

El funicular al Vesubio

La revista "La Ilustración Española y Americana" daba cuenta en su número de 22 de mayo de 1880 de la construcción de este "nuevo camino de hierro funicular del Vesubio" que, partiendo de Resina, localidad situada al Oeste del volcán, permitía a los turistas realizar "en ocho minutos, y con toda comodidad, la ascensión al cráter, que antes necesitaba una hora de penosa marcha, ya sobre un lecho de cenizas que cedía bajo los pasos, ya sobre capas de escorias que desgarraban los pies."

"...el viajero se encuentra separado del cráter por toda la altura del gran cono, que es de 1.200 metros. Antes de la construcción del camino de hierro no había otra manera de franquear esta distancia que acometer la empresa de hacer a pie la ascensión, o en una litera conducida por dos hombres, medio de transporte no exento de peligro, tratándose de un plano cuya inclinación pasa de 50 grados".

Las difíciles condiciones geográficas llevaron a los ingenieros a pensárselo mucho antes de decidirse sobre qué sistema emplear para hacer posible la subida de una pendiente tan pronunciada, dificultad que aumentaba por la movilidad del suelo (el ingeniero húngaro Ernesto Emanuele Oblieght encargó a sus colegas Galanti, Sigl y Wolfart el proyecto, que fue realizado por el ingeniero milanés Emilio Olivieri). Se optó por este funicular, para lo que Olivieri "principió por cubrir la pendiente con un

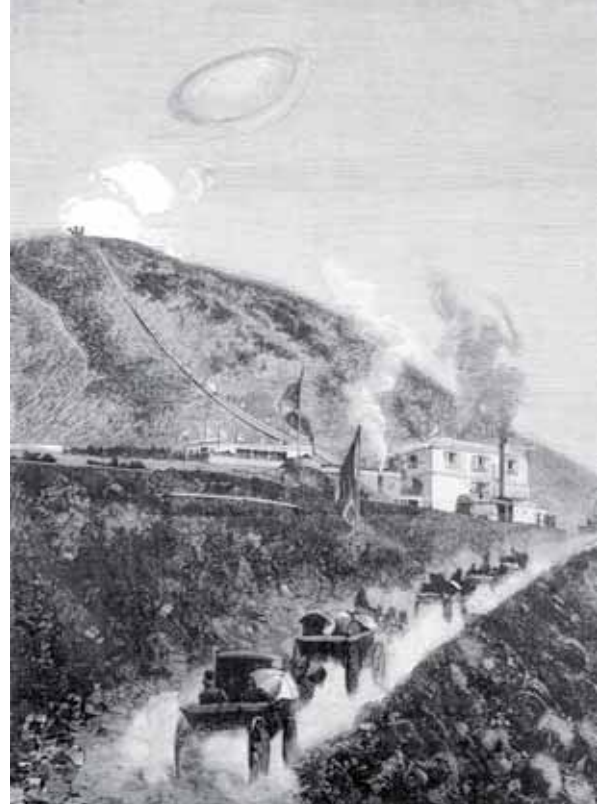
Mucha gente conoce la célebre tarantela napolitana "Funiculí, funiculá", -compuesta por Luigi Denza, con letra de Giuseppe Turco-, pero pocos saben que ésta fue creada con motivo de la inauguración en 1880 de un funicular de 806 metros que transportaba turistas hasta la cima del Monte Vesubio.

sólido pavimento continuo, sobre el cual fueron colocados los rails. Estos, separados por un espacio bastante ancho, están destinados a sostener cada uno un wagon, o sea dos wagones simultáneamente, uno que sube y otro que desciende, sirviéndose de mutuo contrapeso. Los wagones se deslizan sobre los rails, que dirigen su marcha por medio de dos ruedas colocadas bajo cada uno de ellos, y dispuestas de manera que evitan todo descarrilamiento".

Olivieri aplicó todas las medidas de seguridad a su alcance: empleó para cada carruaje dos cables de acero ("En Suiza, lo mismo que en Austria, no se emplea sino un solo cable...") "por una precaución que está bastante justificada". "Además, para el caso improbable de que ambos cables llegasen a faltar, los wagones van provistos de un freno automático de

Cronología

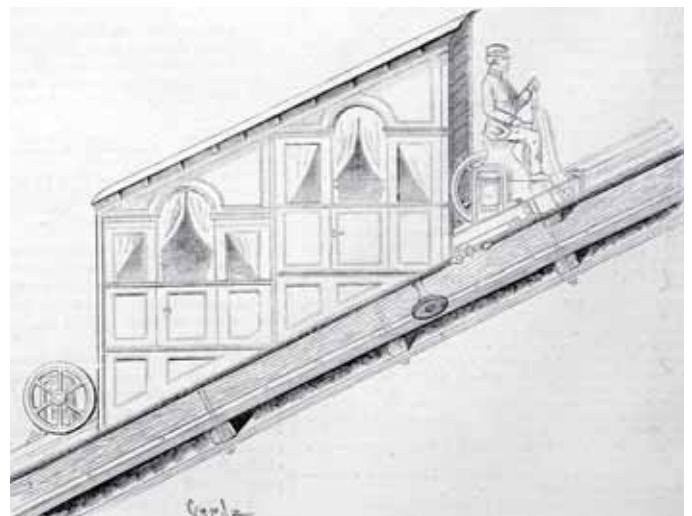
- 1870** El ingeniero húngaro Obliedht encarga a los también ingenieros Galanti, Sigl and Wolfart el estudio de un sistema que permitiera subir hasta la cima del cráter del Vesubio cómodamente sentado.
- 1879** Obliedht encarga la realización del proyecto al ingeniero de Milán Emilio Olivieri
- 1880** El 6 de junio se inaugura solemnemente el funicular al Vesubio, que comienza su servicio regular cuatro días después.
- 1886** Obliedht traspasa a la compañía francesa "Socièté Anonyme du Chemin de Fer Funicolaire du Vèsuve" por 1.200.000 liras la concesión y la gestión del funicular.
- 1888** La compañía Thomas Cook e Hijo se hace con la concesión para la explotación y gestión del funicular.
- 1903** La compañía Thomas Cook e Hijo demolió la vieja instalación del funicular y la sustituyó por una más moderna, de tracción eléctrica, y nuevos coches. También construyó un ferrocarril de cremallera desde Pugliano, en la falda de la montaña, hasta el extremo inferior del funicular, que contribuyó a duplicar la capacidad de pasajeros.
- 1906** La erupción del Vesubio causa la destrucción del funicular, las instalaciones y daños importantes al ferrocarril.
- 1909** Tras su reconstrucción, sobre proyecto del ingeniero Enrico Treiber, el funicular se vuelve a abrir al público.
- 1911** Una nueva erupción del volcán destruye la estación situada en la zona superior del cráter, pero se reabre en menos de un año. Milagrosamente, la erupción de 1929 no daña la instalación, que permanece intacta.
- 1928** El funicular y el ferrocarril pasan a depender de la "Sociedad Anónima Italiana para los ferrocarriles del Vesubio", que continúa asociada en principio con "Thomas Cook e Hijo", y que en 1937 se convierte en la "Compañía del Ferrocarril y el Funicular del Vesubio".
- 1944** Se produce la última erupción del Vesubio hasta hoy, tras la cual el funicular no se vuelve a abrir.
- 1991** Comienzo de los trabajos de un nuevo funicular, según proyecto del arquitecto Nicola Pagliara, que meses después quedan interrumpidos.



extraordinaria potencia, que se supone detendría inmediatamente el vehículo”.

La inauguración

El 6 de junio del 1880 “con asistencia de las autoridades de Nápoles y de numerosos invitados” se inauguró con gran solemnidad el funicular al Vesubio, como se recoge en una nota publicada en el número de 30 junio de ese año de “La Ilustración Española y Americana”. La crónica describe cómo a ambos lados de la vía y hasta la subida al cráter “se habían colocado por disposición de la Empresa concesionaria, muchos trofeos formados con banderas, detrás de las cuales se apiñaban los curiosos”. “Los dos wagones afectos al servicio de la línea. llamados el Etna y el Vesubio. hicieron repetidos viajes al cráter, coronados todos por el mejor éxito”.





No obstante, el cronista hace constar un curioso hecho que se produjo el día de la inauguración, toda una premonición: *“Las correspondencias de Nápoles hacen notar un fenómeno raro, observado el día de la inauguración. A una respetable altura de la cima del cráter se veía suspenso un círculo, formado de espesos vapores, asemejándose a una gran corona. Algunos pretenden haber observado el mismo signo siempre que se preparaba una violenta erupción del volcán”*. Ya en la crónica anterior, el autor -Manuel Bosch- finalizaba su relato advirtiendo que *“Parece inútil añadir que el gran peligro constante que amenaza al camino de hierro son las mismas erupciones del volcán...”*

■ La lucha contra la naturaleza

Efectivamente, la vida de este funicular va ligada a la actividad volcánica que lo destruyó en varias ocasiones. A los ocho años de su inauguración fue adquirido y renovado por John Mason Cook, el hijo de Thomas Cook, hasta el día de hoy uno de los nombres más importantes cuando se habla del nacimiento del turismo masivo. En 1903 la compañía Thomas Cook e Hijo construyó un ferrocarril nuevo, de 7,7 kilómetros, que iba desde Pugliano, en la falda de la montaña, hasta el extremo inferior del funicular. La terrible erupción de 1906 acabó con las estaciones -tanto la que se ubicaba al pie del monte, como la de la cima-, la infraestructura, el restaurante y los vehículos. En 1909 terminaron las obras y el proyecto se puso de nuevo en marcha...hasta 1911, en que el Vesubio volvió a despertar.

Tras numerosos avatares, en constante lucha contra la fuerza de la naturaleza, la erupción de 1944

estropeó el funicular y el ferrocarril se encontró con serias dificultades. Ambos fueron vendidos a una compañía local en 1945 y fueron reemplazados por una carretera y un teleférico, que funcionó de 1953 a 1984, año en que fue cerrado definitivamente por su escasa capacidad para el transporte de viajeros.

En 1988 se decidió la construcción de un nuevo funicular, un proyecto diseñado por el arquitecto Nicola Pagliara. En noviembre de 1991 comenzaron los trabajos, que se interrumpieron unos meses después y no se volvieron a retomar. ■

BELÉN GUERRERO

Para saber más:

Sobre funiculares en Europa y España:

- _ *Los funiculares y teleféricos españoles*. **Joan Maria Gallardo i Matheu**. Lluís Prieto-Editor, 1997.
- _ *Enciclopedia dels transports d'Europa*. **Carles Salmeron i Bosch** Volum 1: Els funiculars i teleferics. Editorial Terminus, 1994.
- _ *Funiculares et crémaillères de France*. **Jean Genneseaux**. La Vie du Rail, 1993.

Funiculares locales españoles:

- _ *Un segle pujant al Tibidabo: Historia del Tramvia Blau i del funicular del Tibidabo*. Ayuntamiento de Barcelona, 2002.
- _ *El funicular de Vallvidriera ara fa 100 anys*. FGC, 2006.
- _ *El funicular de Gelida: els primers 75 anys (1924-1999)*. **Joan Maria, Gallardo i Matheu, Joan Sans i Pont**.
- _ *75 aniversario del funicular de la Reineta: 1926-2001*. Eusko Trenbideak, 2001.