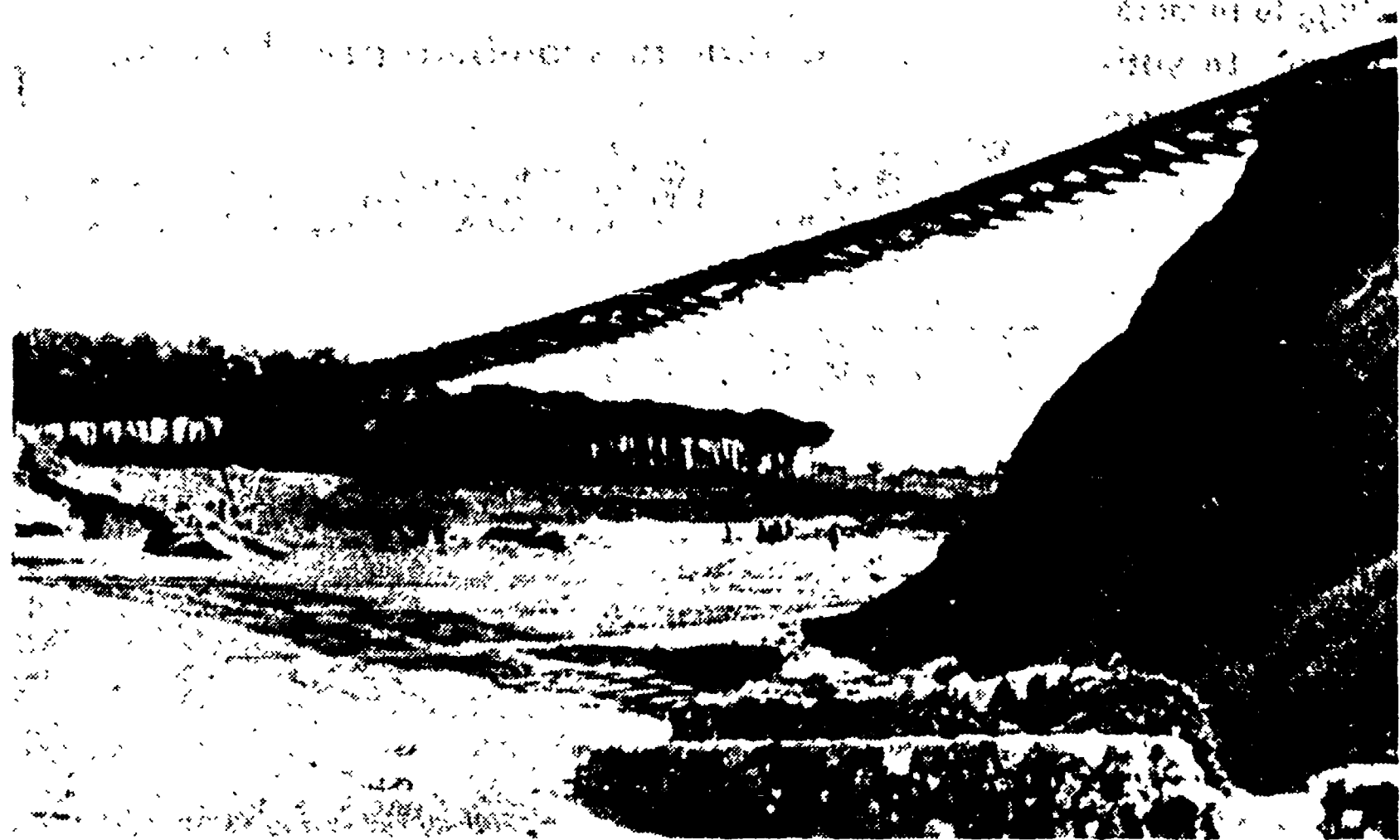


Il nostro inviato nelle regioni spagnole sconvolte dall'immane tragedia

# In un attimo un mare di melma ha inghiottito interi villaggi

Un quadro di desolante abbandono — Il governo assente  
Ignoto il numero delle vittime — Quindicimila senza lavoro



BARCELONA — Il ponte della linea ferroviaria Barcellona-Parigi dopo il violento nubifragio, che ha investito la Spagna meridionale ieri, è sparito! I binari con le traversine sono rimasti sospesi nel vuoto (Telefoto AP-Unità)



BARCELONA — Un sobborgo della città dopo che la furia delle acque si è calmata. Sulle strade, coperte da una spessa fanghiglia, sono accatastati mobili ed altre masserizie che gli abitanti sono riusciti a salvare (Telefoto AP-Unità)

Aperta la conferenza sul traffico

## Autocritico Sullo a Stresa: non bastano le autostrade

Il ministro accenna anche al malcostume delle «spinte elettorali» che impediscono una seria programmazione - Aumento del 5% sulle tasse di circolazione?

Dalla nostra redazione

STRESA, 27. A metà del discorso inaugurale della XIX Conferenza del traffico, il prof. Filippo Caracciolo, cordialissimo e sorridente leader dell'Automobil Club d'Italia, si è rivolto direttamente all'on. Fiorentino Sullo, che sedeva alla presidenza: «Signor ministro — gli ha detto — sono lieto di porgerle il benvenuto e di ringraziarla per la sua presenza alle Assise della circolazione. Ma ella, qui, dovrà anche ascoltare delle critiche, rivolte alla politica della viabilità e alla politica fiscale del governo nei confronti della motorizzazione». Critiche tutt'altro che marginali, per la verità: anticipandole, il prof. Caracciolo ha osservato che, autostrade a parte, la rete stradale, provinciale e urbana delle strade continue a presentarsi serie lacune: occorre meno tempo a percorrere la autostrada del Sole da Roma a Cassino che a giungere al centro della Capitale all'imbocco della autostrada stessa: ciò non a caso, ma perché i mezzi a disposizione non sono impiegati in una visione unitaria.

cinque per cento delle tasse di circolazione, preventiva-mente per finanziare la Salerno-Reggio Calabria. Ma l'autostrada meridionale non entrerà in esercizio prima del 1967-1968, per cui un ripensamento del governo è per lo meno auspicabile: come è possibile chiedere agli automobilisti un pagamento anticipato di quasi quattro miliardi l'anno, per avere diritto all'uso di una strada che ancora non esiste? Chiamato in causa anche dal presidente della Federazione italiana della strada, prof. Tocchetti, il ministro dei Lavori Pubblici ha dovuto impegnarsi in un meditato esame della situazione.

Con palesi accenti autocritici all'attività governativa, l'on. Sullo ha riconosciuto che il programma di costruzioni autostradali non può essere considerato il toccasana del problema viario: «L'obiettivo dei 4.600 chilometri di autostrade — egli ha detto — costituisce uno sforzo eccezionale di grande prestigio, che ci pone ai primi posti in Europa. Ma l'autostrada è l'abito del giorno di festa e bisogna pensare di più all'abito d'ogni giorno». «È uno squilibrio di investimenti destinati ai due settori: i miliardi stanziati per l'ammodernamento delle strade statali non bastano e dovranno essere aumentati; per quanto riguarda le stra-

te provinciali, «parrà strano», dice, «che si parli di un censimento statistico che presenti un minimo di attendibilità». «La carenza è grave perché la programmazione è cosa seria, quando si fonda su elementi di indagine preventiva, e noi — ha continuato Sullo — non possiamo programmare sotto le spinte e contropunte delle esigenze elettorali». Il ministro ha abilmente aggirato la domanda sull'aumento delle tasse automobilistiche rispondendo indirettamente al presidente della Provincia di Milano, Adrio Casati, ha invece affermato che il problema della viabilità urbana è problema urbanistico, e di indirizzi urbanistici seriamente programmati: «Ma fino a che si lascerà continuare la speculazione sulle aree, non faremo altro che aggravare la situazione rendendo impossibile la vita dell'utente nelle grandi città». «Mille persone non si rispondono più all'appello. Gli altri, si sono salvati aggrappandosi ad una lunga catena di corde legate da pianta a pianta, come a Trieste quando soffia la bora. Il villaggio è stato cancellato dalla terra; al suo posto sorge una distesa di melma».

Partire di strada e come porre il dito sulla piaga più grave del problema della circolazione, e a quanto pare, non solo in Italia: sulle strade europee, con circa quaranta milioni di veicoli circolanti, si sono contati nel '61 ben 75 mila morti e un milione e mezzo di feriti. Un vero e proprio esercito di vittime della strada. Sicché da stasera si discute se, e con quali criteri tecnici costruttivi, si potrebbe limitare questa terrificante emorragia. Una prima indicazione è già da considerarsi acquisita agli atti della conferenza: costruire sempre e soltanto strade con corsio a senso unico divise da un selettivo ed efficiente spartitraffico; eliminare ringhiera, muretti e paracarri, sostituendoli con «guard-rails», capaci di resistere a urti rappresentati da una spinta di tre tonnellate e mezzo.

La discussione continuerà domani. Pier Giorgio Betti

«Alfabeto e società»

## Le esperienze cubane e sovietiche

Al convegno mondiale Alfabeto e società, in corso da lunedì a Roma, le tre commissioni in cui sono articolati i lavori hanno presentato i primi «raccomandazioni»

Sul tema della alfabetizzazione, la prima commissione (i lavori sono stati diretti dal rappresentante rumeno Ihe Kopa) si è dichiarata contraria a qualsiasi forma di coercizione. Dovere degli organismi pubblici e statuali — è stato sottolineato — è quello di fornire le strutture ed i mezzi necessari per la lotta contro l'analfabetismo, agendo sia direttamente, sia in collaborazione con gli enti ed i privati. La seconda commissione, diretta dal rappresentante della Sierra Leone, David A. Shodeke, ha affrontato il tema dei compiti e dei doveri del governo. E' stata sollecitata l'istituzione di appositi organismi cui affidare la realizzazione di un vasto programma di pronto recupero degli analfabeti con corsi di post-alfabetizzazione e con il reclutamento e l'addestramento degli insegnanti. Tale programma dovrà inserirsi, o comunque tenere conto, degli sviluppi economici e sociali del paese a cui si indirizza.

La terza commissione, diretta da Mustar Ahmed (India), ha affrontato il tema dell'uso dei più moderni mezzi di diffusione della cultura (radio, televisione, apporto dei satelliti artificiali). E' stata sottolineata la necessità di un coordinamento internazionale per l'utilizzazione di questi mezzi nella lotta contro l'analfabetismo.

Sempre nella giornata di ieri sono state svolte altre tre importanti relazioni. Hanno parlato il prof. Riccardo Bauer, presidente dell'Unione Italiana per la cultura popolare, sul tema: «Alfabeto ed istruzione popolare», il rappresentante del Senegal, Cheikh Amala Sy, che ha riferito sui risultati dei cantieri-ruota creati nel suo paese, il cubano Rolando Valdes Rondon.

A Cuba, subito dopo la Rivoluzione, c'erano, su sette milioni di abitanti, circa un milione di analfabeti. Oggi la percentuale è scesa al 3,9 per cento. Ci sono cioè più di 250 mila persone che non sanno leggere e scrivere. Il lavoro più grosso è stato fatto; ma le iniziative e la lotta contro l'analfabetismo continuano con lo stesso vigore. A questi grandi risultati Cuba è riuscita a giungere mediante una vastissima mobilitazione popolare. «Se sai insegnare, se non sai imparare, questo è stato il motto della campagna di alfabetizzazione. Ad essa parteciparono e partecipano tutte le categorie, ma in primo luogo gli studenti e gli operai organizzati in brigate di «alfabetizzadores». A tali brigate, numerosissime, aderirono i giovani e le donne. In molte di esse, anzi, il numero delle donne superava quello degli uomini. In tutto, gli «alfabetizzadores» sono stati duecentosettantamila: all'incirca uno ogni quattro abitanti.

Nella giornata di mercoledì aveva svolto una relazione anche il prof. Gueorgin Serdionsthenko, riferendo sui metodi della campagna per l'alfabetizzazione in URSS.

L'analfabetismo nell'URSS è stato completamente stroncato dopo il decreto di Lenin del 1919 che ha reso obbligatoria l'istruzione. Sono stati indetti congressi, riunioni culturali ed istituti corsi per insegnanti. E' stato così possibile porre i maestri sovietici nelle migliori condizioni per lo svolgimento del loro difficile compito.

In base al censimento generale del 1959, il 98,5 per cento della popolazione dell'Unione Sovietica è alfabetizzata: il 71,2 per cento ad un livello di istruzione superiore a quello elementare. Oggi — ha detto il delegato sovietico — il problema dell'analfabetismo può considerarsi completamente risolto.

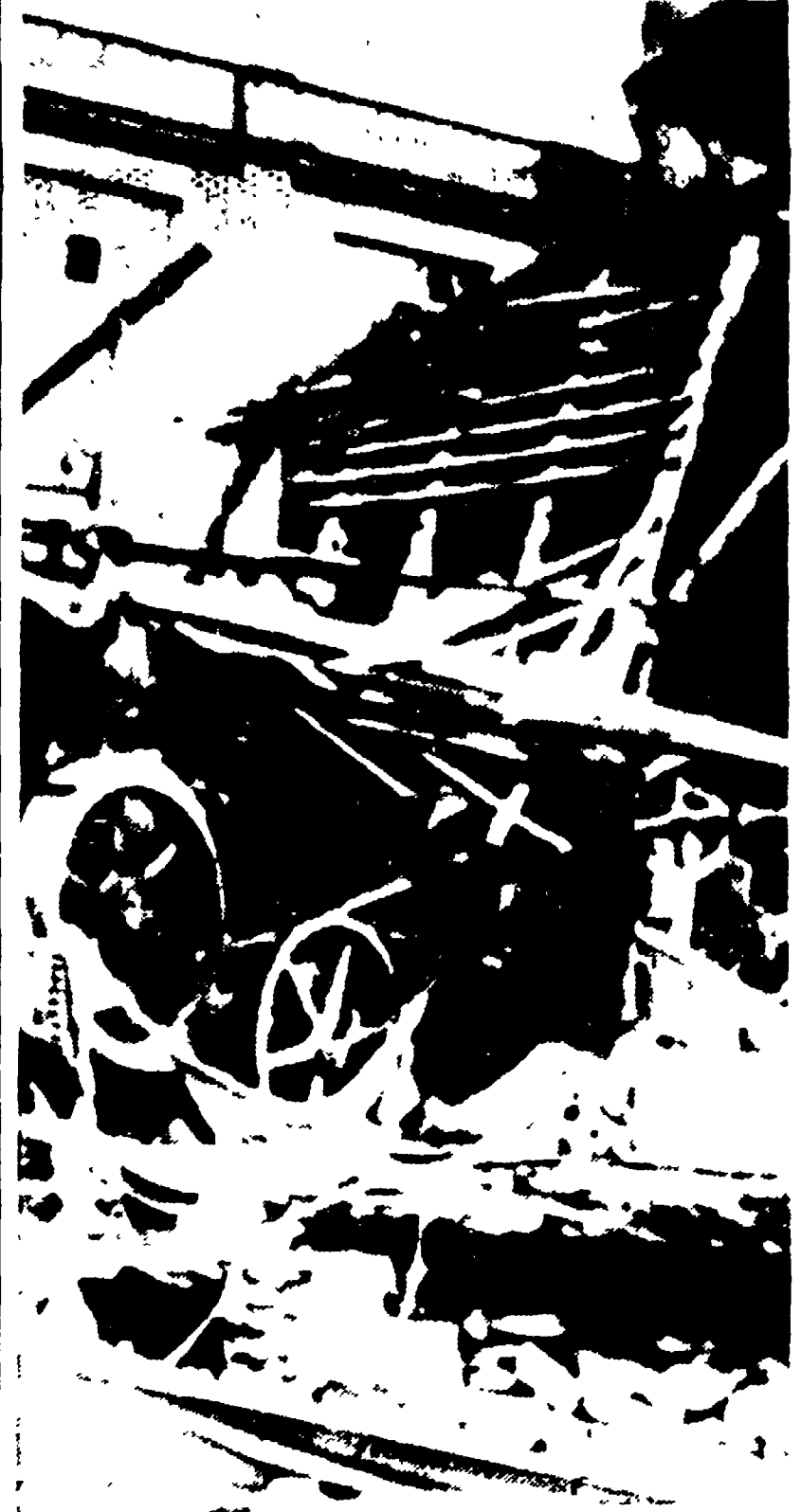
Al termine della seduta di ieri sono stati presentati alcuni documenti cinematografici. Tra gli altri: «Non è mai troppo tardi» della RTV italiana, alcuni lavori del Ghana e del Venezuela e, in edizione inglese, il documentario «Cristo non si è fermato ad Eboli», dell'Unione nazionale della lotta contro l'analfabetismo.

Dal nostro inviato BARCELONA, 27. Sono stato testimone diretto dell'immane disastro abbattutosi sulla Catalogna, ieri, poche ore dopo il nubifragio, mi sono recato a Tarrasa, a Sabadell, a Esparraguera, a Torre Romeo, a San Adrian Dos Besos, zone dove il numero dei morti è di almeno quattro volte superiore ai dati ufficiali trasmessi dalla radio e dai giornali franchisti, e di rimbuto dalle agenzie in tutto il mondo. Ho parlato con i sopravvissuti, coi senza lavoro (migliaia), coi preti e soccorritori. Ecco un'idea del cataclisma: in pochissime ore di fortuna, nella zona si è rovesciata, dal cielo, una pioggia di pietre che piove normalmente in un anno. Una fabbrica è stata spazzata dalle acque a Tarrasa: morti i quaranta lavoratori del turno di notte. Sempre a Tarrasa l'intero villaggio operaio è scomparsa la piovra. Un'inghiottito, seppellendo sotto il fango un numero di persone che gli scampati giudicano di parecchie centinaia. I cimiteri rigurgitano di cadaveri: all'ingresso la guardia civile sorveglia. In moltissimi paesi macchia tuttora l'acqua, e code di donne fanno la fila pazienti vicino alle autobotti. Non c'è gas né elettricità: le linee telefoniche dell'interno sono interrotte. Un ponte della linea ferroviaria Barcellona-Saragozza è stato trascinato in mare, a diversi chilometri di distanza. I drammi singoli e collettivi non si contano.

La pioggia è cominciata a cadere, per un brusco voltare del tempo, ieri l'altro — martedì — nel pomeriggio, ma nulla lasciava presagire la catastrofe. Poi si sono spalancate, nella sera, le cataratte del cielo, in breve i torrenti si sono gonfiati, sono rotolati verso il mare seminando distruzione e morte al loro passaggio, spostando i loro letti, smuovendo montagne di fanghiglia, seppellendo, sotto uno strato di fango, un numero di persone, uomini, cose e animali.

Vado a Tarrasa, un «pueblo» di circa novantamila abitanti, centro tessile a una trentina di chilometri all'interno della Costa Brava. Per giungerci percorro ogni cosa, asfalto, tra colonne di gente che, a piedi, va sul luogo del disastro per portare un aiuto, per cercare i parenti e gli amici. Sulla macchina carico una donna con i stampelli e la borsa. L'interrogio con discrezione: gli spagnoli sono diventati quadrupoli nell'esprimere le loro idee sconosciute Alla fine, il ghiaccio è rotto: mi spiego che il governo è riuscito a fare, ogni cosa, affidandosi al caso senza far niente di concreto.

A Tarrasa giungo nel primo pomeriggio. Come ho già detto, il villaggio operaio è stato completamente spazzato dal torrente. Si tratta di case dalle fondamenta superficiali. La «Riera» — normalmente quasi un rigagnolo — ingrossandosi a dismisura, senza preavviso, ha sorpreso, verso la mezzanotte, tutta la popolazione a letto, circa settanta persone. Si trattava, per lo più, di gente venuta qui dall'Andalusia, dove aveva venduto la poca terra, per lavorare nell'industria tessile.



RUBI (Spagna) — Ecco quello che resta di una filanda travolta dalle acque. Disseminati sul terreno ed accatastati gli uni sugli altri gli aerei ed altre macchine tessili inservibili (Telefoto AP-Unità)

La piena ha allagato una superficie di due chilometri di larghezza per sei di lunghezza. Sette persone hanno perso la vita; settemila sono rimaste senza tetto.

Mi aggiro tra le case sventrate dalla violenza della natura. Domando a tutti dove passeranno la notte. Allargano le braccia. Per le strade vi è il pantano ovunque; vi si affonda. Anche qui la «guardia civile» si limita a guardare. E' sintomatico il fatto che tutto il lavoro venga eseguito a mano. Non ci sono macchinari. Somari pacifici trainano carri pesanti. Una donna allatta un bambino coprendo pudicamente la mammella.

Proviamo a tirare qualche somma sul disastro. Quando la radio spagnola elenca il numero dei morti, dei feriti, dei dispersi, la gente mormora tra i denti. «Mentono» — mi

Michele Florio

Sale ogni ora il numero delle vittime

BARCELONA, 27. Il numero ufficiale dei morti sotto il mare di fango che sconvolge la Catalogna, sale di ora in ora. Le fonti ufficiali parlano di seicento vittime, di 10.000 operai senza lavoro e di migliaia e migliaia di feriti, dispersi e senza tetto.

Coloro che vengono dalle due città quasi cancellate dalla faccia della terra, Tarrasa e Sabadell, affermano, invece, che le vittime sono già novecento, supereranno di gran lunga il migliaio e che la situazione è molto più grave di quanto si voglia far apparire. I danni, da un primo calcolo, ammontano a 50 miliardi di lire.