molteplici occasioni, infatti, l'opera viene citata da Lippi e da illustri contemporanei.[32] L'opera al momento risulta introvabile, non ci è dato conoscere con sufficiente chiarezza i dettagli del progetto. I pochi commentatori, quasi coevi, non mancarono però di ironizzare sui mezzi che Lippi aveva ipotizzato di usare per portare l'acqua dell'oceano ad oltre 2000 metri d'altitudine.[33] A questo proposito, Lippi dedicò nel 1820 una pubblicazione ai canali navigabili, alla loro costruzione ed utilità, facendola ampiamente circolare. Si tratta della *Dottrina de' canali navigabili,* dove considerava i laghi nei luoghi più elevati – come quello situato presso il plateau del Moncenisio –, tra le più preziose risorse offerte dalla natura. Lippi

affermava che qualora si sia sprovvisti di una certa lungimiranza, i suddetti laghi finiscono per inondare i villaggi circostanti; quando, invece sono resi navigabili, essi possono anche favorire l'irrigazione dei campi coltivati e l'alimentazione della forza meccanica da applicare alle manifatture.[34]

Attenendoci soltanto al manoscritto di Lippi conservato presso l'Archivio dell'Accademia delle scienze di Parigi, sarebbero stati coinvolti nel progetto i due lati del Moncenisio, ovvero quello savoiardo e quello piemontese, zona già nota per la presenza di miniere di ferro sfruttate fin dai tempi antichi, le cui riserve avrebbero potuto essere utilizzate per pagare le spese, ingenti, dell'opera monumentale di ingegneria idraulica che egli proponeva. Secondo lo scienziato, il canale navigabile si sarebbe unito con il fiume Po: questa futuristica costruzione sarebbe stata di grande utilità all'Italia, alla Francia e alle province Illiriche (cioè i territori corrispondenti grossomodo all'odierna ex-Jugoslavia: Istria, Dalmazia, Ragusa, parti della Carinzia e della Croazia austriache, Slovenia e la costa croata attuali con l'aggiunta delle Bocche di Cattaro). Qualora le miniere di ferro non fossero state in grado di coprire tutte le spese, sarebbe bastato anticiparle: tale era la certezza di Lippi che gli introiti del pedaggio del canale navigabile avrebbero presto reso positivo il bilancio dell'investimento.

L'invenzione idraulica, a dir poco prodigiosa a dire del naturalista napoletano, non era da considerarsi il monumento oggetto del bando di Napoleone, in quanto nel progetto di Lippi si affiancava – al canale navigabile – la costruzione di una terrazza che doveva sovrastare un punto determinato del canale con una vista mozzafiato sulle Alpi: in quel luogo Lippi aveva previsto di far troneggiare una statua monumentale dell'Imperatore.

L'elenco dei fini di pubblica utilità che il progetto d'opera avrebbe potuto soddisfare, secondo la Commissione dell'Istituto del Regno d'Italia, erano i seguenti:

«Primieramente, la memoria dell'avvenimento che l'Imperatore vuol consegnare ai posteri.

2°. Il ricovero de' passeggeri durante la cattiva stagione e le bufere.

3°. Un decente alloggio per la famiglia imperiale.

4°. Un ospizio coi comodi, che a tale edifizio convengono.

5°. Varie caserme con buon numero di stalle, di magazzini, di abitazioni.

6°. Finalmente il culto pubblico, cui si provvede con un tempio semplice, e grandioso dedicato al Santo, di cui Sua Maestà porta il nome.»[35]

Scorrendo questo elenco, ci si rende forse conto di quanto Lippi avesse inteso in maniera più innovativa il concetto di pubblica utilità, nel progettare il canale navigabile citato poc'anzi. Ciò che realmente colpisce della proposta napoletana non è la vastità d'intenti. Canali navigabili[36] per mettere in comunicazione due mari ce n'erano da tempo, uno tra tutti la celebre impresa della

costruzione del Canal du Midi[37] del XVII secolo in Francia (dal 1996 inserito nella lista del Patrimonio dell'Umanità dell'Unesco). Ciò che stupisce è piuttosto il fatto che Lippi, a differenza degli altri candidati, sembra abbia visto in una montagna – nel caso specifico il tratto di Alpi del Moncenisio –, qualcosa che unisce tre mari, invece di qualcosa che separi, funzione attribuita di norma alle catene montuose. Per lui, inoltre, quello spazio era qualcosa da trasformare, da plasmare, con il quale produrre ricchezza grazie ai progressi raggiunti dagli studi naturalistici; non qualcosa di statico, immutabile, che al massimo potesse essere ulteriormente decorato con un nuovo monumento.[38] Questo approccio alla montagna come oggetto scientifico, oggetto d'indagine naturalistica, multidimensionale, era sicuramente frutto degli studi interdisciplinari di Lippi e della sua formazione iniziale svolta a Napoli. Come evidenziato in altre sedi,[39] certe caratteristiche dello sviluppo delle discipline scientifiche a Napoli furono, in maniera più o meno profonda, determinate dalla presenza di una particolare montagna del territorio partenopeo: il Vesuvio.

La seconda metà del XVIII secolo vide, infatti, la nascita dell'interesse di tipo scientifico verso la montagna e la vera e propria scoperta delle Alpi da un punto di vista naturalistico, diverso dalla narrazione delle eroiche ascensioni che monopolizzarono invece la metà del XIX secolo. La montagna era presa in considerazione come luogo e oggetto di studio, sito per sperimentare tutta la forza dell'uomo e della sua capacità di costruire, come già aveva notato Horace-Bénédict de Saussure (1740–1799)[40] e ribadito Eugène Viollet-le-Duc (1814–1879), adottando l'espressione «alti laboratori».[41]

Lippi è un personaggio alquanto stravagante nella storia della scienza del Regno di Napoli, con una naturale inclinazione verso le opere «impossibili»: infatti non smise mai di anelare a soluzioni avveniristiche, che sfidavano e trasformavano quelli che ad un primo sguardo erano ostacoli naturali. Nel 1817, propose un altro progetto volto a unire il mare Adriatico e il mar Mediterraneo,[42] e nel 1809 si dedicò al progetto del primo ponte in metallo sospeso[43] sul fiume Garigliano. Stravaganza e conflitti con i colleghi – si pensi alla causa ventennale che lo vide contrapporsi in tribunale al socio Giuseppe Saverio Poli –, portarono Lippi ad essere internato per un periodo nel manicomio di Aversa.[44] Malgrado ciò, egli si contraddistinse per la sua attenta conoscenza del Vesuvio, cioè quella che nel corso del Settecento può essere considerata la montagna per antonomasia, per tutti coloro che volevano essere considerati veri naturalisti in Europa. Il ritrovamento del taccuino del viaggio in Italia di Alexander von Humboldt, rilegato dallo stesso autore al centro dei suoi diari concernenti il Nuovo Mondo, esemplifica bene questa sensazione. Bourguet ritiene che l'insieme delle osservazioni effettuate in Italia non siano altro che un quadro di confronto per ciò che Von Humboldt, che pure aveva attraversato il Monce-

nisio, aveva osservato sul continente americano. Il Vesuvio e le pratiche legate al suo studio furono per lui modelli in scala di quello che aveva sperimentato all'ombra del vulcano Chimborazo.[45] Lippi non era arrivato nel Nuovo Mondo, ma poteva vantare una considerevole conoscenza comparativa montana, metallurgica e delle miniere grazie all'elevato grado d'internazionalizzazione dei suoi studi. Si era laureato infatti in Medicina a Montpellier nel 1788, e aveva soprattutto partecipato ad un celebre viaggio d'istruzione all'estero, finanziato dal re di Napoli. Si tratta di quello che la stampa battezzò come «viaggio mineralogico» di sei giovani e promettenti naturalisti napoletani, selezionati per andare a studiare mineralogia presso i paesi che in questa disciplina potevano vantare i più avanzati livelli di conoscenza. Giovanni Faicchio, Giuseppe Melograni, Vincenzo Raimondini, Andrea Maria Savaresi, Matteo Tondi e il nostro Lippi partirono il 15 maggio 1789: e visitarono paesi specializzati in questo tipo d'industria come l'Ungheria e l'Inghilterra.[46] Fu un considerevole investimento economico e diplomatico per il regno meridionale.

Tondi (1762–1835), all'epoca, era il più famoso dei sei, ma fu Savaresi ad essere scelto come capogruppo e ciò suscitò da subito dissapori. Presso l'Archivio di Stato di Napoli è conservata la documentazione dell'illuministica impresa del viaggio mineralogico, oltre che una serie di fascicoli denominati *Carte relative alla spedizione di alcuni nostri giovani per apprendere le scienze della mineralogia e della metallurgia,*[47] dai quali si rileva che già dal 1790 iniziarono a differenziarsi gli interessi fra i sei borsisti. Si optò quindi per una divisione in tre coppie. Tondi, sebbene di indole tranquilla, quando si vide assegnato l'irascibile Lippi decise di appoggiare l'avversario Savaresi. Tra colpi di scena ed esperimenti di laboratorio, gli studi dei mineralogisti napoletani proseguirono e si conclusero con un avventuroso viaggio di ritorno attraverso l'Europa ormai rivoluzionaria.[48]

L'irascibile Lippi aveva insomma molta familiarità sia con le montagne europee, che col Vesuvio, che per lui, aveva rappresentato un grande laboratorio per l'elaborazione di teorie più o meno scientifiche. Durante le eruzioni, infatti, il Vesuvio rappresentava una fucina creativa di sostanze, mentre lo sfruttamento dei prodotti vulcanici, come gas e acque termali, iniziava alle sue pendici come in una fabbrica. Molti sono i luoghi interessanti legati alla storia naturale del Vesuvio: non solo le solfatare, le grotte con esalazioni mefitiche, ma anche gli scavi di Pompei ed Ercolano. Qui, molti studiosi stranieri furono invitati ad analizzare le sostanze contenute nei vasi, le pitture murali o i papiri scoperti nel corso degli scavi archeologici. Anche in questo frangente, Lippi si scontrò con l'Accademia delle scienze di Napoli, poiché intendeva divulgare la sua teoria, secondo la quale furono alcune alluvioni a distruggere Pompei, e non le ceneri dell'eruzione del 79 d.C.[49]

Per ritornare al progetto sul Moncenisio, com'era prevedibile i commissari non presero in considerazione il progetto d'ingegneria idraulica del naturalista napoletano, ma non fu l'unico; anche un certo Balzac, che aveva proposto di erigere una statua di proporzioni enormi posante una mano su un bastone e l'altra presentando un ramo d'ulivo[50] e del resto nessun monumento fu costruito al Moncenisio. Ciò non distolse Lippi dai suoi progetti. Nel 1817, nel suo *Corso di scienze relative alla mineralogia; alla geologia; alla chimica mineralogica e metallurgica*, si impegnava nella trattazione di lavori idraulici ad uso delle miniere. Ancora nel 1820, lesse nella sessione del 25 febbraio della Real Accademia di Scienze a Napoli il programma intitolato *Per l'unione dell'Adriatico col Mediterraneo, mediante un canale di navigazione che dovrebbe intersecare la larghezza del Regno di Napoli, ed essere alimentato dal lago Fucino, anche per asciugare, così, i due terzi della vasta grandezza di quel lago.* Di fronte a questa illustre assemblea, Lippi non si limitò a descrivere scientificamente l'opera, ma insistette anche sulle ricadute economiche legate alla peculiare natura del territorio interessato. Trattandosi di terreni elevati, come si è già notato, si potevano poi costruire tutte quelle manifatture che necessitavano di energia idraulica e per risparmiare sulla manodopera il governo avrebbe potuto impiegare i detenuti.[51]

Tuttavia, nel tentativo di Lippi di trasformare la montagna secondo le sue conoscenze geochimiche si può evidenziare la profonda convinzione che essa fosse un oggetto naturalistico in divenire, non un ostacolo da attraversare, ma materia da trasformare grazie al sapere e che poteva anche produrre rendite e migliorie nella vita delle persone. Alla luce delle acquisizioni contemporanee della storiografia, la catena montuosa delle Alpi si configura come una «frontiera aperta» caratterizzata da un complesso sistema di rapporti e connessioni determinato dall'assetto viario che era tutt'uno con la geopolitica napoleonica.[52] Quando però gli studiosi risposero al bando diramato dall'Imperatore per valorizzare il Moncenisio, solo Lippi con la sua proposta ne sottolineò la natura di spazio in mutamento, elemento fluido e non invalicabile. Oltretutto, l'idea di canali navigabili, che facessero intersecare le acque di tre mari, non solo portava alle estreme conseguenze lo scopo del valico, ovvero quello di scardinare l'isolamento rappresentato dalle vette, ma dimostrava anche come egli guardasse alla penisola nell'interezza dello spazio europeo e mediterraneo, enfatizzando quello spirito che aveva fatto di Napoleone un costruttore di strade europee. Vale la pena di ricordare qui che la Commissione riunita a Milano stilò un accurato elenco dei materiali disponibili per l'edificazione del monumento già sulla stessa montagna, ma anche degli altri da procurarsi nei dintorni, laddove però l'utilizzo sarebbe stato proibitivo per l'incidenza dei costi di trasporto. Ed ecco che l'idea di Lippi di un canale navigabile, che agevolasse i trasporti di materiali e merci, acquista tutta la sua importanza.

L'abitudine di osservare il Vesuvio e di sfruttarlo come laboratorio, fu sicuramente un'esperienza fondamentale per il naturalista, come pure il confronto fatto con altre montagne europee, esplorate nel corso dei suoi diciotto anni di studi trascorsi all'estero. Dalla reiterata osservazione dei dislivelli che caratterizzano i corsi d'acqua in montagna, infatti, era giunto alla conclusione che bisognasse sfruttarne l'energia, come scrisse nel suo saggio sui canali navigabili del 1820. Già nell'*Umilissima supplica* al suo sovrano del 1802, asseriva però che studiare le montagne non era prerogativa di tutti: per analizzare questo oggetto d'indagine scientifica ci voleva l'autore viaggiatore; e nemmeno tutti quelli che avevano viaggiato, poi, sarebbero stati in grado di scrivere.[53] Si scorge qui tutta la frustrazione dello scienziato che, sentendosi detentore di una visione cosmopolita, restava inascoltato in merito ai suoi progetti idraulici da chi non si era mai mosso da casa, frustrazione ben chiara nell'amara considerazione del fatto che il viceré in Egitto stava facendo costruire il canale di Alessandria e i napoletani continuavano ad apostrofare quelle popolazioni come barbare.[54] Ad ogni modo, quest'inquietudine di sentirsi sempre imprigionato in due o tre secoli indietro, rispetto alle potenzialità che egli ravvisava nella tecnologia, la si percepisce lungo tutta la vita professionale di Lippi.[55] Canali navigabili furono in seguito davvero costruiti sulle Alpi nella seconda metà del XIX secolo, ad altitudini più modeste, come quello vicino Preintaler Gscheidl[56] e certo non per unire gli oceani, ma per trasportare più rapidamente il legname. È innegabile che Lippi abbia avanzato per le Alpi un'idea quanto mai eccentrica, ma questa visione della montagna-laboratorio, che nelle mani del naturalista perito poteva essere trasformata e resa più produttiva, era connaturata ai luoghi in cui aveva vissuto ed esercitato le sue doti di naturalista.

In apertura: H. Delaroche, *Napoleon Crossing the Alps*, Musée du Louvre, Parigi 1848. Fonte: Metropolitan Museum of Art, CC0, via Wikimedia Commons.

Note

Questo saggio è un contributo preliminare alla mia ricerca nell'ambito dei seguenti progetti presso l'Università Ca' Foscari di Venezia, Dipartimento di Filosofia e Beni Culturali: ERC CoG project, Early Modern Cosmology (Horizon 2020, GA 725883) e FARE EarlyGeoPraxis (Ministero Italiano dell'Università e della Ricerca, ID R184WNSTWH).

1 Ringrazio i due referee anonimi per l'accurata analisi, inoltre Renata De Lorenzo, Rossella De Ceglie e Patrice Bret per le preziose riletture.

2 G. W. F. Hegel, *Correspondance / Hegel; traduit de l'allemand par Jean Carrère; texte établi par Johannes Hoffmeister*, Parigi 1962, t. 1, 1785–1812, p. 114.

3 J. Mathieu, *History of the Alps, 1500–1900: environment, development, and society*, Morgantown 2009.

4 L. Zanzi, «Il ruolo delle Alpi nella storia europea tra Settecento e Ottocento», in: A. Conte (a cura di), *Le Alpi: dalla riscoperta alla conquista: scienziati, alpinisti e l'Accademia delle scienze di Torino nell'Ottocento*, Bologna c2014, pp. 13–33, p. 14; J. Bellet, *Le col du Mont-Cenis, porte millénaire des Alpes*, Maurienne 1976.

5 N. Aude, «À la conquête des Alpes: l'épopée de l'armée de Réserve, du col du Grand-Saint-Bernard au fort de Bard», *Revue de la Société des Amis du Musée de l'Armée*, 148, 2016, pp. 61–65; E. Camanni, *Il grande libro del ghiaccio*, Roma 2020, p. 8.

6 Per la reazione degli italiani al loro passaggio si rinvia a J. de Metz (pseud. de Mme Benjamin Arthaud née Marie-Thérèse Rey), *Aux pays de Napoléon: l'Italie, 1796–1797–1800, d'Albenga à Leoben, passage des Alpes, Marengo*, Grenoble 2011.

7 J. Mathieu, *The Alps: An Environmental History*, Medford 2019, Preface. G. Pécout, *Penser les frontières de l'Europe du XIXe au XXIe siècle*, Parigi 2004. Per le riflessioni e i riferimenti archivistici e bibliografici relativi agli spostamenti delle armate napoleoniche sono molto grata a Giorgio Gremese. M. Lechevalier, «Les ingénieurs des Ponts et Chaussées et le franchissement des Alpes sous le Consulat et l'Empire», in: J.-O. Boudon (dir.), *Napoléon Ier–Napoléon III bâtisseurs*, Parigi 2014, p. 26. G. Simoncini, «Aspetti della politica napoleonica dei lavori pubblici in Italia», in: *Villes et territoire pendant la période napoléonienne (France et Italie)*, Actes du colloque de Rome (3–5 mai 1984), Roma 1987, pp. 1–21.

8 E. de Las cases, *Mémorial de sainte-Hélène*, vol. 2, p. 389 (29 settembre 1816), cit. in: E. Pagano, «La strada napoleonica del Sempione», *Archivio storico lombardo*, 2006, pp. 11–41 (qui 41).

9 Pagano (vedi nota 8), p. 12.

10 «The mountains are as a rule a world apart from civilizations, which are an urban and lowland achievement. Their history is to have none, to remain almost always on the fringe of the great waves of civilization, even the longest and most persistent.» F. Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II, Tout d'abord les montagnes*, 1949, citato in: J. Mathieu, «The European Alps – an exceptional range of mountains? Braudel's argument put to the test», *European Review of History: Revue européenne d'histoire*, 24, 1, 2017, pp. 96–97.

11 J. Bellet, *Le col du Mont-Cenis: porte millénaire des Alpes*, Lione 1976, p. 85.

12 Lechevalier (vedi nota 7), p. 25.

13 Pagano (vedi nota 8), p. 18.

14 *Ibid.*, p. 19.

15 E. Iacchello, P. Militello, «Territorio», in: M. P. Donato et al. (dir.) *Atlante storico dell'Italia rivoluzionaria e napoleonica*, Roma 2013, pp. 50 e ss.

16 Cit. in F. Barbey, *La route du Simplon*. Illustrations de Fréd. Boissonnas, Ginevra 1906, p. 114.

17 Alcuni edifici furono teatro di eventi storici

dell'epoca napoleonica, come la sosta di papa Pio VII nel corso del suo trasferimento da Savona a Fontainebleau nel 1812. *Pio VII et le docteur Claraz* www.latraceclaraz.org. Ringrazio vivamente Jonathan North per la segnalazione.

18 M. Blanchard, *Les routes des Alpes occidentales à l'époque napoléonienne (1796–1815). Essai d'étude historique sur un groupe de voies de communication*, Grenoble 1921.

19 Archivio di Stato di Milano, Serie: *Autografi/Principi e sovrani/XXI* – Napoleone I. Monumenti M-Z, 75 B Monumento del Moncenisio, B1 Decreto di Napoleone per l'erezione di un monumento nel Moncenisio, 1813, 22 Maggio, 176.

20 Lechevalier (vedi nota 7), p. 18.

21 B. Gainot, «Guerra ed esercito», in: Donato (vedi nota 15).

22 Maria Luisa era reggente dal 15 aprile 1813, Maria Luisa (Luigia) d'Asburgo-Lorena, imperatrice dei Francesi, poi duchessa di Parma, Piacenza e Guastalla (1791–1847), in: *DBI*, 70, 2008.

23 Archivio di Stato di Milano, *Autografi/Principi e sovrani/XXI* – Napoleone I. Monumenti M-Z, 75 B Monumento del Moncenisio B2 Foglio di richiamo a «Monumenti» 1813, 10 giugno 176. Autografi/Principi e sovrani/XXI – Napoleone I. Monumenti M-Z, 75 B Monumento del Moncenisio B3 Lettera del Ministro dell'interno al principe Eugenio, in cui si dà conto di quanto è stato fatto per dare esecuzione al decreto 22 maggio 1813, con l'approvazione firmata dal principe in data 25 giugno 1813, e a cui è allegata copia di una relazione del presidente del Regio Istituto Italiano al Ministro dell'interno 1813, 23 giugno 1813, 25 giugno; *Moniteur universel*, 11 giugno 1813, p. 2.

24 Académie de sciences, *Procès-verbaux des séances de l'Académie tenues depuis la fondation de l'Institut jusqu'au mois d'août 1835*, Hendaye, 1914, tome V, p. 225.

25 Bossi Giuseppe Zanoja prof.e d'architettura nella R.e Accademia di Milano Cagnola, *Commissione del Reale Istituto pel progetto del monumento da farsi sul monte Cenisio Relazione de' Deputati di detta Commissione incaricati di visitare il luogo ec.*, Milano 10 agosto 1813, in: F. D. Peruta, «L'istituto Nazionale Italiano e il Progetto napoleonico del monumento sul Moncenisio (1813)», *Storia in Lombardia*, 22, 3, 2002, pp. 107–120 (qui p. 111).

26 *Commissione del R. Istituto pel Progetto del Monumento da erigersi sul Monte Cenisio*, Milano 11 ottobre 1813, in: Peruta (vedi nota 25), p. 116.

27 A. Palluel-Guillard, «Les routes de montagnes: le franchissement des Alpes», in *Napoléon bâtisseur*, Hors-série de *la Revue Napoléon*, 4, Février 2010, pp. 52–58 (qui p. 57).

28 F. M. Lo Faro, «Ingegneri, architetti, tavolari: periti 'di misura' nel Regno di Napoli fra Settecento e Ottocento», in: R. De Lorenzo (a cura di), *Storia e misura. Indicatori sociali ed economici nel Mezzogiorno d'Italia (secoli XVIII–XX)*, Milano 2007, p. 355.

29 A. Duluc, *Le Mont Cenis: sa route, son tunnel: contribution à l'histoire des grandes voies de communication*, Parigi 1993, p. 17.

30 G. Gardes, *Histoire monumentale des deux Savoies. La mémoire de la montagne* 1, Lione 1996, p. 158.

31 Archives de l'Académie des Sciences, *Dossier 15 Mons Cenis*, Lippi, Projet hydraulique colossal, Naples, le 18 octobre 1813. Il 2 dicembre arrivarono i progetti dell'Istituto del Regno d'Italia e il 9 dicembre quello dell'Accademia di Firenze.

32 P. Calà Ulloa, *Pensées et souvenirs sur la littérature contemporaine du Royaume de Naples*, Ginevra 1858, vol. 1, p. 360.

33 C. Lippi, *Programma Per l'unione dell'Adriatico col Mediterraneo, mediante un canale di navigazione che dovrebbe intersecare la larghezza del Regno di Napoli, ed essere alimentato dal lago Fucino, anche per asciugare, così, i due terzi della vasta grandezza di quel lago*, Napoli 1820, pp. 21–27.

34 C. Lippi, *Dottrina de' canali di navigazione ne' terreni elevati*, Napoli 1820, pp. 14–15.

35 *Commissione* (vedi nota 26), p. 117.

36 M. Cerón, *Mapping Europe's waterways in George III's Topographical Collection*, www.bl.uk/picturing-places/articles/mapping-europes-waterways-in-george-iiis-topographical-collection.

37 A. Andréossy, *Histoire du Canal du Midi: Connu précédemment sous le nom de Canal de Languedoc*, Cambridge 2014, ed. originale Parigi an VIII (1799); A. Staiger, «Le canal du midi, 350 ans d'histoire au fil de l'eau», *Historia*, 835/836, July 2016, pp. 120–125.

38 Quasi incorporando nella personalità di Lippi la transizione avvenuta lungo il XIX secolo dal *mountain gloom* al *mountain glory* relativamente alla rappresentazione delle Alpi. J. Mathieu, «The European Alps – an exceptional range of mountains? Braudel's argument put to the test», *European Review of History– Revue européenne d'histoire*, 24, 1, 2017, pp. 96–107 (qui p. 102). L. Blanco (a cura di), *Organizzazione del potere e territorio: contributi per una lettura storica della spazialità*, Milano 2008, p. 156.

39 C. Guerra, «If you don't a have a good laboratory, find a good volcano: Mount Vesuvius as a natural chemical laboratory in eighteenth century Italy», *Ambix*, 62, 3, 2015, pp. 245–265.

40 H. B. de Saussure, *Voyages dans les Alpes, précèdes d'un essai sur l'histoire naturelle des environs de Genève*, Neuchâtel 1779–1796.

41 E. E. Viollet-le-Duc, *Le massif du Mont Blanc: étude sur sa constitution géodésique et géologique sur ses transformations et sur l'état ancien et moderne de ses glaciers*, Parigi 1876, citato in: C. Bigg, D. Aubin, P. Felsch, «Introduction: The Laboratory of Nature. Science in the Mountains», *Science in Context*, 22, 3, 2009, pp. 311–321.

42 C. Lippi, *Lago Fucino emissario di Claudio e canale di navigazione per l'unione dell'Adriatico col Mediterraneo, che potrebbe farsi colle acque di quel lago. Monumento idraulico di utilità pubblica, per tramandare alla posterità la più rimota il fortunato ritorno di S.M. Ferdinando 1. nel suo Regno di Napoli nell'anno 1815*, Napoli 2017. Ringrazio la Biblioteca Provinciale Scipione e Giulio Capone di Avellino per la sollecita assistenza.

43 C. Lippi, *Trionfo in Napoli, in Parigi ed in Londra del ponte pensile proposto pel Garigliano*, Napoli 1820.

44 Lippi rientrato nel 1797 dal viaggio d'istruzione volle subito mettere in pratica quello che aveva appreso, propose a Giuseppe Poli di creare una fabbrica di pallini da caccia e l'impresa fu molto apprezzata, ma al ritorno dall'esilio con i sovrani Poli non ottemperò più ai suoi impegni. *La fabbrica de pallini all'inglese stabilita in Posillipo da Carminantonio Lippi associato col signor d. Giuseppe Poli*, Napoli 1802?; *Lippi e Poli. Causa relativa alla bella fabbrica di pallini da caccia all'uso inglese, con felice riuscita stabilita in Posillipo dai socj D. Carminantonio Lippi e D. Giuseppe Poli.* Sulla triste vicenda del periodo trascorso da Lippi in manicomio ci sono ancora dei punti oscuri, anche perché la diagnosi che permise il ricovero fu firmata da Saverio Macrì, suo principale avversario quando espose all'Accademia delle Scienze di Napoli la sua teoria dell'inondazione di Pompei. F. D'Angelo, *Dal Regno di Napoli alla Francia: viaggi ed esilio tra Sette e Ottocento*, Napoli 2018, p. 224.

45 M. N. Bourguet, *Le monde dans un carnet: Alexandre von Humboldt en Italie 1805*, Parigi 2018.

46 R. Spadaccini, «Dalle miniere agli archivi. Viaggio mineralogico in Europa di sei napoletani», *Napoli Nobilissima*, V serie, vol. III, fasc. V–VI, 200, pp. 179–206.

47 Archivio di Stato di Napoli, *Segreteria e Ministero degli affari esteri*, N.° 1. Dal 1789 al 1794, 4821, N.° 2. Dal 1795 al 1797, 4822

48 La vicenda del viaggio è trattata ampiamente nei capp. II–III di C. Guerra, *Lavoisier e Parthenope. Contributo ad una storia della chimica del regno di Napoli*, Napoli 2017.

49 C. Lippi, *Esposizione de' fatti, che da novembre 1810 a febbraio 1815 han avuto luogo nell'Accademia di Scienze di Napoli, relativamente alla scoperta geologico-istorica di C. Lippi, dalla quale risulta, che le due città Pompei ed Ercolano non furono distrutte, e sotterrate dal Vesuvio. Seguita da'torti, ricevuti sin al 1815 dall'autore in Napoli, de' quali gli autori sono stati alcuni Accademici potenti suoi compagni, e principalmente il signor Conte Zurlo*, Napoli 1815.

50 S. Truchet, «Le Montcenis et les projets de Napoléon Ier», *Travaux de la société d'histoire et d'archéologie de la Province de Maurienne*, vol. 5, 1881, p. 164; Bellet, (vedi nota 11), p. 88: «un Napolitain rêve d'un canal de jonction de l'Adriatique à l'Océan passant par le Mont-Cenis (il oublie que le col culmine à plus de 2000 m d'altitude). Un architecte de Bordeaux (Combes) propose de tailler la montagne en pyramide. La fin de l'Empire devait mettre fin à ces géniales élucubrations.»

51 Lippi (vedi nota 33).

52 Iacchello/Militello (vedi nota 15), pp. 16–19.

53 C. Lippi, *Enciclopedia montanistica e metallurgica*, Napoli 1802, pp. IV–V.

54 Lippi (vedi nota 34), p. 30.

55 C. Lippi, *Umilissima supplica ch'alla real maestà di Ferdinando IV re delle Sicilie, il suo fedelissimo suddito Carminantonio Lippi divotamente umilia, e rassegna*, Montpellier 1805, p. 4, citato da: F. D'Angelo, *Dal Regno di Napoli alla Francia: viaggi ed esilio tra Sette e Ottocento*, Napoli 2018, p. 88.

56 Ringrazio Jon Mathieu per la gentile segnalazione.