

Fig. 29 - Le due stazioni, della Circumvesuviana e della Vesuviana, viste da un angolo della piazza di Pugliano. La foto risale ad un periodo compreso tra il 1913 e il 1918 (pag. 12)

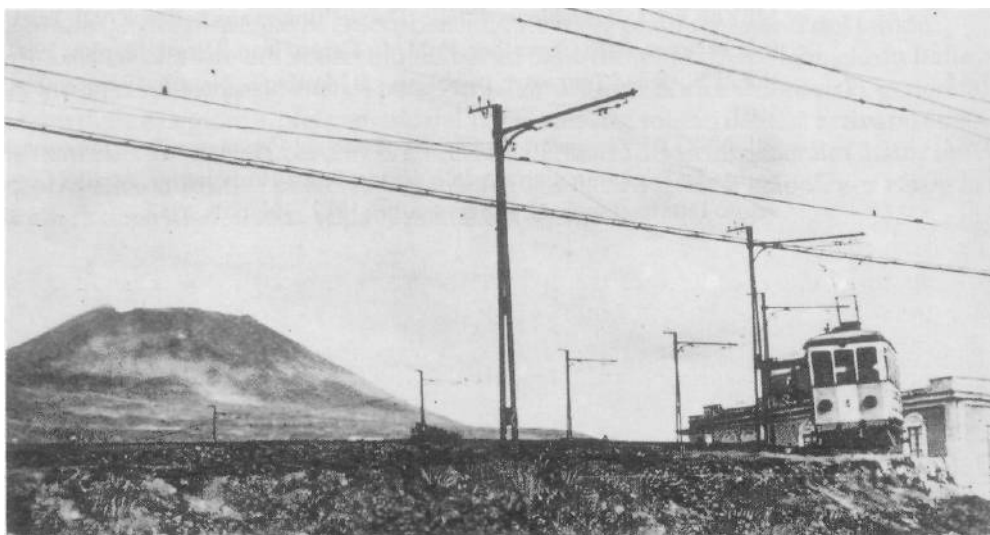


Fig. 30 - Il trenino della funicolare sul terrapieno che da Pugliano portava al Vesuvio. L'edificio che si scorge sulla destra ospitava i Carabinieri. Siamo intorno alla metà degli anni Trenta

IL GIGANTE E I NANI

Fucini forse fu davvero l'ultimo dei viaggiatori illustri a salire a piedi fino al ciglio del cratere. La necessità di rendere più comodo l'accesso al Vesuvio spinse infatti il banchiere inglese Oblieght a concepire, nel 1878, una funicolare a vapore, il cui progetto fu redatto ed attuato dall'ing. Emilio Olivieri.

Il sistema adottato fu quello così detto prismatico, che era già in esercizio altrove, modificato tuttavia per adattarlo alla natura speciale del suolo. La funicolare era composta di due vie, cosicché mentre una carrozza saliva, un'altra poteva scendere. Ciascuna via constava di una trave di quercia larga 26 centimetri, alta 47, su cui era sistemata una rotaia di ferro; altre due rotaie, più piccole, erano messe, lateralmente, ai piedi della trave, e poggiavano, con bollette a vite, su delle traversine, fra le quali erano messi altri pezzi, diagonalmente.

La carrozza aveva sei ruote, due grandi e quattro piccole, quasi orizzontali; le due ruote grandi, l'una in testa e l'altra in coda alla vettura, scorrevano sulla rotaia, collocata sulla trave; le quattro piccole, quasi orizzontali, correvano sulle piccole rotaie e mantenevano la carrozza in equilibrio nella sua sede.

Ogni carrozza era provvista di un freno, concepito perché potesse arrestare la corsa quasi all'istante. Dai tecnici si assicurava tuttavia che questo freno era un lusso superfluo, poiché ogni carrozza era tirata da due funi di acciaio indipendenti, che, insieme, potevano resistere ad uno sforzo di 25 tonnellate. Due macchine a vapore, ad alta pressione, davano moto alle funi, che, arrivate alla sommità, erano rimandate da due grandi pulegge assicurate ad un gran telaio di legno, situato su una piattaforma di muratura.

E il Vesuvio? Per ora, lasciava fare : novello Gulliver, si faceva imbracare da un intrico di funi, di corde, di congegni meccanici. I nani sembravano averla vinta su di lui...

L'avvento della funicolare, che venne inaugurata il 6 giugno 1880, fu salutato con quello scoppio di felicità incontrollata che è la canzone «*funiculi -funiculà*» : scritta dal giornalista Peppino Turco e musicata da Luigi Denza, questa celebre melodia fu cantata per la prima volta, dai suoi stessi autori, nei saloni dell'Albergo Quisisana di Castellammare di Stabia.

La ditte costruttrice vendette poi la funicolare ad una società francese, che a sua

volta la cedette alla ditta inglese *Th. Cook and Son*, una compagnia destinata a diventare famosa. I viaggiatori partivano con carrozze a cavalli (in estate alle sette del mattino, in inverno alle otto) dalla Galleria Vittoria di Napoli, nei cui pressi erano sistemati gli uffici della *Cook*, impiegando circa tre ore e mezzo per raggiungere la stazione inferiore della funicolare, che si trovava a 794 metri sul livello del mare; qui effettuavano una breve sosta in un caffè (decorato alla pompeiana), quindi salivano sulla funicolare che li portava alla stazione superiore, situata a 1180 metri di quota; infine percorrevano circa 100 metri a piedi per attingere l'orlo del cratere.



Fig. 31 -«...La prima tappa del viaggio si concludeva nel paradiso del Vesuvio, vale a dire nell'oasi verdeggiante e saluberrima dell'Eremo, con la sua gaia stazione, dove cessava la rotaia a dentiera; con la sua linda chiesetta, che custodiva una pregiata statua in legno del Redentore; con l'elegante e moderno Hotel Eremo...»

L'esperienza era meravigliosa. Alcune foto d'epoca ci mostrano ancora le immagini di quei primi utenti della funicolare, che si accingono all'entusiasmante scalata - quasi pregustando il brivido dell'avventura - sul nuovo prodigio della tecnica. Carabinieri in alta tenuta facevano da scorta a seri signori in tuba e sofisticate *ladies* dalle lunghe gonne. Il guidatore era provvisto di un corno col quale segnalava l'arrivo. Ecco come racconta la sua ascensione Carlo Del Balzo, che visitò il vulcano subito dopo l'inaugurazione del Piano inclinato :

« Quando da una delle finestre del ristorante, tra un boccone e l'altro, impazienti, aspettate il vostro turno, levate lo sguardo su quelle due carrozze, l'una che scende dall'alto dalla stazione di arrivo, ad 800 metri sul livello del ristorante ed a 1180 sul mare, e l'altra piglia le mosse, a pochi passi lontano da voi, per salire a quell'altezza, con una pendenza di 33 gradi, non provate altra sensazione che di stupore : non vi turba nessun senso di paura, perché sapete che la scienza ha regolato, coi suoi calcoli infallibili, quello spettacolo magnifico. Poi seguite con simpatia, ammirando, il veicolo che si arrampica su quella nuda montagna, e guardate, a dritta e a sinistra della via aerea, quel deserto grigio, scorrevole, mobilissimo, di cenere e di lapillo, che, quasi, tocca il cielo. Non vi assale nemmeno qui sgomento di sorta, ma parvi, obliosi di tutto, di essere caduti in una terra ignota, e di trovarvi innanzi ad un gioco di giganti. E quando salite nella carrozza e vi sentite quasi sollevati nell'aria, provate, così sospesi, un'impressione strana, potente, indimenticabile, da potersi paragonare a quella vivissima che da l'ascensione in un pallone aerostatico...

Mentre la carrozza sale, diritta, dolcemente, maestosamente, guardando quella terribile pendenza di 33 gradi, e sentendovi comodamente seduto, bene orizzontalmente, vi punge l'invincibile curiosità di guardare la via, e potete farlo solo per pochi istanti, se non volete essere vinto dal capogiro. Pur questi pochi momenti vi bastano a farvi notare che solo, qua e là, vi sono tracce di lava, sopra di cui sono poggiate le traverse, e che ad una certa distanza non vi è più che cenere e lapillo. Così, la via pare da vicino ancor più meravigliosa; e come fanciulli quasi la rompereste per vedere, a vostro agio, com'essa è fatta. E questa sensazione è pari e, forse, anche inferiore a quella che l'animo vi accarezza, in mezzo a quella stupenda quiete, guardando tutta la gioconda plaga napoletana, così popolosa, così colorita, che, impiccolita e addolcita dalla distanza, vi pare la copia, in miniatura, del quadro, che ammiraste salendo da Resina all'Osservatorio. Con queste due sensazioni di meraviglia e di dolcezza ponete il piede sulla stazione di arrivo, sopra cenere e lapillo infidi » (Del Balzo, 1972 : 289 - 292, passim).

La possibilità di guadagnare la vetta più a buon mercato, in termini di fatica e di sudore, attirò nuove legioni di visitatori, anche se ci fu chi continuò a preferire il tradizionale sistema di arrampicata (cavallo, guide e ... piedi). Tra questi ultimi va segnalato lo scrittore catalano Vicente Blasco Ibanez, al quale l'aspetto sornione del Vesuvio non ispirò molta fiducia :

« La feracità del suolo e l'ipocrisia del vulcano, che per anni respira come un bambino per attirare le sue future vittime, fanno sì che gli agricoltori napoletani cerchino questi campi nelle cui viscere regna un'eterna estate. Numerosi boschi di pini orlano i grandi rettangoli di terra irrigata. Le vigne agitano i loro pennacchi di pampini rossicci in cima ai germogli attorcigliati al ceppo. Gruppi di casine bianche, come se non bastasse loro la bella pianura, salgono per le falde del vulcano. Sembrano frotte di bambini che, vedendo addormentato il gigante, si arrampicano audacemente per tirargli le orecchie ...

Al di sopra dei tetti si vede l'imponente massa del vulcano con i suoi pendii puliti e brillanti per le eruzioni. Basta una semplice indigestione del Vesuvio, che abbia un colpo di tosse ed espettori un po' della sua saliva rossa, perché immediatamente tutto il villaggio resti annegato sotto una pioggia di fuoco ... ».

Intanto, le guide descrittive di Napoli e dintorni facevano a gara nel celebrare l'ebbrezza derivante dalla salita sul Vesuvio. In una di esse, del 1892, è scritto :

« Da Resina vi conduce una strada carrozzabile. Nelle rigogliose viti cresce il celeberrimo Lacrima Christi. La bottiglia costa 1 lira. Quanto più si sale, tanto più splendida diventa la vista. Dopo 1 ora e 1/2 si arriva al cosiddetto eremitaggio e all'Osservatorio Meteorologico (676 m.) di cui è direttore il celebre Palmieri. 15 minuti al di là dell'Osservatorio è la stazione della Funicolare, che è lunga 820 m. e sale 400 m. Dall'estremità della ferrovia, sin al sommo del cratere abbisognano ancora dai 10 ai 15 minuti. Anche da Pompei si può salire sul Vesuvio. Gli albergatori provvedono cavalli e guida a 6 o 7 lire per persona. Dopo due ore si raggiunge presso Boscoreale l'ultimo cono, che si sale in 1 ora e 1/2 » (pagg. 45-46).

Il 31 dicembre del 1899, ultimo giorno del secolo, il sacerdote lombardo Achille Ratti (futuro Pio XI), trovandosi a Napoli, volle recarsi a vedere il Vesuvio. Vi si avviò di buon mattino e celebrò la messa nella chiesetta del Salvatore, a mezza costa; poi effettuò a piedi l'ultimo tratto della salita, fino al conetto eruttivo. Ecco, vergate di suo pugno, le impressioni di quella gita ;

« Ci accolse (il Vesuvio) con un forte rombo, seguito da un'esplosione che, illuminando tutto in tondo, anzi tutta la cavità del cratere, ci fece rimanere attoniti alla terrificata grandezza dello spettacolo che si svolgeva sotto gli occhi nostri. La gran bocca del vulcano ci stava dinanzi spalancata in tutta la sua vastità. Dal cono sorgente al fondo del cratere, come da un ceppo di vivida fiamma, un elegante (non saprei dire altrimenti) getto di materia incandescente balzava gigantesco zampillo seguendo la verticale, e raggiunta l'altezza dell'orlo e superatala di parecchio, si espandeva non meno elegantemente in ampio lembo convesso, ricadendo come pioggia di fuoco, sui ripidi fianchi del cono medesimo.

Fu un momento, poi, mentre il rombo andava come allontanandosi nella profondità della terra, il getto igneo si abbassava rapidamente e le bocche del cono si andavano rinchiudendo : le fiamme ne lambivano, guizzando per pochi istanti ancora, gli orli e finalmente tutto rientrava nell'oscurità e nel silenzio della notte».

Erano i segni premonitori - quelli ai quali assistette il futuro pontefice nella «notte media fra due secoli » - del risveglio del gigante, che, insofferente di legacci e corde, divelse nel 1906 le rotaie della funicolare con tutta la linea aerea, sommergendo - sotto un cumulo di materiale frammentario, alto 20 - 30 metri - la vecchia stazione superiore, la casa delle macchine, quella delle guide e un ricco albergo che sorgevano nei pressi. I nani furono costretti a battere, ancora una volta, in precipitosa ritirata ...

Un viaggio in carrozza

Morta una funicolare, se ne fa un'altra. Già nel 1902, per rendere più agevole la salita sul vulcano, era stata costruita la *Ferrovia Vesuviana*, partente dalla Fermata degli Olivi, a monte del Santuario di Pugliano; successivamente fu aggiunto un altro tratto di binario, che partiva dalla *Stazione della Funicolare*, completata nel 1913. La nuova

ferrovia della funicolare vesuviana effettuava le sue corse sui tratti Pugliano - Osservatorio - Stazione inferiore : le carrozze del trenino (che trasportavano i passeggeri a scaglioni di trenta per volta) erano bellissime e funzionavano con ogni tempo, come ricaviamo dai ricordi del Malladra.

Si iniziava la salita del Vesuvio con una forte rampa (8 %) su alto terrapieno da cui con ponte in ferro (ora non più esistente) si attraversava la sottostante via Trentola. Le case che si scorgevano dai finestrini formavano appunto la frazione resinense di questo nome, a monte della chiesa di Pugliano. Poco più in alto, a sinistra, appena visibile tra il fogliame dei frutteti, era la sede dell'*Acquedotto Vesuviano*, che dal principio del secolo distribuisce ai Comuni della fascia costiera una diramazione delle acque del Serino. Si passava sotto un altro ponte di ferro, che serviva alla tramvia Trentola - Napoli, e poco più avanti sotto il ponte in muratura della strada provinciale Resina - Osservatorio; e si entrava in profonda trincea, scavata nello spessore delle lave del 1631, su cui in primavera si allargavano magnifici festoni a grandi fiori rosei.

Usciti dalla trincea delle lave del 1631, che si erano distese su gran parte del territorio resinense, si entrava in una zona solitaria e virgiliana, piantata ad olivi, costeggiando la parte più alta del bosco reale di Portici, poi privato, che si distingueva col nome di *Bosco Catena*. Di fronte il terrapieno dell'autostrada di Pompei (aperta nel 1925), e, a sinistra, la stazione della medesima, relativa ad Ercolano - Resina, da cui si dipartiva il collegamento con la strada dell'Osservatorio, e presso la quale sorgeva e sorge tuttora un grandioso stabilimento per la lavorazione del corallo. Si attraversava l'autostrada in sottopassaggio, là dove la nostra ferrovia aveva stabilito una fermata facoltativa, e si incontrava a destra la provinciale dell'Osservatorio, che si snodava fino a S. Vito attraverso una zona famosa per la produzione di albicocche.

Groppi di lave, sporgenti dalla campagna e coperte da fichi d'India, interrompevano la linea piana dei campi facendosi più frequenti e più elevati : la regione era tutta accidentata da piccoli dossi, con rare case coloniche qua e là; erano le lave dell'eruzione del 1767, in mezzo alle quali, sulla destra, si elevava la poetica e solitaria chiesetta di S. Vito, che nel corso dell'anno, durante i festeggiamenti in onore dell'omonimo santo, si animava insolitamente di folla, di luminarie e di fuochi pirotecnici. Una lapide sulla facciata ricordava che essa esisteva fin dal 1680, cioè molto prima che la circondassero le lave del 1767 (*fig. 15*).

Dopo la fermata di S. Vito, abbandonata la rotabile dell'Osservatorio, il pendio si faceva più sensibile; sulla destra, altre lave più oscure sembravano scendere dal monte come su una grandiosa scalinata; erano cupole sopra cupole e dossi sovrapposti con rade macchie di erbe, delle quali alcune ramificazioni si spingevano a sinistra della linea. Erano le lave del 1858 - 60.

Sulla destra, proprio in vicinanza della più bassa e nera cupola del 1858, un edificio giallo - rossigno, noto col nome di *Casa Marsiglia*, s'innalzava su un poggio e sopra il verde dei ricchi vigneti inframmezzati da alberi fruttiferi. Un attimo a meditare sui rischi che la costruzione aveva corso durante gli efflussi del menzionato anno, ed ecco pararsi innanzi lo sperone occidentale del Somma con i suoi boschi di castagno e i suoi vigneti : del Vesuvio ormai non si scorgeva, molto in alto, che il

pennacchio di fumo. Alcuni pini che si vedevano sull'altura, dalle foglie distaccate ma ancora vivi e vegeti, mostravano chiaramente quanto dannoso fosse il flagello delle piogge caustiche e dei gas vulcanici sprigionati dal terribile colosso nei suoi momenti d'insano furore.

Dopo le lave del 1858, che sembravano ancora in movimento, il paesaggio mutava rapidamente. La campagna scompariva sotto le colate che a più riprese avevano devastato questa magnifica regione detta le *Novelle di Resina*, così celebre per i suoi vini e le sue frutta. Alla sinistra si sollevavano in creste bizzarre nuove lave, scese dal salto di Faraone che, ora, stava quasi di fronte : una rupe ferrigna, solcata da numerosi burroni, che contrastava col verde dei castagneti che lo chiudevano da entrambi i lati, e che scaricava il sovrastante Fosso della Vetrana. Di qui erano passate le lave del 1850 - 55, del 1867 - 68 e del 1872, che si erano sovrapposte in grandi e caotiche stratificazioni sull'antica piana delle Novelle. I resinesi, che sapevano ricavare vantaggi anche dai disastri, vi avevano stabilito delle grandi cave di pietre da taglio, ricavate dalle lave vomitate dal Vesuvio nel corso dei secoli, comprese quelle del 1868. Praticamente non vi fu strada delle province meridionali dell'Italia che non fosse stata lastricata dalla pietra del Vesuvio, la quale peraltro era un prodotto molto richiesto anche all'estero, soprattutto nei porti d'Oriente, dove aveva avuto un notevole sviluppo grazie all'attività dell'industriale Formicola.

Oltrepassato un piccolo lagno, che scaricava le acque pluviali del Fosso della Morte a destra, si raggiungeva la centrale elettrica della ferrovia vesuviana, dove sotto ampie tettoie si trovavano i forni a gas povero, i motori a scoppio, le dinamo, le batterie degli accumulatori, e tutto ciò che serviva a creare e fornire l'energia elettrica per il servizio della ferrovia e della funicolare. Qui pure stavano le officine di riparazione e il deposito del materiale rotabile. Cominciava qui la terza rotaia a dentiera : sul fronte anteriore si allungava infatti la prima tratta della *cremagliera*, con la pendenza del 25%, a fianco di grandi serbatoi nei quali si raccoglieva l'acqua piovana.

Spinta da un locomotore di 200 cavalli, la vettura si arrampicava sul binario a dentiera alla velocità di 7 km all'ora. In quindici minuti sarebbe giunta all'Eremo. Il pendio variava dal 18 al 25%; ma il viaggiatore ci si abituava subito, e non si accorgeva più dell'inclinazione della vettura. Erano invece gli oggetti circostanti, i pali della linea aerea, le case un po' distanti, che sembravano inclinati sul falso piano di orizzontalità che si era venuto formando. Persino il mare, il simbolo del piano orizzontale, sembrava obliquo e in discesa verso il Vesuvio. A mano a mano che si saliva, l'orizzonte si dilatava rapidamente, ed ecco delinearci in basso, a sinistra, il gran mare di lava del 1872.

I primi castagni, misti ad olivi, peri, sorbi, fichi e albicocchi, fiancheggiavano la salita. Ma la coltivazione principale era la vigna, coi lunghi tralci tirati da ogni parte, in disordine, come un graticcio teso a un metro e mezzo di altezza. Di qui si ricavava il famoso Lacrima Christi, bianco e rosso, spremuto dalle ceneri e dai tufi del vulcano ardente.

Sulla destra, una serie di poggi declinava tra burroni e burroncelli, fino al Fosso della Morte, al di là del quale si stendevano le lave del 1858. Sul ciglio del Fosso si

ergeva il rosso edificio di *Casa Brunelle*, sotto la quale, in fondo al burrone, dalle fenditure di un'antica lava, usciva, soffiando, dell'aria fresca, e, porgendo l'orecchio, si sentiva il gorgogliare di acque scorrenti.

Più in alto, dove il Fosso si avvicinava alla ferrovia per esserne attraversato, si notava un bosco di castagni. A sinistra, il salto del Faraone con le sue lave grigiastre faceva ogni tanto capolino dagli alberi, chiuso dall'altro lato dalle pareti boschive e ripidissime del Somma; qui fu costruito un tiro a segno militare.

Si entrava in trincea, scavata fra tufi nei quali erano disseminati grossi macigni. Banchi di lapillo e pomice identici a quelli di Pompei, attestavano che questa ingente formazione, che aveva più di sessanta metri di spessore, apparteneva all'epoca dell'eruzione pliniana.

La ferrovia nella trincea descriveva una stretta curva a sud, al di là della quale un meraviglioso panorama si squadernava sotto gli occhi dei viaggiatori : tutta la Campania felice, con la sua capitale e i suoi innumerevoli borghi, si allungava ai piedi del monte. Ancora una curva per girare intorno al salto del Faraone nascosto dal castagneto, ed ecco il Fosso della Vetrana, col Somma alle spalle e coi suoi muraglioni, costruiti nel 1908 per trattenere le ceneri del 1906 e le lave di fango che si formavano ad ogni rovescio di pioggia. Quando si costruì l'Osservatorio nel 1841, il fondo della Vetrana era circa 200 metri più in basso; tale spessore indicava la colmata che fu compiuta dalle lave in circa 60 anni, giacché le ultime che ne formavano la crosta superficiale erano quelle del 1895 - 99 (Colle Umberto).

La prima tappa del viaggio si concludeva nel paradiso del Vesuvio, vale a dire nell'oasi verdeggiante a saluberrima dell'Eremo, con la sua gaia stazione, dove cessava la rotaia a dentiera; con la sua linda chiesetta, che custodiva una pregiata statua in legno del Redentore; con l'elegante e moderno *Hotel Eremo*, che occhieggiava poco discosto tra il verde degli olmi e delle robinie. E su questo piccolo gruppo di case dominava dall'alto, come un antico maniero, l'Osservatorio Vesuviano col suo gaio giardino, che da maggio a novembre era tutto una svariaticissima fioritura.

Dalla stazione Eremo la linea proseguiva descrivendo un'ampia curva davanti all'Osservatorio. Si costeggiava la Caserma dei Carabinieri, che svolgevano servizio di pubblica sicurezza sul vulcano, e poi si saliva lungo la cresta residua del Colle dei Canteroni (o Colle del Salvatore), che rappresenta il dente più occidentale del monte Somma, dal quale lo separa verso nord il Fosso della Vetrana.

A destra si dominava ormai il vasto Piano delle Ginestre, detto così per la presenza del poetico fiorellino cantato da Leopardi; sulla pianura sottostante campeggiava Torre del Greco. Strisce oscure ed aride solcavano questa regione : erano le lave che il Vesuvio aveva eruttato fin dal 1822.

Al termine della cresta dei Canteroni erano i ruderi abbandonati della casetta di guardia, dove, prima della costruzione della ferrovia, si pagava il pedaggio dalle carrozze che si recavano alla funicolare. Di qui, a sinistra, cominciava la mulattiera forestale, che girava intorno al Colle Umberto a ponente, raggiungeva il Somma e lo percorreva tutto, all'esterno, con infinite giravolte, dentro e fuori degli innumerevoli burroni, sino a sboccare dal lato d'Oriente nella Valle dell'Inferno.

Dopo aver costeggiato per quasi un chilometro il Colle Umberto, enorme cupola di lava più alta e assai più voluminosa della maggiore fra le piramidi d'Egitto, ci si imbatteva nel *Passo dei Cavalli*, dove transitava una incerta mulattiera, che attraversava la sella fra il Colle Umberto e il Gran Cono e conduceva nell'Atrio del Cavallo. La vista sul mare, sulle isole e sulla metropoli era sempre incomparabile. Il golfo di Castellammare scopriva anch'esso, poco alla volta, le sue spiagge ricche di verde e di cantieri industriali; dietro il profilo delle Piane faceva capolino il profilo del castello di Rovigliano.



Fig. 32 - *Il Vesuvio visto dall'Osservatorio (1929).*

Si attraversavano ora le lave più nere, ossia le più recenti, ricche di «lapillo di fuoco», che forniva la materia migliore per i lastrici battuti, dove spiccavano le giovani pianticelle di pino, piantate dal Demanio forestale. Erano le lave del 1905 - 06, che precedettero lo scoppio della grande eruzione e scesero per molti mesi da questa parte, interrompendo ogni tanto la ferrovia e costringendo i viaggiatori a trasbordare, per compiere un tratto a piedi sull'arena gettata al momento sulle lave ancora calde. Anche Vittorio Emanuele III aveva compiuto nel 1905 la sua passeggiata sul terreno ardente.

Oltrepassate le lave del 1905 - 06, si entrava nella regione delle frane, delle alluvioni e dei grandi scosscimenti che si produssero alle pendici del Gran Cono

durante e dopo il cataclisma del 1906. Qui aveva avuto origine la spaventosa alluvione fangosa del 21 settembre 1911, che aveva isolato Resina dal resto del mondo, provocando lutti e disastri incalcolabili.

Il Cono si ergeva di fronte senza un filo di verde, coi suoi ripidi canaloni di sabbia e le sue colate pensili. L'erta funicolare, che si arrampicava dalla base alla sommità, appariva un complicato sistema di meccanismi che il titano poteva scrollarsi di dosso con una semplice scrollata di spalle. Un po' più a sinistra si scorgevano infatti i ruderi della vecchia funicolare distrutta nel 1906. L'alto cumulo di materiale frammentario, che aveva sepolto la vecchia stazione e le casette adiacenti, era ora solcato da un sentiero, che si vedeva serpeggiare in alto, e serviva a coloro che alla funicolare preferivano lo sport di una buona arrampicata a piedi.

Ed ecco la stazione inferiore della funicolare. Si lasciava la ferrovia per salire nella piccola vettura della funicolare (16 posti a sedere, 8 in piedi), che raggiungeva la stazione superiore superando un dislivello di 160 metri. Si passava una breve trincea e si usciva all'aperto in una festa di luci e colori, se la giornata era bella; ma se c'era nebbia o bufera, bisognava indossare delle mantelline di lana fornite dall'Impresa anche d'estate, perché l'escursione termica tra la base e la vetta superava anche i 10 gradi centigradi; le vetture erano senza vetri, per dare meno presa al vento, e non correre il rischio di essere rovesciate durante gli uragani, che sul Vesuvio si scatenavano spesso con grande virulenza. A metà salita c'erano i muri di un ex ricovero, la cui tettoia era stata più volte portata via dal vento. Lungo il pendio di destra emergevano grandi blocchi di materiale piroclastico, che il vulcano aveva scagliato in alto nel corso dell'eruzione del 1906. A sinistra la mole del Colle Umberto, che ormai si dominava dall'alto, sembrava un'enorme focaccia schiacciata. Più lontano, l'oasi verdeggiante dell'Eremo - Osservatorio, che ricreava l'occhio e lo spirito tra tanto grigiore di detriti e nereggiare di colate laviche; e infine l'immensa metropoli, che il mare baciava laggiù, sullo sfondo.

Dalla stazione superiore (metri 1139) una comoda stradetta, della lunghezza di 400 metri e in lieve salita, faceva guadagnare rapidamente i 26 metri di dislivello che occorre per raggiungere a sud l'orlo del cratere (metri 1165). Poco prima, ci si era incontrati con la piccola Capanna - Vedetta, costruita nel 1819 per offrire un rifugio notturno durante le fasi parossismali, e custodire gli apparecchi di misura e di controllo, nonché di raccogliere dati meteorologici.

Intanto, la valle del Sarno si era aperta tutta quanta agli occhi bramosi dei viaggiatori, dal passo di Nocera sino alla foce del fiume. Ecco in fondo a un rettilineo della Circumvesuviana, che partiva dall'agglomerato di Boscoreale, una grande zona oscura a scacchiere mal definito; era Pompei, la città morta e dissepolta, presso la quale splendeva la nuova Pompei, con la sua basilica e il suo svelto campanile.

Ed ecco ancora le nere fiumane laviche del 1906, il cui ramo più lungo aveva seppellito una parte di Boscotrecase spingendosi fino alle porte di Torre Annunziata, era ormai a sua volta seppellito dalle nuove strade e dalle nuove case sorte sulle antica fondamenta. A oriente Terzigno, « sereno paesello che, fecondato con tenero amore da oltre 7000 abitanti, disseminava le sue casette basse dal tipico tetto a cupola tra i suoi

vigneti ubertosi all'ombra del grande vulcano ». Più in fondo, l'industriosa Sarno, dove si lavorava la canapa in grande stile, e a nord-est Palma di Campania e Nola, che avevano sentito il peso dei proiettili dell'eruzione del 1631, e quello della cenere nel 1906.

Una scrollata di spalle

Con la funicolare vesuviana il « piccolo dell'uomo » (come dice Pascal) poteva salire sulle spalle del gigante e, quantunque nano, vedere più lontano di lui. Lo stesso Monti si sarebbe congratolato con chi aveva saputo realizzare tale *exploit* :

Oggi a calcar le nuvole
giunse la tua virtute,
e di natura stettero
le leggi inerte e mute.

Che più ti resta? Infrangere
anche alla morte il telo,
e della vita il nettare
libar con Giove in ciclo.

Ma i conti erano stati fatti senza l'oste. Infastidito da quel moscerino che gli ronzava sul dorso, il titano si sveglia e quel che succede è consegnato agli annali di storia vesuviana.

Fortissime scosse di terremoto ed esplosioni continue, durante la notte tra il 2 e il 3 giugno 1929, precedettero l'apertura di una profonda squarciatura sul lato nord del conetto formatosi posteriormente all'eruzione del 1906, causandone lo sprofondamento per circa due terzi e dando libero sfogo ad un fluidissimo torrente di lava che, verso il mezzogiorno del 3, si rovesciò nella Valle dell'Inferno.

La mattina del 4 il getto lavico raggiunse l'orlo estremo del condotto eruttivo, il quale assunse l'aspetto di una vasca ripiena di materia liquidissima ardente, in continua ebollizione. Dopo varie oscillazioni in altezza, la lava traboccò dalla parte più bassa del conetto in larga fiumana, che con velocità di due metri al secondo, scorreva dritta verso la parte nord - est e poi si versava in cascata nella Valle dell'Inferno, raggiungendo e ingrossando il torrente del giorno precedente.

Alle 12 l'efflusso lavico proveniente dall'interno del conetto ebbe una notevole recrudescenza; la lava, traboccando da questo lago ardente, con la velocità di circa tre metri al secondo, andò ad accrescere i due torrenti lavici che nella mattinata avevano minacciato Terzigno. Il magma era a superficie scoriacea ed avanzava producendo il caratteristico rumore di un ammasso di cocci di tegole, che veniva spinto su un piano inclinato.

Alle 14,20 una serie crescente di esplosioni culminò con una fontana ardente che lanciò il materiale a diversi chilometri di altezza. Bombe del peso di circa un quintale

caddero sull'orlo del cratere a sud - est e al di sotto di esso. Il conetto si coprì di un mantello ardente e tutto l'ambito del Gran Cratere si trasformò in un lago di fuoco, il cui riverbero riusciva insopportabile dall'orlo.

Verso le 18,30 si iniziò un'altra fase identica alla precedente, che culminò verso le 19,45 con un'altra fontana lavica, ancora maggiore.

Alle 3 del 5 il fenomeno si ripeté e la fontana di lava assunse proporzioni più vistose delle due precedenti. Tutte e tre le fasi furono accompagnate da fortissimi e continui tremi del suolo, avvertiti come molto intensi all'Osservatorio e più in giù ancora. Più tardi si notarono dei torrenti di lava, che deviarono nell'Atrio del Cavallo, portandosi fin sotto la parete dei Cognoli di Ottaiano.

L'eruzione andò poi considerevolmente diminuendo, fino a cessare del tutto il giorno 7. Continuò tuttavia l'attività esplosiva. Conseguenza del risveglio del Vesuvio fu la seguente : il conetto eruttivo, che prima degli eventi di giugno era alto 90 metri sulla piattaforma del cratere, si trovò ridotto ad una bassa cupola in forma di anello molto inclinato sull'orizzonte, che raggiungeva appena 20 metri di altezza verso ponente e si abbassava fino al livello della piattaforma, verso levante.

Danni notevoli riportò l'abitato di Terzigno; in totale, furono distrutte 70 case e sommersi 60 ettari di terreno boschivo o coltivato a vigna; 10 milioni di metri cubi di lava si rassodarono intorno al paese, il che inserì l'eruzione del 1929 nella « tabella dei records » del Vesuvio.

Un risveglio furioso

Eppure il parossismo di quell'anno fu solo una scrollata di spalle del vulcano, che nessun danno arrecò alla funicolare e agli strani congegni sistemati sulle sue spalle. Il compito di rimettere le cose a posto (dal punto di vista del Vesuvio, s'intende) venne rinviato a data successiva.

Erano le ore 16,30 del 18 marzo 1944, quando il monte diede i segni premonitori di una nuova fase eruttiva. Testimone dell'evento, Francesco Cultore (già decano delle guide vesuviane) così descrive i prodromi di quella che è stata, finora, l'ultima eruzione del nostro vulcano :

« Avevo accompagnato degli ufficiali inglesi che indossavano le uniformi come un abito da sera. Io avevo già *sentito* che la montagna stava per mettersi cattiva. All'improvviso tutto il fondo del cratere (che allora era una decina di metri dall'orlo del cono, mentre ora è a duecento) cominciò a tremolare, poi a ribollire, mandando fuori folate di vapori. Poi prese a salire, lentamente ma inesorabilmente, rosseggiando. Gli inglesi non avevano realizzato niente, sorridevano e dicevano : « Wonderful; very, very interesting... ». Loro parlavano ed il magma saliva fino a toccare la cresta di quell'immenso recinto di lava pietrificata. Dovetti scuoterli ed avvertirli del pericolo. Si girarono con calma e si diressero verso la funicolare, a passo di marcia, sempre più rapido, ma non di corsa. Poco dopo l'eruzione si sviluppò in tutta la sua apocalittica potenza, e la prima cosa che

portò via fu proprio la stazionaria superiore della funicolare, con vagoncino, binari e supporti ».

Le prime casupole dei guardiani su, a Contrada Matrone, furono inghiottite il giorno dopo, 19 marzo, tradizionalmente consacrato dai napoletani alla fiera degli uccelli e all'offerta delle zepole.

Il 20 la massa incandescente già puntava verso Torre del Greco da una parte e verso S. Sebastiano dall'altra. In quest'ultima località, particolarmente colpita in quell'occasione dalla furia del vulcano, le autorità furono costrette ad ordinare lo sgombero degli abitanti. Intanto, un vento turbinoso scagliava le ceneri bollenti fino a Salerno e ancora più a sud. Dovunque, la gente gridava : « *ha curruto 'a muntagna* ».

Il 21 marzo la situazione peggiorò : la colata lavica raggiunse Cercola. Le ceneri oscuravano il sole.

Il 23 Torre Annunziata fu dichiarata in pericolo.

Il 24 dieci torrenti di magma presero a scendere lungo i fianchi del vulcano; uno di essi, largo trecento metri e alto tra i venti e i venticinque, puntò verso una zona compresa tra Torre del Greco e Torre Annunziata, « proprio là ove è ancora oggi possibile vederlo, immenso fiume solidificato, dalle pietrose onde paralizzate in paurosi noduli rugginosi, dove, tra un anfratto e l'altro, tenta d'aprirsi la strada la rigogliosa ginestra » (Stefanile, 1968: 232 - 33).

L'autostrada Napoli - Pompei, investita da nubi di vapore, era continuamente percorsa dai mezzi militari che le autorità alleate avevano inviato in soccorso alle popolazioni colpite. Scrive Curzio Malaparte, che viaggiò con una delle colonne di soccorso :

« Intorno a noi la campagna, sepolta sotto la cenere, era qua e là bruciata e sconvolta dalla matta violenza della natura, da quel ritornato caos. Gruppi di soldati americani, il viso chiuso dentro maschere di gomma e di rame, simili a celate di antichi guerrieri, andavano vagando per la campagna, e recavano barelle, raccoglievano feriti, avviavano gruppi di donne e di bambini verso una colonna di macchine ferme sull'autostrada. Alcuni morti erano distesi in margine alla strada, presso una casa diroccata : avevano il viso murato dentro un guscio di cenere bianca e dura, talché pareva avessero un uovo al posto del capo. Erano morti ancora informi, non del tutto creati, i primi morti della creazione ».

Furono giorni di ansia e di terrore per gli abitanti di Torre del Greco e Resina, Portici e S. Giorgio a Cremano. Poi, all'improvviso, la furia parossistica del Vesuvio si placò. Il magma si arrestò, irrigidendosi in una crosta violacea; la nuvola di lapilli, fango e cenere che aveva oscurato a lungo il ciclo partenopeo, fu spinta verso il mare da un vento gliagliardo. Fu l'ultima grande eruzione del nostro vulcano.

La seggiovia

Dopo il 1944, cancellato il percorso della funicolare, trascinati a valle vetture e tralicci, le gite al cratere vennero di nuovo effettuate a piedi (anche se si poteva giungere in auto fino a quota 1000).

Nel 1951 la Società Autolinee Vesuviane subentrò alla Cook, e fu iniziata la costruzione di una seggiovia, che fu completata nel 1953. Questo sistema, simile a quello degli impianti dei campi da sci, trasportava sul cratere fino a mille persone al giorno. I sedili, a doppio posto, superavano in cinque minuti (tenendosi da due a quattro metri dal suolo) un percorso di 800 metri ed un dislivello di 400.

Descrivere a dovere il panorama che si godeva da lassù in una giornata limpida e serena, è compito che potrebbe assolvere solo un mago della penna. Le catene montuose, i colli, le pianure, il mare, le isole, i promontori, i laghi lontani, le città, i borghi popolosi, si alternavano e si avvicendavano con sempre nuovi quadri, al minimo spostarsi delle pupille e sotto un cielo di un azzurro smagliante. La spiaggia da Punta della Campanella fino a Capo Circeo (130 km in linea d'aria) era tutta sotto gli occhi dei fortunati mortali che si avventuravano a quell'altezza. Ecco laggiù, nel lontano occidente, l'isola di Ventotene (82 km), e, girando a destra, le montagne di Ponza (125 km); e poi il promontorio di Terracina (123 km) e, più a destra ancora, il vulcano spento di Roccamonfina (64 km). A oriente, la serie della catena appenninica, con le sue valli longitudinali e trasversali, e a sud l'alta cresta dei Monti Lattari. Dal 1953 fino al settembre 1984 quasi centomila persone all'anno, di cui oltre la metà composta da stranieri, hanno potuto ammirare quelle incomparabili bellezze naturali. Poi la seggiovia è andata in pensione, senza che il vulcano abbia fatto alcunché per scoraggiare quei temerari sulle macchine volanti. È successo semplicemente che l'impianto, vecchio di oltre trent'anni, si era rivelato poco adatto al trasporto dei turisti, perché spesso inagibile a causa del vento (che faceva dondolare i sedili) e del cattivo tempo, e perché incapace di trasportare contemporaneamente le sempre più numerose comitive. Oggi c'è un progetto per trasportare i visitatori al cratere con un sistema più moderno e funzionale : si tratta di una funicolare terrestre, cioè ancorata a terra, come le funicolari di Chiaia e Mergellina, e che avrà non solo il vantaggio di una maggiore sicurezza ma anche quello di poter essere utilizzata nella stagione invernale. La nuova funicolare, secondo il progetto giacente alla Regione Campania e già pagato per il 90 per cento del suo costo, dovrebbe essere lunga 900 metri, da percorrere seguendo il terreno con una curva parabolica per non guastare troppo l'ambiente naturale. Le cabine avrebbero una capienza di 900 persone per ogni salita, ad una velocità di sei metri al secondo e con sistemi particolari per la sicurezza nonché per l'imbarco e la sistemazione degli handicappati.

Chi la dura la vince

Così stanno, dunque, le cose nell'anno di grazia 1990. Il gigante dorme profondamente da nove lustri, e i nani escogitano nuovi sistemi per ingabbiarlo. Anzi, molti hanno approfittato del « grande sonno » (ricordate Raymond Chandler? Anche il letargo del nostro vulcano potrebbe essere l'argomento di un " giallo ", considerato che - nel corso dei secoli - l'intervallo medio tra un'eruzione e l'altra è stato di appena 13 anni) per togliersi, molto coraggiosamente, le ... pietre dalle scarpe (che, a

beneficio dei non napoletani, vuol dire rendere pan per focaccia, vendicarsi). Prima lo cingono d'assedio con una concentrazione edilizia impressionante, poi gli devastano le pinete, quindi lo bucherellano con cave, infine lo popolano di cani randagi, topi, rifiuti di ogni genere. Ma attenzione : è bastata la scossa sismica del 23 novembre 1980, provocata da cause che nulla avevano a che fare col vulcano, per indurre questi eroi a buon mercato a farsela addosso nonché a proporre un quesito che non ci sembra affatto peregrino : vuoi vedere che, come il gigante steinbeckiano di *Uomini e topi*, il Vesuvio mette paura (soprattutto a chi ha la coscienza sporca) anche quando non ne ha affatto l'intenzione?



Fig. 33 - Famosa cartolina d'epoca è il « Il Vesuvio con laferrovia e lafunicolare» edita in occasione dell'inaugurazione dellaferrovia Pugliano - S. Vito - Eremo (vedi pag. 143).

BIBLIOGRAFIA

- 1887 // *Vesuvio*, in « Napoli. Le cento città d'Italia », Suppl. ill. mens. al n. 7555 del « Secolo ». Milano, 20 aprile 1887.
- 1891 DE LUCA G., *Le acque nei comuni vesuviani*, in « La Nuova Ercolano ». Resina, 3-5-1891.
IDEM, *Lapietra del Vesuvio e la sua industria*, in « La Nuova Ercolano ». Resina, 22-5-1891.
- 1892 *Guida di Napoli e dintorni*. Casa Editr. di L. Woerl. Wurzburg e Vienna, 1892.
- 1902 CAPOCCI C., *La ferrovia vesuviana Cook*. Milano, 1902.
SEMMOLA E., *l'R, Osservatorio vesuviano e la ferrovia Cook*. Napoli, 1902.
RISPOLI F. P., *La provincia e la città di Napoli*. Ivi, 1902.
- 1914 *Napoli e dintorni*. Fratelli Treves Editori. Milano, 1914.
- 1927 PAGANO L., *Il Vesuvio e i Comuni Vesuviani*. Serie « Le cento città italiane illustrate ». Milano, 1927.
- 1933 MALLADRA A., *Escursione da Napoli al Vesuvio*. II edizione. Napoli, Giannini editori, 1933.
- 1972 DEL BALZO C., *Napole e napoletani* (1884). Ristampa a cura delle edizioni dell'Ateneo. Roma, 1972.
- 1974 CUCCO M., *Allora ci bastava una funicolare*, in « Famiglia cristiana », 4 agosto 1974.
- 1975 FRISOLI G., *Misteri e segreti del Vesuvio addormentato*, dal « Roma » del 28-5-1975.
- 1978 PEREZ E., *Il lungo sonno del vulcano*, in « Il Mattino Illustrato ». Napoli, 15-7-1978.
- 1985 ADORNO S., *La funicolare sotto il vulcano*, in « Il Mattino ». Napoli, 12-1-1985.