

La nave cipriota «Artic Reefer» cola a picco al largo dell'isola giapponese Shikoku
La liberiana «Marika» naufraga nell'Atlantico a 1.500 chilometri a est di Terranova

Una cinquantina i dispersi degli equipaggi navi e aerei a caccia di superstiti
Nell'arcipelago della Maddalena si cerca di disincagliare il traghetto francese

Due mercantili inghiottiti dagli abissi

Altri due navi, ieri, sono naufragate. L'incidente più grave è avvenuto nell'oceano Atlantico, al largo dell'isola di Terranova. Il mercantile «Marika» è colato a picco a causa di una tempesta. Dispersi i 36 membri dell'equipaggio. Una nave cipriota è, invece, affondata al largo delle coste di Shikoku, un'isola del Giappone occidentale. Dodici persone su ventinove sono state tratte in salvo.

■ Naufragi a ripetizione nelle prime ore del 1994. Oltre al traghetto francese che, due giorni fa, si è incagliato nell'arcipelago della Maddalena, ieri altri due mercantili sono affondati in zone lontane del mondo.

L'«Artic Reefer», una nave battente bandiera cipriota, è colata a picco al largo delle coste giapponesi. Molti i dispersi: ieri mattina le squadre di soccorso stavano ancora cercando 17 dei 29 membri dell'equipaggio. Il mercantile è affondato a circa 500 chilometri dalle coste di Shikoku, un'isola del Giappone occidentale. Secondo i soccorritori la nave è colata a picco per l'apertura di una falla nello scafo. Ma le ragioni dell'incidente sono ancora tutte da verificare. Non ci dovrebbero essere pericoli di inquinamento dato che la nave, ufficialmente, trasportava fagioli da Shanghai, in Cina, al Venezuela. Tuttavia i responsabili della sicurezza marittima giapponese, ieri, stavano ancora effettuando controlli sulla natura del carico. L'«Artic Reefer» era stata costruita nel 1971 ed era stata gestita dalla compagnia Cominos del Pireo, in Grecia.

L'altro grave incidente è avvenuto nell'oceano Atlantico, al largo dell'isola di Terranova. Il mercantile «Marika», battente bandiera liberiana, è affondata a causa di una violenta tempesta. Purtroppo non c'è nessuna traccia delle 36 persone che erano a bordo. L'equipaggio era formato da cittadini greci e filippini. Nella notte fra sabato e domenica la nave aveva comunicato di essere in difficoltà a causa di una tempesta. Da quel momento non si è saputo più nulla. Le onde alte dieci metri e il vento a 85 chilometri orari hanno colato a picco il mercantile. Si spera ancora di rintracciare i superstiti. Ieri i piloti di due aerei dei servizi di soccorso marittimo

del Canada hanno avvistato delle luci. «Potrebbero essere - hanno spiegato - dei canotti di salvataggio o degli uomini in mare con l'equipaggiamento di soccorso». La zona indicata dall'ultimo Sos, cioè a 1.500 chilometri ad est di Terranova, continua ad essere battuta da numerose navi-cisterna, fra cui la Freja Sveia, battente bandiera delle Bahamas. Anche una nave canadese è stata inviata nella zona. Purtroppo le ricerche non hanno dato alcun esito. La «Marika», 300 metri di lunghezza, era partita lunedì scorso per l'Europa dal porto di Sept Iles, nel Quebec, con un carico di materiale ferroso.

Ieri mattina nell'arcipelago della Maddalena sono iniziate le operazioni per il recupero della «R. Monte Stelo», il traghetto francese che si era incagliato tra l'isola Piana e le isole Corcuali. Le condizioni del tempo, in netto miglioramento, hanno consentito ai due rimorchiatori, giunti due giorni fa nella zona, di fare un primo sopralluogo. Per fortuna l'allarme inquinamento è cessato: il gasolio non fuoriesce più dalla falla che si era aperta a poppa e il quantitativo finito in mare è già stato disperso dalle correnti.



Il naufragio del «Titanic» nell'illustrazione del pittore tedesco Will Stower

LA MEMORIA

Naufraghi della cronaca e della leggenda

■ La parola «naufragio» dovrebbe evocare più simboliche vicende personali, sociali e politiche che rappresentare ancora le catastrofi del mare. Invece le sciagure avvenute in queste ore al largo dell'isola giapponese di Shikoku e nell'Oceano Atlantico, nella acque di Terranova, testimoniano che la morte corre sempre sulle onde e che il destino marittimo di un pianeta coperto al 70% dalle acque resta non risolto. Ad un anno di distanza dal disastroso naufragio della petroliera libanese *Eraer* alle isole Sheildan (5 gennaio '93), dall'affondamento di un traghetto polacco nel Mar Baltico e dal disastro della *Maersk Navigator* nei lidi un tempo incontaminati dell'isola di Sumatra, due tragedie del mare riportano l'attenzione sui pericoli della navigazione. Quel concetto di «negativo» che il naufragio richiama, persino nella società scientificamente e tecnologicamente avanzata come la nostra, mette ancora di fronte l'uomo al grande nemico mare, l'incognita di una sfida mai sopita, ripetuta nei miti letterari che da Ulisse a Achab, da Robinson Crusoe a Lord Jim porta ai giorni nostri, ai naufragi delle petroliere, dei transatlantici e delle navi che an-

cora solcano gli oceani sino ai naufragi più simbolici, nella civiltà delle macchine, nelle città, nei cieli e negli angoli vuoti dell'anima. L'uomo conquista lo spazio ma continua a temere l'affondamento in mare, la profondità degli abissi, il viaggio verso l'infinito che l'infinità degli oceani richiama nei marinai di ieri e di oggi. Il Novecento, contrariamente a quanto si possa pensare, ha riproposto questa sfida con tragica puntualità nonostante l'epoca del motore abbia soppiantato la precaria navigazione a vela: l'affondamento della *General Slocum* con mille persone a bordo nel 1916; il *Titanic* nel 1912 con oltre duemila vittime; 1314 morti della *Principessa Matilda* nel 1927; la tragica collisione tra l'*Andrea Doria* e lo *Stockholm* nel '56; il rovesciamento del battello egiziano *Radaman* nell'83; la non ancora chiarita collisione della *Moby Prince* nel porto di Livorno tre anni fa su cui grava ancora un'ombra di sospetto. E poi gli incidenti minori, trascurati dalle cronache internazionali: chiatte piene di profughi che si inabissano nelle acque hal-

tiane o asiatiche; i battelli del Bangladesh che affondono come carta; i traghetti stracolmi delle isole indonesiane o filippine che trascinano alla morte centinaia di persone. Se i mezzi di soccorso permettono più che in passato un fortuito recupero degli equipaggi e dei passeggeri, il naufragio si trasforma spesso in disastro ecologico come testimoniano la collisione della nave *Othello* in Svezia nel 1970, l'affondamento della *Atlantic Empress* al largo di Tobago nel '75, il disastro della *Exxon Valdez* in Alaska nell'89, la superpetroliera speronata nello stretto di Malacca l'anno scorso, i casi delle isole Shetland e della *Haven* nelle acque liguri. L'uso delle parole «tragedia» o «disastro» sembra bloccare sul nascere ogni tentativo di indagine su quanto accaduto, come se gli avvenimenti nefasti determinati dal mare non avessero una spiegazione: l'oceano si prende i suoi morti, inghiotte le carcasse metalliche inventate dall'uomo e annienta la sua potenza tecnologica. Un alone di mistero aleggia sempre attorno alle tragedie di mare. Per anni i governanti portoghesi hanno nascosto le disavventure delle

loro flotte per non inficiare la splendida conquista lusitana degli oceani. Finché la «Storia tragico-marittima» raccolta da Bernardo Gomes de Brito (recentemente riproposta da Einaudi) non ha superato le strette maglie della censura portoghese. Il resoconto del naufragio della San Joao, partita dall'India il 3 febbraio 1552 e spezzatasi davanti alle coste del Capo di Buona Speranza il 7 luglio di quell'anno, è diventato il libro più letto tra Cinquecento e Seicento con ben quattro versioni. L'insidia dei mari dipendeva sempre da Dio e dal suo volere finché, con Conrad, non coinciderà con l'immaginazione: quella che tradisce Jim nel momento cruciale della prova. Ma anche nel nostro secolo i resoconti dei marinai si concludono spesso con l'affermazione «come Dio volle». L'uomo non si è certo fermato di fronte all'ineluttabilità del destino e ha preferito sfuggire alla solidità e all'indifferenza della vita a terra sfidando gli oceani e ritrovando, nel microcosmo della nave, quella solidarietà negata altrove. È per questo che ogni marinaio ha insistito in sé il timore del naufragio e ogni nave cela nel suo ventre il tarlo della distruzione.



«Perez de Cuellar fu rapito a New York dai marziani»

rapito a New York da marziani, portato su un disco volante e attentamente esaminato. All'«assurda» tesi di Hopkins ha dato ieri spazio uno dei più seri settimanali britannici, l'*Independent on Sunday*. A quanto ha scritto l'*Independent on Sunday*, Budd Hopkins è risalito fino all'illustre diplomatico peruviano indagando su una casalinga di 44 anni - una certa Linda - che ha raccontato di essere stata rapita da marziani il 30 novembre 1989 mentre dormiva a casa sua in un grattacielo di Manhattan. L'ufologo ha raccontato al giornale di essere entrato in contatto con due presunte guardie del corpo di De Cuellar che avrebbero assistito dalla strada al rapimento di Linda e sarebbero stati a loro volta vittime dei marziani assieme allo statista.

A detta di un ufologo americano, Budd Hopkins, nel novembre del 1989 Javier Perez de Cuellar avrebbe avuto un incontro ravvicinato del terzo tipo di cui in apparenza non si ricorda: l'allora segretario generale dell'Onu sarebbe stato rapito a New York da marziani, portato su un disco volante e attentamente esaminato. All'«assurda» tesi di Hopkins ha dato ieri spazio uno dei più seri settimanali britannici, l'*Independent on Sunday*. A quanto ha scritto l'*Independent on Sunday*, Budd Hopkins è risalito fino all'illustre diplomatico peruviano indagando su una casalinga di 44 anni - una certa Linda - che ha raccontato di essere stata rapita da marziani il 30 novembre 1989 mentre dormiva a casa sua in un grattacielo di Manhattan. L'ufologo ha raccontato al giornale di essere entrato in contatto con due presunte guardie del corpo di De Cuellar che avrebbero assistito dalla strada al rapimento di Linda e sarebbero stati a loro volta vittime dei marziani assieme allo statista.

Eurotunnel andata e ritorno Sotto la Manica da maggio costo minimo 275mila lire

■ LONDRA. Costerà da 275 a 650 mila lire un viaggio di andata e ritorno in automobile sotto la Manica. Il servizio regolare incomincerà soltanto il 7 maggio (il giorno dopo l'inaugurazione ufficiale dell'Eurotunnel da parte del presidente francese Francois Mitterrand e della Regina Elisabetta d'Inghilterra) ma i biglietti saranno già in vendita dall'11 gennaio e all'orizzonte si profila una guerra dei prezzi: i traghetti impegnati a pieno ritmo nella spola tra la costa inglese e quella francese non hanno alcuna intenzione di mollare, risponderanno alla sfida della supergalia (costata 25.000 miliardi di lire) praticando tariffe più basse. Centodieci sterline (275.000 lire) sarà il prezzo minimo dell'Eurotunnel per un biglietto di andata e ritorno con validità massima di cinque giorni, in

bassa stagione. Per un ritorno «aperto» la tariffa normale sarà di 160 sterline (400.000 lire), che saliranno fino a 260 (650.000 lire) in altissima stagione. Il biglietto sarà valido per un'automobile, indipendentemente dal numero dei passeggeri a bordo: la vettura sarà caricata su treni-navetta che nel giro di mezz'ora compiranno la tratta tra il terminale britannico di Folkestone e quello francese di Calais. Con queste tariffe, analoghe a quelle praticate oggi dai «ferries», la società «Eurotunnel» spera di conquistare in fretta almeno la metà del mercato. Ma la battaglia potrebbe essere: le prime tre società traghettatrici hanno già lanciato una massiccia campagna promozionale offrendo un'andata e ritorno in una giornata per una sterlina (2.500 lire).

Il numero due del Sinn Fein gela le speranze di un sì dei cattolici repubblicani al piano di Londra e Dublino
Major cauto: «Aspettiamo ancora con pazienza». A fine gennaio la parola finale spetterà all'Ira

«Ulster senza pace se restano gli inglesi»

Il numero due del Sinn Fein, l'ala politica dell'Ira, gela le speranze di pace per l'Ulster. L'Irlanda del Nord non avrà pace fino a quando l'Inghilterra si deciderà a ritirare i propri soldati. In un'intervista ad un giornale di Dublino, Martin McGuinness ha aggiunto che il piano preparato da Major e Reynolds non ha «valore». Non è ancora, comunque, un rifiuto ufficiale del compromesso. Londra cauta: «Abbiamo pazienza».



Un gruppo di bambini a Belfast

■ Doccia fredda sul processo di pace per l'Ulster. Martin McGuinness, il numero due del Sinn Fein, l'ala politica, legale, dell'Ira, non ha dubbi: è «inaccettabile» qualsiasi proposta per l'Ulster che non contenga anche la «decisione britannica di ritirarsi» dall'Irlanda del Nord. Nel corso di un'intervista al *Sunday Business*, un giornale di Dublino, McGuinness ha sottolineato che, così com'è, il piano annunciato il 15 dicembre dai premier di Gran Bretagna e Irlanda «non ha valore». Spesso indicato come il capo segreto del movimento della guerriglia cattolica, McGuinness ha fama di «falco». Per lui soltanto la decisione britannica di ritirarsi dall'Irlanda del Nord in un prossimo futuro potrebbe aprire le porte ad una soluzione politica. Il leader nazionalista ha auspicato che sul possibile «disimpegno» britannico dall'Ulster il governo di Londra «fornisca maggiori chiarimenti», in pubblico o tramite canali privati. Tuttavia, pur criticando senza riserve il piano Major-Reynolds, McGuinness ha messo in chiaro che si tratta di aspettare, probabilmente, sino a fine gen-

naio quando Sinn Fein e Ira si pronunceranno in modo ufficiale e definitivo sull'iniziativa di pace. Consultazioni sono ancora in corso all'interno della galassia nazionalista cattolica. Base della discussione è la dichiarazione anglo-irlandese del 15 dicembre con la quale Londra ha fatto un'offerta storica al movimento repubblicano: l'apertura di negoziati diretti ufficiali con il Sinn Fein a condizione che ci sia un cessate il fuoco effettivo di tre mesi dell'Ira, condizione ripetuta anche ieri dal premier britannico John Major. «La dichiarazione di Downing Street di dicembre si rivolge ai nazionalisti non escludendo la prospettiva di un'Irlanda unificata: nello stesso tempo rassicura gli unionisti che essenziale ad ogni accordo è il consenso della maggioranza della popolazione dell'Ulster, oggi ancora fedele alla corona». «Alla presa di posizione di McGuinness ha risposto Major. Il premier britannico ha tuttavia, preferito glissare sulle affermazioni dell'esponente del Sinn Fein, ribadendo che Londra attende con pazienza la decisione definitiva dei repub-

Fughe record da Cuba In quattromila l'anno scorso negli Usa

■ MIAMI. Il 1993 è stato l'anno record di rifugiati cubani negli Stati Uniti. Sulle coste della Florida ne sono approdati ben 3.656, una cifra mai raggiunta dal 1980. Lo hanno detto i guardiacoste americani. Nel 1993 la fuga da Cuba via mare è aumentata - hanno aggiunto le fonti - del 43 per cento rispetto al 1992, anno in cui arrivarono 2.557 persone. Negli ultimi 13 anni il flusso dei rifugiati ha avuto un andamento ondulatorio. Nel 1980 l'esodo fu davvero consistente: 125mila cubani raggiunsero la Florida con zattere e barche di fortuna. Negli anni seguenti il numero è andato diminuendo mentre si è rafforzata la tendenza a maggiori precauzioni per le traversate compiute con imbarcazioni più solide. Nuova impennata negli ultimissimi anni, fino al '93, dovuta al dissesto dell'economia cubana, più marcato dopo la disgregazione dell'ex Urss. Secondo la legge americana praticamente tutti i cubani che raggiungono legalmente o illegalmente le coste degli Stati Uniti possono ottenere un permesso di residenza negli Usa.

blicani alla proposta anglo-irlandese. «Penso che (i membri del movimento repubblicano n.d.r.) avrebbero potuto prendere una decisione molto rapidamente. Posso ancora aver un po' di pazienza», ha detto Major in un'intervista radiofonica alla Bbc senza, per altro, fissare una data definitiva a questa attesa. Lo scopo ultimo, secondo l'esponente del governo britannico, è quello di porre fine a 25 anni di violenza che hanno insanguinato l'Ulster. Major ha, tuttavia, ribadito dai microfoni della Bbc che Londra si aprirà al dialogo con l'Ira solo quando il movimento nazionalista cattolico avrà rinunciato, una volta per tutte, alla violenza e ha aggiunto che è convinto che l'Ira perderà «appoggi vitali» se non capirà l'attuale opportunità di pace. Diversi i toni in casa unionista. «Le parole di McGuinness» ha subito denunciato uno dei leader del fronte protestante, David Trimble - confermano ciò che abbiamo sempre pensato: l'Ira non è interessata alla pace. Trimble ha chiesto al governo Major di «smetterla di temporeggiare» e di usare il pugno di ferro contro l'Ira. «È un movimento antidemocratico» - ha affermato - «va distrutto». Secondo molti la reazione di Martin McGuinness - che ha sempre negato di appartenere all'Ira - confermerebbe che il Sinn Fein, che ha chiesto più volte «chiarimenti» sul documento anglo-irlandese, sta tentando di strappare qualche concessione in più a Londra prima di dare una risposta ufficiale all'offerta di pace. Parzialmente l'Ira «continua a mantenere sotto pressione le forze britanniche in Ulster. Giovedì è stato assassinato un soldato britannico mentre nella notte di San Silvestro, a Bel-



Sono crollate nel '93 le vendite dei prodotti dietetici Dolci, alcool, sigarette ora l'America fa stravizi

■ WASHINGTON. Un nuovo codice di condotta si è affermato negli Stati Uniti: mangiare, bere, fumare a volontà, girare al largo dalle palestre, essere grassi e felici. Le statistiche di fine anno rivelano un crollo nelle vendite degli alimenti dietetici e un consumo record di torte e gelati alla crema. Anche i produttori di alcool e di sigarette hanno fatto buoni affari nel 1993. Rimangono sugli scaffali i libri dei dietologi che insegnano come prevenire le malattie di cuore con una sana alimentazione. Va a ruba il manuale della rivolta: «Stop the insanity» (Fermate la follia), requisitoria contro le diete dell'«esperanza di gastronomia Susan Powter, che in pochi mesi ha venduto 850 mila copie. «Per il nuovo anno, molta gente si è ripromessa di vivere bene e non cercare di essere perfetta», spiega John

Norcross, un professore di psicologia dell'università di Scanton che studia il comportamento dell'americano medio. Negli ultimi 15 anni Norcross ha curato una ricerca sui proponenti di capodanno e ha scoperto che invariabilmente la maggioranza degli interpellati prometteva a se stessa di dimagrire o di smettere di fumare. Ma quest'anno la tendenza è cambiata. Spaventata dalla recessione, la gente comune è preoccupata di quanto spende e non più di quello che mangia. McDonald, il re dei fast food, è stato il primo ad adeguarsi. Dopo aver puntato per anni sul «McLean de luxe», un hamburger supermagro, ora si prepara a lanciare «MegaMac», un polpettone di trecento grammi intriso di olio e formaggio.