

La sciagura nelle Filippine



Uno dei feriti mentre viene curato in ospedale

Nave passeggeri stracarica urtata da una petroliera a sud-est di Manila I «dispersi» ufficiali sono 1480 ma si teme possano essere il doppio

«Torce umane nel mare infestato dai pescecani»

Sciagura marittima nelle Filippine. Si scontrano una piccola petroliera ed una grande nave passeggeri stracarica. È un inferno di fiamme e di terrore. Chi non muore bruciato, affoga o è divorato dai pescecani. I «dispersi», cioè i morti, sono almeno 1480, ma fonti ufficiali dicono che potrebbero essere il doppio perché a bordo molti passeggeri non erano stati registrati. Solo 26 i superstiti.

MANILA Un grande traghetto stracarico di passeggeri, una piccola nave-cisterna stipata con 8300 barili di petrolio. L'impatto al largo dell'isola filippina di Marinduque è stato fulmineo, senza alcun preavviso. La prua della petroliera ha tranciato la fiancata della nave passeggeri. Ed è stato l'inferno. Un inferno di fuoco e di terrore. In pochi attimi le fiamme erano già altissime. La gente, in gran parte svegliata di soprassalto in piena notte, correva sul ponte in preda al panico. Alcuni si buttavano in acqua preferendo il rischio di essere divorati dagli squali a quello di morire bruciati. I dispersi, in questo caso un eufemismo per non dire i morti, sono almeno 1480, probabilmente molti, molti di più. I superstiti accertati sono solo 26, benché alcune agenzie ieri sera parlassero di quarantasei.

Quella che potrebbe passare tristemente alla storia come la più terribile sciagura marittima di tutti i tempi, è accaduta alle 23,30 di domenica. Era

giletto, probabilmente pagando «in nero».

L'urto con la petroliera «Mv Victor» è avvenuto a sud est di Manila a una distanza di circa 160 chilometri in linea d'aria dalla capitale, un tratto di mare notoriamente infestato dai pescecani. Sono acque molto frequentate, ma a quanto sembra nessuna delle due imbarcazioni ha suonato la sirena per segnalare il proprio passaggio. Così d'un tratto la «Mv Victor» si è trovata con il muso affondato nel fianco della «Donna Paz».

Cipriano Luspo comandante della guardia costiera della provincia di Mindoro era in servizio a terra proprio in quel momento. «Mi è sembrato che tutto a un tratto prendesse fuoco una casa di due piani. Il mezzo al mare. Dalla costa la scena era visibilissima». Il greggio ha preso fuoco all'istante e subito la petroliera e il traghetto sono stati avvolti in un unico rogo ed in un'unica nube di fumo. Le scene strazianti di orrore panico, disperazione sono descritte nell'articolo che pubblichiamo qui sotto grazie alle testimonianze dei superstiti raccolte direttamente a Manila. C'è un'altra testimonianza giunta ieri sera attraverso fonti di agenzia, che vorremmo aggiungere al racconto perché nella sua conclusione dà l'idea terribilmente umana e angosciante di quanto è accaduto

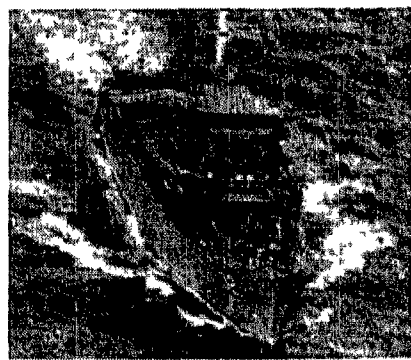
in quegli attimi. «La gente urlava terrorizzata - narra uno dei pochi fortunati tratti in salvo - I bambini piangevano disperatamente, nessuno voleva buttarsi in mare per paura dei pescecani, uomini e donne diventavano torce umane».

La «Donna Paz» è affondata per prima, la «Mv Victor» ha seguito negli abissi poco dopo. A bordo della piccola nave-cisterna c'erano solo dodici marinai. Non si sa se fra i superstiti ci sia anche qualcuno di loro. La «Mv Victor» aveva fatto rifornimento nel deposito di Bataan ed era attesa nel porto di Masbate. Accanto alla «Donna Paz» che stazzava 2215 tonnellate, la petroliera, con le sue 629 tonnellate, avrebbe fatto la figura dell'ulteriore vicino ad una Masaraya ma il carico che aveva a bordo l'ha trasformata in una vera e propria bomba devastatrice.

I primi soccorsi a quanto pare gli unici efficaci, li ha portati un'altra nave passeggeri, la «Don Claudio» che seguiva una rotta poco lontana, ed è stata richiamata dalla visione delle fiamme. Poi sono giunte altre cinque navi commerciali, un'unità da guerra, e anche tre elicotteri americani levatisi in volo dalla base di Clark. Il presidente Corason Aquino ha persino mandato il panfilo presidenziale. Tutto inutile. Le fiamme, le onde e gli squali avevano cancellato ogni traccia umana dalle acque di Marinduque.



La collisione tra la piccola petroliera «Mv Victor» e la nave passeggeri «Donna Paz» 160 chilometri a sud-est di Manila, davanti all'isola di Marinduque. L'incendio che si è sviluppato ha provocato l'affondamento di entrambe le navi. I morti sono almeno 1480



Una nave dei soccorritori in navigazione verso il «Donna Paz»

Ecco le più grandi tragedie navali di questo secolo

Il triste elenco si apre nel 1915 con la vicenda del «Lusitania» silurato da un sottomarino tedesco; 1.198 vittime. Un anno dopo, il 26 febbraio 1916, nel Mediterraneo affonda la nave francese «Provence»: 3.100 persone perdono la vita. Ancora un anno, 1917, e si contano 1.600 vittime nello scontro tra un piroscafo belga e l'unità francese «Mont Blanc»... È lunga la sequenza di tragedie sul mare in questo secolo.

- La più grande tragedia del mare avvenne il 26 febbraio 1916 quando affondò nel Mediterraneo la nave francese «Provence»: 3.100 persone persero la vita. Ma in questo triste elenco ci sono da ricordare anche la vicenda del «Lusitania» (silurato da un sottomarino tedesco nel 1915); 1.198 morti e dell'unità santabarbara francese «Mont Blanc» che causò 1.600 vittime, nel porto di Halifax nel 1917, dopo aver urtato un piroscafo belga.
- Ecco un riepilogo dei principali naufragi dal 1957:
- 14 luglio 1957: a Bahagbad una nave sovietica finisce in secca nel mar Caspio, 270 i morti.
- 1 marzo 1958, nel mar di Marmara, in Turchia, il traghetto di 148 tonnellate «Uludağ» affonda per una improvvisa tempesta, 300 i morti.
- 8 dicembre 1958: nel mar Egeo entrano in collisione un rimorchiatore e il traghetto «Heraklion», 264 i morti.
- 6 agosto 1957 sul lago Tei, in Romania, un vaporetto affollato di giganti si inabissa causando la morte di circa 300 persone.
- 11 ottobre 1958, a Mindanao, nelle Filippine, il traghetto «Dumaguete» che trasporta pellegrini a Zamboanga affonda nello stretto di mar di Sulu, infestato da squali, causando la morte di 300/350 persone.
- 18 novembre 1958: a Cebu, nelle Filippine, entrano in collisione un traghetto e una nave inglese, 200 i morti.
- 13 dicembre 1970 in Corea un traghetto si capovolge a causa dello spostamento improvviso del carico, 261 i morti.
- 6 agosto 1971 nel Golfo Persico una nave mercantile che trasporta clandestini in Kuwait urta gli scogli e affonda, circa 300 persone muoiono.
- 21 febbraio 1973 a Rangoon un traghetto sovrappollato si scontra con il cargo giapponese «Bombay Maru», circa 200 i morti.
- 24 dicembre 1973 nel golfo di Guayaquil il traghetto «Jemella» si capovolge a causa delle correnti nei pressi dell'isola di Puna 191 i morti.
- Settembre 1975 affonda nel mar Nero un cacciatorpediniere sovietico classe «Kashin», l'intero equipaggio, non si sa se di 225 o 300 uomini, muore nel naufragio.
- 25 gennaio 1976 sul fiume Buriganga, nel Bangladesh, entrano in collisione un battello a vapore e un traghetto, 200 i morti.
- 16 novembre 1977: una nave cinese affonda al largo della costa meridionale della Cina, oltre 800 i morti.
- 22 novembre 1979: nei pressi dell'estuario del Kuala Trengganu, in Malesia, affonda un battello che trasporta fuggiaschi dal Vietnam, 300 i morti.
- Novembre 1980: nei pressi di Khulna, nel Bangladesh, 200 pellegrini musulmani muoiono nell'affondamento di un cargo.
- 25 gennaio 1981: nel mar di Ciava naufraga la nave passeggeri «Tampomas II»; annegano 431 dei 1.100 passeggeri.
- 10 settembre 1983: a Ubidos, in Brasile, affonda la nave fluviale «Sobran Santos», 300 dei 500 passeggeri muoiono.
- 25 maggio 1983: sul lago Nasser, in Egitto, un battello a vapore con 600 persone a bordo prende fuoco; 300 persone muoiono nel naufragio, anche a causa dei cocodrilli che infestano le acque.
- 5 giugno 1983: sul fiume Volga, nei pressi di Ulyanovsk, affonda un battello passeggeri, 400 i morti.
- 23 marzo 1984: sul fiume Buriganga, nel Bangladesh, affonda una nave traghetto, 250 i dispersi.
- 20 aprile 1984: nel Bangladesh una nave traghetto affonda a causa di una tempesta, oltre 200 i morti.
- 25 maggio 1986: un traghetto affonda nel fiume Dhalaswar, nel Bangladesh, per un carico eccessivo, almeno 500 i morti.
- 1 settembre 1986: nel mar Nero, a circa otto miglia dal porto di Novorossk, entrano in collisione la nave passeggeri «Admiral Nakhimov» e la nave mercantile «Piotr Vainov»; l'urto causa l'affondamento della «Admiral Nakhimov», 423 i morti.
- 6 marzo 1987: il traghetto «Herald of Free Enterprise» affonda nel canale della Manica al largo del porto belga di Zeebrugge. I morti sono almeno 193.
- 6 luglio 1987: in Zambia il traghetto «Mania» affonda nel fiume Lusapula. I cadaveri recuperati sono 198 e i dispersi circa 200.



Prime cure per uno dei superstiti gravemente ustionato

Agghiaccianti testimonianze raccolte fra i ventisei superstiti A bordo molti contadini diretti nella capitale per le feste natalizie

«Ho nuotato tra le fiamme»

«Bruciava anche l'acqua». I pochi superstiti raccontano ancora increduli le circostanze della sciagura. «Dopo pochi minuti la nave non c'era più. Al suo posto un tappeto di fuoco». Le testimonianze sull'accaduto raccolte da Manila via telefono. I giornali filippini oggi scrivono che i morti potrebbero essere anche il doppio di quello che si teme.

GABRIEL BERTINETTO

ROMA «Altro che 1500 vittime! Potrebbero essere il doppio. Mille e quattrocento novantatré erano per i festini i passeggeri e i marinai registrati a bordo ma abbiamo raccolto testimonianze di superstiti secondo i quali la nave era sovrappollata. Un certo Pasquillo Osabel, ad esempio ha dichiarato che nelle cabine si erano ammassate sino a quattro persone per ogni cuccetta e che sui tre ponti della «Donna Paz» si stavano accalcati centinaia e centinaia di passeggeri che non avevano trovato posto all'interno». Chi parla è un collega filippino raggiunto al telefono a Manila. Dice che tutti i maggiori quotidiani del paese oggi scriveranno che la dimensione della tragedia va ben al di là delle cifre ufficiali. Il vice direttore di «Malaya», il più diffuso quotidiano locale, Danilo Lianto, ammette però che al momento nessuno è in grado di precisare quanto la realtà della sciagura sorpassi i limiti già enormemente tragici della versione ufficiale.

Le testimonianze dei pochi superstiti ventisei, che abbiamo potuto mettere assieme grazie alla collaborazione dei redattori dei tre maggiori giornali, «Malaya», «Daily Globe» e «Manila Times», concordano su di un punto: la subitaneità degli avvenimenti, la rapidità con cui dopo l'invisibile collisione nella notte e nella ne-

bia, si sono sviluppate le fiamme e ci si è ritrovati in acqua.

Alejandro Estueta si era imbarcato a Tacloban, nell'isola di Leyte, e andava a Manila per trascorrervi le feste natalizie. «Ero ancora sveglio. Stavo passeggiando sul ponte assieme ad alcune amiche. D'improvviso ho sentito un colpo e andati a urtare contro qualcosa. Non potevo immaginare cosa perché era buio pesto. Subito dopo, due esplosioni, in rapidissima successione». Poi Estueta dice di non ricordare più nulla, tranne una cosa: «Bruciava anche l'acqua».

Un altro passeggero, Severino Carrio, era salito a Tacloban dove fa il bigliettaio sugli autobus. «Andavo a Manila per le vacanze, ma anche per quel speravo di trovare un nuovo lavoro. Quando è accaduta la disgrazia ero già addormentato. Nel sonno ho sentito uno scoppio. Mi sono risvegliato. Ho visto il fuoco. Non capivo cosa stesse accadendo. Non mi riaccapezzavo. Fiamme e fumo. Ho cercato scampo buttandomi in acqua

senza pensare bene a quello che facevo. Ho nuotato in continuazione. Dopo un po', credo fossero passati venti minuti mi sono girato a guardare e sono rimasto di stucco. La nave non c'era più. C'era solo un tappeto infuocato sullo stesso mare».

Sia Estueta che Carrio hanno avuto la fortuna di essere dei buoni nuotatori e di non aver dovuto restare in acqua troppo a lungo perché un'altra nave passeggeri, la «Don Claudio», è accorsa prontamente avendo visto di lontano una grossa «palla di fuoco», come ha raccontato il suo capitano, Melicio Barrasco. Hanno anche avuto la fortuna di essere risparmiati dagli squali che infestano quel tratto di mare e che sicuramente hanno divorato molti naufraghi. Su questi ultimi agghiacciante risvolto di una tremenda sequenza di eventi, non ci sono testimonianze dirette. Un passeggero in preda a terrore ricorda che per 180 pesos (circa 10.000 lire) erano saliti sulla «Donna Paz» e non arrivarono mai a Manila per passare il Natale con i loro cari.

Così scomparve negli abissi «l'inaffondabile» Titanic

Il Titanic con le sue 48.328 tonnellate era la più grande nave del mondo. Simbologgiava l'orgoglio della marineria britannica che aveva voluto con questa costruzione riaffermare la sua superiorità nei confronti della concorrenza tedesca, americana e francese. Lungo 267 metri, largo 93, con 11 ponti sovrapposti il transatlantico era in grado di trasportare 3.000 passeggeri, oltre ai 900 e passa uomini dell'equipaggio. Più di duecento fuochili erano necessari per alimentare le caldaie che potevano imprimere alla nave la spettacolosa (per quei tempi) velocità di 21 nodi. Una serie di paratie stagne manovrate elettricamente, avrebbero dovuto, a detta dei tecnici e del battage pub-

licitario che aveva preceduto il varo, rendere l'unità praticamente inaffondabile.

La «White Star Line» aveva chiamato, per i servizi di cucina, il famoso chef italiano Gatti mentre al comando del Titanic aveva posto quel comandante Smith che aveva macchiato la sua immagine tempo prima mentre al comando della Olympic aveva manovrato col male da entrare in collisione con una nave da guerra americana. Ma tant'è con quel viaggio Smith doveva chiudere in bellezza la sua carriera. La navigazione per i primi quattro giorni procede tranquilla. Il Titanic scivola l'oceano come un dominatore. I fortunati passeggeri di prima classe passano il tempo tra un drink e l'altro, tra un succu-

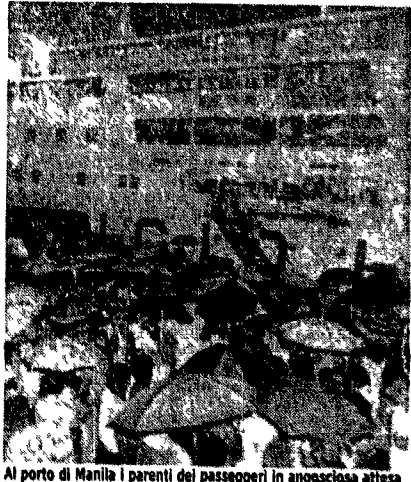
lento pranzetto e un gioco di società tra una festa e una passeggiata per i ponti. Bei nomi a bordo dal colonnello Astor il cui recente matrimonio aveva suscitato tanto clamore nel mondo americano al re dei periodici William Stead al grande impresario di Broadway, Harris Sulzberger vi sono anche un Guggenheim, un Brauss, altri magnati e il miliardario Moore che viaggia con 25 coppie di cani per la caccia alla volpe.

La navigazione, come si è detto, è festosa (ma nessuno si è mai chiesto cosa stessero facendo i passeggeri di terza classe). C'è solo un'ombra il 12 aprile un marconigramma lanciato dal transatlantico francese Touraine aveva avvertito che imponenti masse

di ghiaccio galleggianti rendevano malsicura la rotta. Ma il direttore della Compagnia ignorava volutamente il messaggio. È preoccupato che un cambiamento di rotta possa vanificare la conquista del «Nastro azzurro» e dà ordine a «captain» Smith di proseguire quelle prestazioni. E si arriva così nella notte di domenica 14 mentre la festa ferve nei

lussuosi saloni di prima classe tutti arredati stile Luigi XV. Il Titanic è ormai a poco meno di 300 miglia dalle coste americane. Sono le 23 e 35. L'orchestra ha appena attaccato un valzer viennese quando un urto violento fa impennare la nave di prua. Il capitano ordina di continuare a suonare mentre una piccola folla di passeggeri accorre sul ponte di comando. Nel buio della notte si drizza davanti agli occhi di tutti una enorme montagna di ghiaccio. I danni, tuttavia non sembrano gravi e c'è chi fra i passeggeri si affretta a raccogliere come souvenir frammenti di ghiaccio. È solo per misura cautelativa che la radio lancia nell'etere il se-

gnale di soccorso. Ma la tragedia incombe. Il Titanic comincia a sbandare paurosamente e le pompe di bordo si rivelano ben presto impotenti a ributtare in mare la enorme massa liquida che continua ad entrare dalle gravissime falle. Un ora dopo l'urto Smith ha la disperata insufficienza di imbarcazioni di salvataggio. È l'apocalisse. Quando sul luogo della tragedia arriva (alle otto del mattino) la motonave Carpathic del Titanic - che ha portato con sé quasi 1.600 persone - non v'è più nulla.



Al porto di Manila i parenti dei passeggeri in angosciata attesa