

L'ULTIMO VIAGGIO DEL VAPORE SIRIO.

La Nave Sirio faceva parte della flotta della Navigazione Generale Italiana, la maggiore società di servizi marittimi italiani, la sede operativa e la direzione erano a Genova. Il porto genovese era uno dei maggiori approdi europei da dove partivano i flussi migratori verso le americhe. Il tasso migratorio italiano, uno dei maggiori nelle statistiche, era del 3,9% nel periodo compreso tra il 1876 e il 1880; col primo Novecento e l'espansione della navigazione a vapore si assiste ad un forte incremento fino al 19,1%.

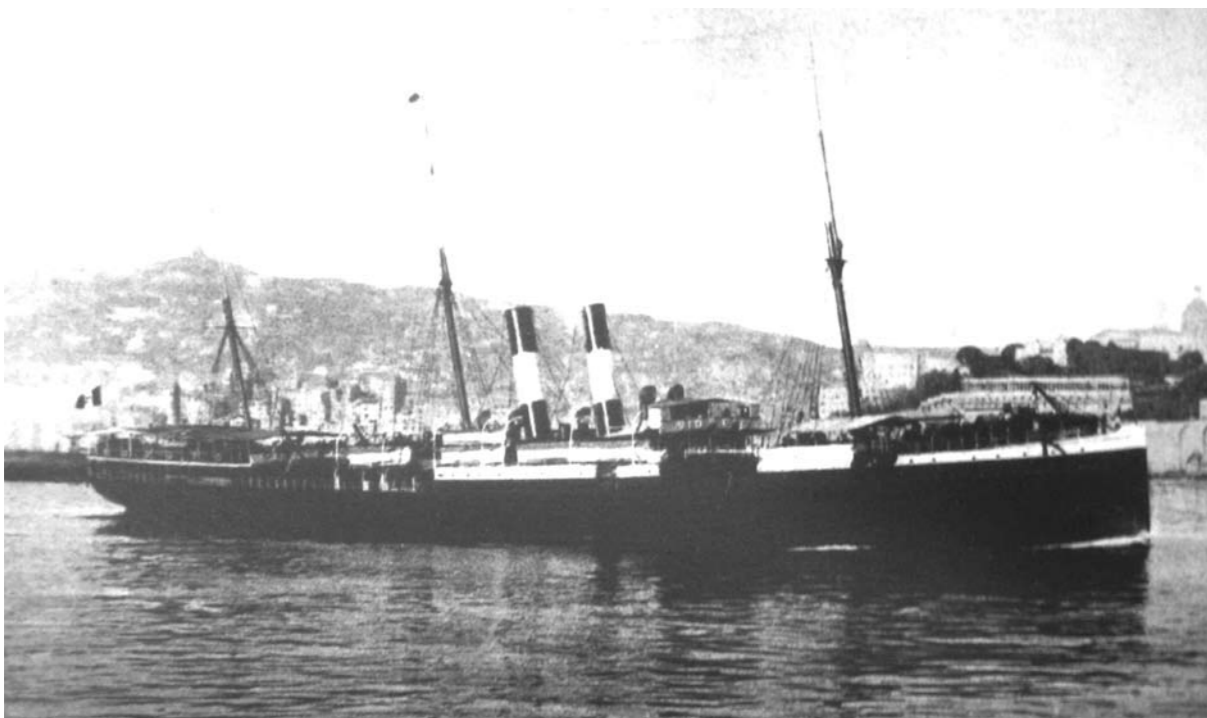
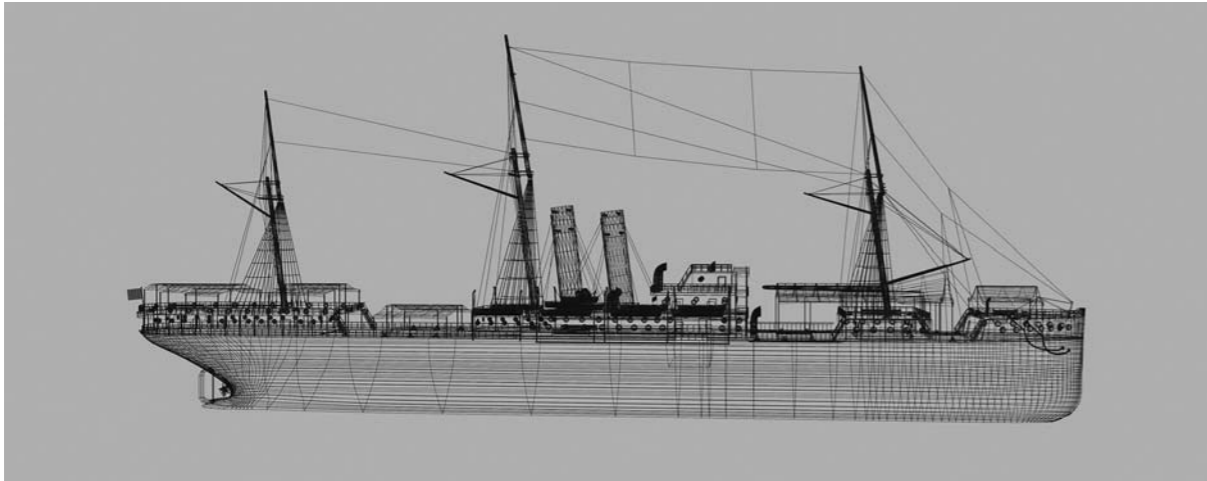
Le rotte dell'emigrazione prevedevano dei bacini di destinazione consolidati; i partenti individuavano le loro mete in relazione a rapporti culturali ben precisi, spesso si creavano areali specializzati, dove le comunità in partenza si riunivano nelle destinazioni previste.

La Navigazione Generale Italiana aveva programmato, nelle settimane comprese tra il 30 luglio e il 15 d'agosto 1906, diverse partenze dal porto di Genova, l'offerta individuava diversi approdi tra quelli maggiormente trafficati dalle rotte dei migranti. Il 30 luglio levava gli ormeggi la Nave Sicilia, in 15 giorni avrebbe raggiunto New York, così come Nave Sannio e il Città di Milano, in partenza rispettivamente nei giorni 6 e 13 agosto.

La Nave Washington avrebbe raggiunto gli approdi dell'America Centrale in venticinque giorni di navigazione, con partenza il 1° d'agosto. I flussi verso l'Argentina e il Brasile erano affidati alle Navi Italia, Argentina, Città di Torino; in circa venti giorni approdavano ai porti di destinazione sudamericani.

La Nave Sirio, in partenza da Genova il 2 agosto del 1906 dal Ponte Federico Guglielmo, avrebbe effettuato una prima rotta mediterranea, con approdi a Barcellona, Cadice, Canarie, Capo Verde, Rio de Janeiro, Santos e Buenos Aires. Alcuni attracchi, Canaria e Capo Verde, erano necessari per questioni tecniche: carico d'acqua dolce e carbone per i generatori di vapore.

Il Sirio, il cui scafo in acciaio fu costruito nei cantieri inglesi di Glasgow della Robert Napier, venne varato il 26 marzo del 1883. L'imbarcazione entrò a far parte dapprima della Società Italiana di Trasporti Marittimi Raggio



& C.; le caratteristiche tecniche del Sirio erano: stazza 4.141 tonnellate, lunghezza dello scafo mt. 115,50, larghezza mt. 12,80, altezza alla prua mt. 7,60. La propulsione era assicurata da un'alternativa a vapore a tripla espansione, i primi impianti furono sostituiti con macchine e caldaie realizzate presso gli stabilimenti della Gio. Ansaldo nel 1891, con questi apparati era possibile una navigazione a circa 14 nodi.

Dopo il primo acquisto dell'armatore Raggio, il Sirio entrò a far parte della flotta della Navigazione Generale Italiana; la nave subì ulteriori modifiche e ammodernamenti, fu dotata d'illuminazione elettrica, come accennato sostituì le caldaie e il motore, ora capace di 5.332 cavalli vapore, modificato l'assesto esterno della coperta. Lo scafo era caratterizzato da una prua retta e ortogonale alla linea di galleggiamento, da una poppa con la tipica forma dei *clipper*; le caratteristiche dell'imbarcazione la collocavano nella classe "*Spar-deck*": inoltre, completavano la coperta tre alberi a goletta e due fumaioli.

I passeggeri potevano trovare posto a bordo nelle rispettive classi: la prima, con cabine di lusso per 80 posti e ampio salone, era dislocata nella parte di poppavia; la seconda, nei locali attigui al ponte di comando di proravia, era articolata in cabine per 80 passeggeri. Gli emigranti erano sistemati nei locali comuni al livello stive in sottocoperta; erano previsti due cameroni: uno per gli uomini, l'altro per le donne e i bambini. Negli angusti locali del Sirio potevano viaggiare 1200 persone.

A lato dei due cameroni erano sistemati due blocchi di servizi, comprendenti latrine e lavelli; durante le ore diurne e in condizione di buon tempo, i viaggiatori di terza potevano sistemarsi in coperta, nella vasta area protetta da teloni ombreggianti. I prezzi dei passaggi prevedevano tariffe in lire oro: prima classe 750, seconda 550, terza 170.

Effettuata la manovra di tonteggio e lasciata la banchina del molo genovese, il Sirio conquista il mare aperto, l'equipaggio, 118 persone, attiva le ultime manovre per mettersi in rotta; la prima e seconda classe si sistemano nelle cabine; i 733 emigranti conquistano le brande a castello nella stiva dell'imbarcazione.

Nave Sirio era pure adibita a trasporto merci, quel giorno e nella rotta sudamericana portava 400 colli di filati e tessuti, 2000 casse di vermouth, 200 tra barili e casse d'olio d'oliva; in 325 casse erano sistemati i formaggi, 197 colli di cipolle, 323 casse di conserva di pomodoro, 18 casse di castagne, 600 fusti di vino, 7 casse di stampati musicali e

Servizi rapidi settimanali delle Compagnie

"NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA"

Capitale Statutario L. 80.000.000
Emesso e versato L. 54.000.000

"LA VELOCE"

Capitale emesso e versato L. 11.000.000

Prossime partenze da Genova

PER NEW YORK

6 Agosto	SANNIO (nuovo doppio elica) della N. G. I.
13 >	CITTÀ DI TORINO > Veloce
20 >	LOMBARDIA > N. G. I.

PER MONTEVIDEO E BUENOS AIRES

2 Agosto	SIRIO della N. G. I.
9 >	ITALIA > Veloce
23 >	ARGENTINA (nuovo doppio elica) > Veloce

PER RIO JANEIRO E SANTOS

2 Agosto	SIRIO della N. G. I.
----------	---------------------------------------

PER L'AMERICA CENTRALE

1 Agosto	WASHINGTON della Veloce
----------	--

Per accordi presi fra la « Navigazione Generale Italiana » e la « La Veloce » i biglietti di andata e ritorno e di chiamata di prima categoria emessi sia da una, che dall'altra Società, saranno validi per qualunque vapore delle due Compagnie, salvo il pagamento delle differenze di prezzo per biglietti di 1° o 2° classe risultante dalle quotazioni per i singoli vapori.

Trattamento di prim'ordine — Illuminazione a luce elettrica — Adattamenti speciali per refezioni per la 3° classe. — Bagno, lavandini etc.

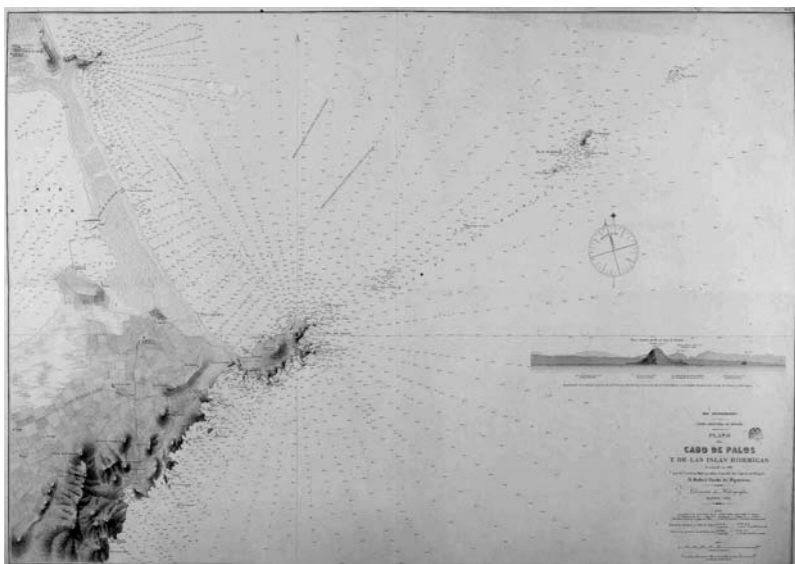
altre merci varie, mercerie e chincaglierie diverse¹. Come da programma di viaggio Nave Sirio raggiunge Barcellona il giorno 3 agosto, termina le operazioni, riprende la rotta verso ovest, le coste spagnole e Gibilterra, per raggiungere il porto di Cadice.

Qui una prima nota: la Nave Sirio non procedeva col programma di viaggio annunciato e le tappe previste, ma effettuava altri scali non iscritti nella rotta ufficiale, la ragione era dovuta all'imbarco di emigranti clandestini. Perciò, dopo la sosta a Barcellona, la rotta del Sirio è funzionale a quest'operazione, si costeggia e si raggiungono dei punti per effettuare il trasbordo degli emigranti, a tale scopo si utilizzavano natanti di fortuna, in partenza dalla costa spagnola sino a raggiungere l'accosto della nave.

Il giornale spagnolo "El Imparcial" aveva dato notizia di questi traffici, sostenendo che la tariffa richiesta era di 100 pesetas: "*Emigranti Clandestini. Il Sirio imbarca clandestinamente in diversi punti della costa spagnola, si tratta d'emigranti per il Brasile, loro pagano cento pesetas. Se questo è certo si spiega perché il Sirio naviga prossimo alla costa*"².

1. Il Secolo XIX, Genova, 8 agosto 1906, pag. 2.

2. El Imparcial, Diario Liberal, Madrid, 7 agosto 1906. Citato in "El Naufragio del Sirio", Luisi Miguel Adàm, 2006.



Questa notizia ci permette di comprendere meglio il destino del Sirio nei successivi istanti della sua navigazione: 4 agosto, ore 16, rotta zona Bajos Hormigas nei pressi di Cabo de Palos, la nave prosegue a forte velocità; in quel punto la navigazione è pericolosa, le carte riportano con precisione la successione degli scogli semi sommersi che corrono tra il Capo Palos e le isole Hormigas; di colpo la nave solleva la prua con uno schianto orribile, la poppa si inabissa nelle acque marine, la nave sbanda sul fianco destro, nel giro di pochi istanti si compie il dramma del naufragio.

A poca distanza dal Sirio, visibilissimo ad occhio nudo, naviga la nave ungherese Buda, la cronaca del naufragio sarà raccontata direttamente dal suo comandante in un rapporto reso presso la Capitaneria di Porto di Genova³: *“Alle 4 del pomeriggio del 4 agosto, nel doppiare a due miglia di distanza circa lo scoglio Hormigas al largo di Capo de Palos e proseguendo in rotta, osservai avvicinarsi da prua con rotta opposta un piroscampo che dall’attrezzatura e dai fumaioli riconobbi appartenere alla Navigazione Generale Italiana. Nel passargli affianco giudicai stringesse un po’ troppo allo scoglio su cui è eretto il fanale, ma non potevo accertarmi né della sua distanza da esso, né della direzione della prua e ciò dal motivo che il sole, dardeggiando su quei paraggi la sua luce era troppo intensa, offuscava il profilo delle terre circostanti e ne faceva apparire più confusa e forse più distante tanto la costa come gli scogli che da quella si distaccano. Alle 4*

3. Il Secolo XIX, Genova, 8 agosto 1906. Il Comandante della Nave Buda E. De Thianic.

e pochi minuti, vale a dire poco dopo che le nostre rotte si furono incrociate, nel seguire dall’occhio i suoi movimenti, potei scorgere improvvisamente il sollevarsi della prua dall’acqua e l’inclinarsi precipitoso dello scafo sul fianco destro.

Contemporaneamente vidi abbassarsi la sua parte poppiera che, in meno di due minuti, dalla sua posizione quasi orizzontale ed abbastanza alta sul livello del mare, scomparve improvvisamente sott’acqua. Compresi tosto in quale serio guaio dovesse trovarsi il piroscampo pericolante, arenato in posizione scabrosa sul banco che si estende ad un miglio in direzione di greco levante dello Hormigas. Piegai immediatamente a quella volta e nell’istesso tempo facevo allestire le imbarcazioni di salvataggio. Avvicinandomi a breve distanza riconobbi nel battello arenato il Sirio del compartimento di Genova. Aveva spiegati i segnali di soccorso e sul castello, sul ponte, sul sartame e sull’alberata si vedevano numerosi individui, alcuni in posizione estremamente critica. Mandai subito due imbarcazioni in sopralluogo con cinque uomini alla direzione del secondo tenente Mandelik Giovanni da Portone e l’altra col nocchiere Sectretich Giorgio da Martin (Istria) con due altri marinai e con l’ordine di cooperare al salvataggio dei pericolanti ed eventualmente di mettersi a disposizione del comandante del battello arenato.

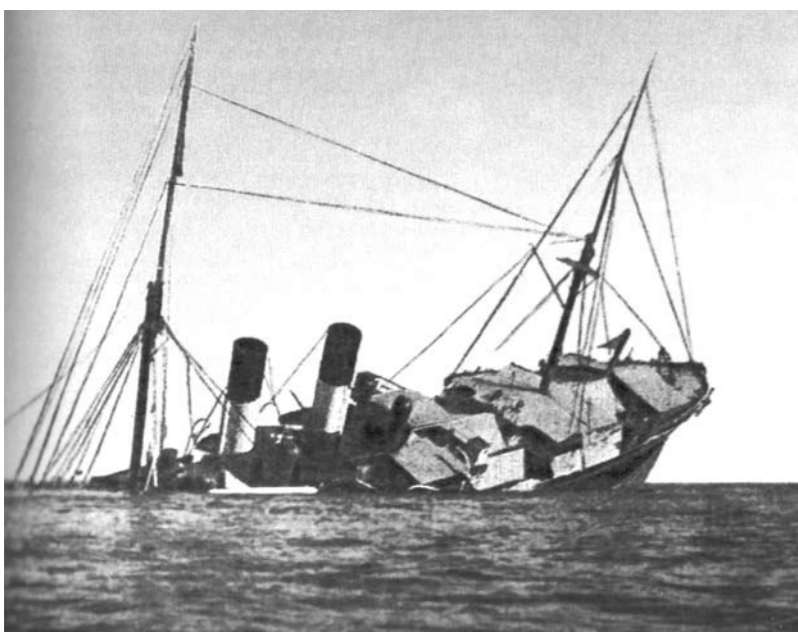
Nell’istesso tempo che le mie scialuppe prendevano il largo, si avvicinarono al Sirio un battello da costa e una goletta spagnoli, furono i primi a portarsi sul fianco del Sirio, non riuscivano però a portarsi lungo bordo per il mare in movimento per la situazione pericolosa dell’inclinazione della nave. Dalla posizione del Buda si fu spettatori del primo tentativo fatto dalla goletta per salvare i naufraghi. Non potendo quella accostarsi, manovrando opportunamente, si teneva con la prua verso il bordo e a debita distanza pur lasciando che di tratto in tratto il suo bastone di fiocco si portasse vicino alle sartie del Sirio per premettere il passaggio di un buon numero di naufraghi. Molti però, intimoriti probabilmente dalla critica posizione, si gettarono in mare cercando di raggiungere la goletta a nuoto.

Dalle nostre imbarcazioni arrivate opportunamente sopra luogo, si raccolsero dapprima coloro che erano in procinto d’affogare e quindi si continuò l’opera di salvataggio principiando da coloro che erano maggiormente esposti e che venivano poi man mano trasportati sulla goletta spagnola. Dopo fatti due o tre viaggi dal bordo alla goletta si avvicinarono al Sirio alcune piccole im-

barcazioni arrivate dal piroscampo spagnolo e poscia una scialuppa di salvataggio di un piroscampo francese, giunto sopra luogo verso le 5 e mezza pomeridiane, le quali cooperarono alla buona riuscita delle operazioni di salvataggio.

Queste procedevano abbastanza difficili, specie per il recupero di coloro che si trovavano aggrappati in diverse posizioni sull'attrezzatura, gli alberi, le grue e a poppa, visto che il mare era abbastanza agitato. Fortunatamente però l'equipaggio e i passeggeri del Sirio, eccetto quelli che erano periti prima dell'arrivo dei soccorsi, furono trasportati tutti su due golette spagnole, alle 7 e mezza proseguivano verso la costa spagnola poco distante dal luogo dell'infortunio. Molti dei recuperati si salvarono da sé gettandosi in mare per venire poi raccolti dalle imbarcazioni, molti furono salvati con funi; altri però dovettero essere trascinati a bordo a forza di braccia, operazione molto pericolosa perché il battello oltre ad essere inclinato più di cinquanta gradi, continuava a piegarsi sempre di più.

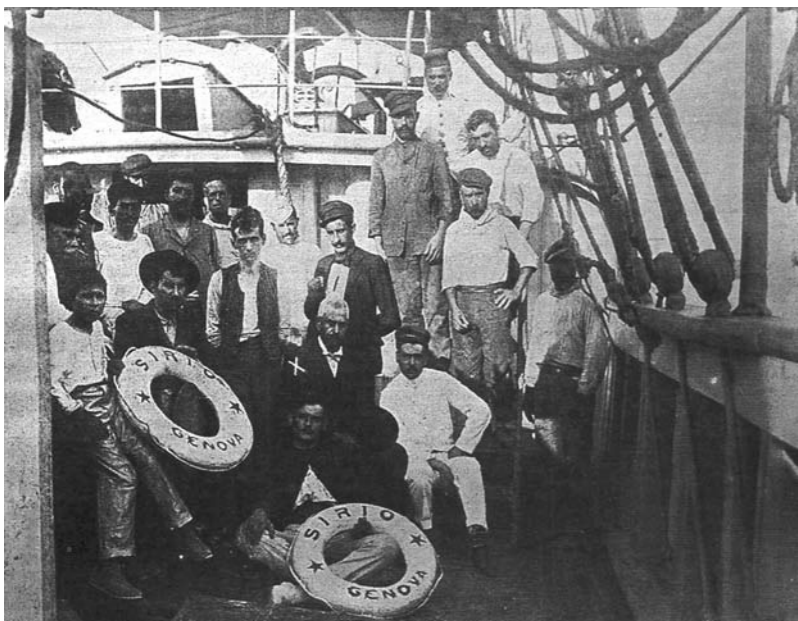
Verso le 8 pomeridiane le imbarcazioni ritornarono a bordo e ciò dopo che i superstiti ufficiali e da ultimo il comandante abbandonando il Sirio dichiararono che a bordo non vi era alcuno da salvare. Il secondo ufficiale Mandelik raccontò di avere cooperato col suo caicco al salvataggio di circa sessanta persone di cui trenta tra bambini e donne. Il nostromo recuperò quaranta persone di cui otto tra donne e bambini. Il totale della gente salvata si calcola circa trecento persone, apparentemente ben



pochi dell'equipaggio ed in maggior parte passeggeri di terza, italiani, spagnoli e slavi che al momento dell'urto si trovavano a prua.

Passeggeri di prima e seconda se erano a bordo e se al momento del disastro si trovavano sotto coperta è probabile non abbiano avuto il tempo di montare sul ponte data la rapidità con cui appena avvenuto l'arenamento si sommerse la poppa. Al momento dell'urto il piroscampo navigava a tutta velocità e la scossa fu tanto violenta che al primo piegarsi sul fianco le scialuppe si capovolsero e di esse non si arrivò a tempo di poter far uso. Il battello deve aver toccato il banco (roccioso-n.d.a) iniziando dal secondo ponte e lacerandosi il fondo verso poppa. Il primo ponte, il solo che si poteva visitare, vi era circa un metro d'acqua. Il compartimento macchine fu invaso dall'acqua istantaneamente e si ritiene che tutti gli addetti di guardia siano periti. Al momento del disastro soffiava leggero vento con mare alquanto agitato, atmosfera chiara. Apparentemente la poppa del Sirio non doveva poggiare sul banco e nelle tre ore che susseguirono all'urto esso continuava a sprofondarsi lentamente inclinandosi sempre più alla sua destra e rimanendo colla sua parte prodiera ben fuori dall'acqua".

La testimonianza del comandante della nave ungherese ricostruisce la cronaca del disastro in tempo reale, alcuni dati non erano ancora noti, il susseguirsi delle notizie rese ulteriormente più grave il bilancio dei naufraghi periti nel disastro. Il Secolo XIX del 6 agosto apriva con la notizia di "possibili trecento morti"; Il Caffaro non azzardava numeri e descriveva "particolari raccapriccianti



e commoventi”; Il Corriere Mercantile ribadiva “Trecento e più annegati”; la prima pagina del Corriere della Sera apriva con la notizia di “duecento annegati fra cui molti italiani”, nel testo di cronaca correggeva: “Si calcolano a 300 gli annegati”.

Dal racconto del capitano De Thianic si ha conferma di una rotta troppo prossima alla costa, in quel punto fatale per gli scogli delle Hormigas, con massi che corrono semi sommersi tra la costa e il faro. Questa rotta, errata e pericolosa, era compiuta con le macchine a piena forza: “Al momento dell’urto il piroscalo navigava a tutta velocità e la scossa fu tanto violenta che al primo piegarsi sul fianco le scialuppe si capovolsero e di esse non si arrivò a tempo di poter far uso”. Velocità, urto violento da far sobbalzare l’intero scafo e inabissare la poppa, da questa sequenza deriva l’impossibilità di utilizzare completamente le scialuppe di salvataggio in dotazione al Sirio.

Ancora una conferma della dinamica dell’incidente è leggibile nelle dichiarazioni del capitano della nave francese “Marie Luise”: “Il Marie Luise girava ieri il Capo Palos dirigendosi ad Alicante, quando a qualche miglia soltanto dalla mia nave vidi passare il piroscalo italiano Sirio navigante a tutto vapore.

Feci notare il passaggio del Sirio a un mio collega di bordo quando osservai che il Sirio si era improvvisamente fermato. Sorpreso puntai il binocolo (). Non vi era più nessun dubbio: il Sirio aveva avuto un urto. Subito feci dirigere il Marie Luise verso il Sirio⁴”.

4. Il Corriere Mercantile, Genova, 5 agosto 1906. Il giornale genovese ripor-

I giornali, non tutti, cercano subito di trovare e far emergere le responsabilità del disastro, gli articoli sono scritti con fermezza e sotto la pressione morale di almeno 300 morti. Il commentatore de Il Secolo XIX titolava “I veri responsabili della grave catastrofe”, proseguendo l’articolo: “Il disastro del Sirio mi suggerisce alcune osservazioni, Il Commissariato dell’Emigrazione si spinge sino alla meticolosità, fino all’esagerazione in tutte le sue osservazioni riguardo ai servizi di bordo, mentre poi subisce l’influenze che scendono dall’alto, le compagnie di navigazioni sono poderose. Si permette il trasporto di emigranti per mezzo di piroscali ultra vecchissimi, ad una sola elica, senza doppi fondi, senza compartimenti stagni, piroscali i quali al minimo urto si squarciano e affondano con tale rapidità da non permettere il salvataggio, mentre piroscali meno vecchi, anche in caso di disgrazia, data la perfetta divisione dei compartimenti, difficilmente affondano. () Questa tolleranza o favoritismo criminoso, si estende purtroppo ad una quantità di speculatori senza coscienza ed a non poche compagnie estere. (). Dopo il disastro tutti respingono la colpa, questa corrisponde non a coloro che son chiamati dalla legge ad osservare lo stato di servizio del piroscalo, con garanzie di sicurezza alle quali ha diritto l’emigrante italiano, il quale fidente nelle promesse della legge e nella protezione del Commissariato Generale d’Emigrazione, pone il piede sicuro sopra quel fragile scafo che lo conduce alla morte”⁵.

Risponde Il Corriere di Genova, l’articola richiama specularmente il pezzo del Secolo sulle responsabilità del naufragio ed elenca una serie di punti che giustificano lo stato delle navi e le scelte degli armatori, in poche parole: se si mettono a norma i vapori adibiti al trasporto, le compagnie chiudono. “1°- Di tutti i vapori italiani adibiti al servizio di emigrazione, e sono 44, soltanto una decina hanno due eliche ... ne consegue che, se dovesse prevalere il concetto del Secolo XIX, oltre tre quarti dei piroscali italiani che trasportano emigranti, dovrebbero essere radiati. Pretendere però che il Governo ordini oggi di radiare tutti i piroscali addetti al servizio d’emigrazione, i quali – sebbene dotati di tutte le migliori qualità nautiche e di tutto il confort – non hanno due eliche è una solenne esagerazione. Venire a questo estremo significherebbe

ta le dichiarazioni del capitano francese, la testimonianza era stata raccolta in Spagna dal giornale di Alicante l’Heraldo. Lo stesso testo è ripreso dal Secolo XIX del 7 agosto.

5. Il Secolo XIX, Genova, 7 agosto 1906.



voler dare un colpo mortale all'industria dei nostri trasporti marittimi. 2° - Quanto ai compartimenti stagni crediamo bene riportare ciò che ieri scrivevamo: "sulla debole resistenza che avevano le paratie stagne è inutile discutere tanto, quando si pensi che su questo mezzo di sicurezza della nave l'ultima parola non è ancora stata detta e quando si sa che recentemente la corazzata inglese Montagu, uscita da poco dal cantiere, investita nell'isola di Lundy, e malgrado il suo sistema di paratie stagne la nave si perdeva totalmente". () 3° - I vecchi scafi di costruzione inglese – lo riconoscono tutti gli uomini di mare – valgono almeno per robustezza, gli scafi moderni. Basta provare i lamieroni per convincersene. L'importante è che macchine e caldaie siano in perfetto stato di servizio. E dovevano essere solide e buone quelle del Sirio. () 4° - Che il Sirio non fosse una carcassa è dimostrato dal favore del quale lo circondavano i passeggeri più cospicui della metropoli argentina e della Liguria, i quali nei loro frequenti viaggi transatlantici facevano a gara per accaparrarsene i posti. Abbiamo creduto di assodare queste circostanze per rendere un doveroso omaggio alla verità"⁶.

Per smontare la "verità" dell'articolo, pezzo in totale difesa del mondo armatoriale, ci vuole ben poco; i primi tre punti non vogliono prendere in considerazione che la sicurezza è un requisito a prescindere, irrinunciabile e non rinviabile: le navi senza paratie erano affondabili al minimo allagamento. Questo concetto era ribadito dal Commissariato Generale per l'Emigrazione, ma le sue richieste erano puntualmente rimandate per le pressioni

6. Il Corriere di Genova, Genova, 7/8 agosto 1906.

armatoriali accolte dal Governo compiacente, in particolare dal ministero della Marina Mercantile. Richiamare il caso della corazzata inglese è un esplicito riferimento alla fatalità degli eventi, un tema caro a chi nulla vuole cambiare: se è destino anche una corazzata affonda! Il terzo punto è davvero ridicolo: si compara la robustezza dello scafo – nel caso del Sirio si lacerò contro le rocce ed affondò –, con la qualità delle caldaie e delle macchine.

Qui è bene ricordare che subito dopo l'incidente e il conseguente naufragio, le caldaie esplosero e tale detonazione accelerò l'inabissamento della nave. A questo riguardo rileggiamo il Caffaro, più precisamente un pezzo di prima pagina riguardante la già richiamata cronaca del capitano del Marie Luise: *"L'esplosione delle caldaie. Tragiche note. Non vi era alcun dubbio: il Sirio aveva avuto un urto. Subito feci dirigere il Marie Luise verso il Sirio. Udimmo allora una violenta esplosione: le caldaie del Sirio erano scoppiate. Poco dopo vedemmo cadaveri sulle onde. Nello stesso tempo grida disperate chiamanti al soccorso giunsero alle nostre orecchie"*⁷.

Grida che non giunsero né alla redazione del Corriere di Genova, né ai giornali filo migrazione sostenuti dagli armatori. Sul tema delle responsabilità del disastro e sul dibattito più generale interviene Il Lavoro, giornale vicino al mondo sindacale e sensibile alle rivendicazioni dei migranti. *"La catastrofe. Se dobbiamo prestare fede alle prime notizie, si è prodotta in modo da rilevare l'assoluta mancanza di resistenza del piroscampo, che appartiene al numero di quelli che avrebbero dovuto da molto tempo non esser più adibiti al trasporto degli emigranti. Il Sirio contava 23 anni di navigazione, essendo stato varato nel 1883, ed era ormai ridotto alle condizioni di una vecchia carcassa, incapace di resistere alle vicende della lunga navigazione.*

La sua sommersione improvvisa, appena avvenuto l'urto di prua, denota che le paratie stagne non presentarono alcuna efficace resistenza, la quale avrebbe consentito di prendere quei provvedimenti atti al limitare le proporzioni della catastrofe. Ne risulta quindi evidente una responsabilità grave, non soltanto da parte del Commissariato dell'emigrazione e del Registro Italiano. Certamente ora le responsabilità saranno palleggiate come al solito, le non meno solite inchieste non approderanno a nulla, e la Società continuerà a esporre la vita degli emigranti con la connivenza di quegli enti che dovrebbero tutelarla.

7. Il Caffaro, Genova, 7 agosto 1906.