



## Il naufragio del piroscafo "Sirio"

Di: Gianfranco Mieli

### Introduzione

Certo, solo a guardarlo il piroscafo "Sirio" faceva ancora la sua bella figura. La livrea nera risaltava la linea slanciata dello scafo su cui svettavano i tre alberi a brigantino e i due fumaioli decorati da una larga fascia bianca che annunciava a tutti la propria appartenenza alla Navigazione Generale Italiana.

Nonostante tutti gli anni di navigazione era ancora un'ottima nave, nota a tutti per la sua robustezza e la sua velocità di crociera. Nessuno pensava che avrebbe terminato la sua lunga carriera incagliata su di uno scoglio, davanti alla costa spagnola.

Con quell'equipaggio, poi, i marinai avevano una grande esperienza di viaggi transoceanici mentre il comandante vantava tutta una vita di mare iniziata quando aveva solo 17 anni. Il suo comando dava a tutti a bordo fiducia e tranquillità.

### Il piroscafo "Sirio"

Il piroscafo "Sirio", era una nave passeggeri iscritta nel registro navale di Genova. Faceva parte della flotta della società "Navigazione Generale Italiana" di cui, per lungo tempo, rappresentò uno dei migliori piroscafi impiegati sulle rotte per il sud America. Lo scafo fu impostato nel 1882 nei cantieri navali "Napier & Sons" di Glasgow su commissione della "Società Italiana di Trasporti Marittimi Raggio & Co." di Genova. I cantieri navali della città scozzese rappresentavano un'eccellenza mondiale nel campo delle costruzioni navali dell'epoca.

Il mondo della navigazione commerciale stava cambiando e i vascelli in legno, con vele e cordame, stavano soccombendo davanti all'avanzata della propulsione a vapore e degli scafi in ferro. L'imprenditore Robert Napier aveva compreso le potenzialità di sviluppo del settore e dalla costruzione delle prime caldaie a vapore era passato all'armamento delle navi nei cantieri di Govan, un sobborgo industriale di Glasgow posto lungo il corso del fiume Clyde. La realizzazione del nuovo piroscafo si avvale di soluzioni tecniche all'avanguardia: lo scafo fu realizzato con l'acciaio fornito dalla "Parkhead Forge Steel Works" mentre le caldaie garantivano 3900 cavalli vapore e mettevano in moto un'elica che assicurava una velocità di crociera di 13 nodi. La lunghezza della nave era, per l'epoca,

ragguardevole: raggiungeva i 115,81 m, per una larghezza massima di 12,83 m. La stazza lorda era di 4140 tonnellate e il dislocamento raggiungeva le 2273 tonnellate. Il "Sirio" fu varato il 26 marzo del 1883 e intraprese il suo primo viaggio il 19 giugno alla volta di Genova con al comando il cap. Sebastiano Rosasco. La traversata inaugurale venne intrapresa partendo dal porto ligure il 15 luglio con destinazione l'America meridionale dove fece scalo a Rio de Janeiro, Santos e Buenos Aires.

Dal 21 luglio iniziò i viaggi regolari con l'Argentina e il Brasile, alternandoli con traversate mediterranee destinate a collegare il

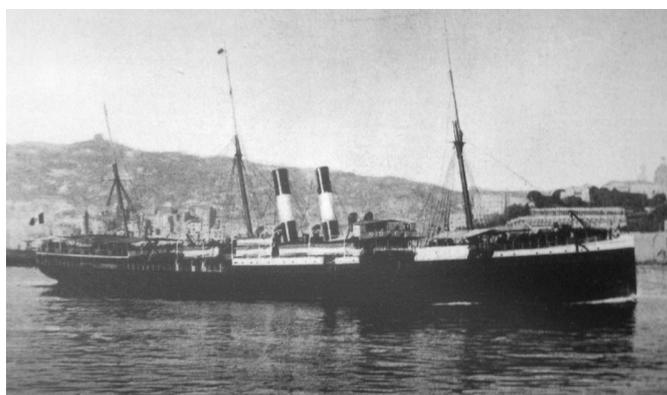


Fig. 1: il piroscafo "Sirio" in navigazione

porto di Napoli con Alessandria d'Egitto. Nel 1885 la Navigazione Generale Italiana decise di sviluppare i propri servizi transoceanici verso l'America del sud e a tal fine acquisì le navi della "Società Italiana di Trasporti Marittimi Raggio & Co." (e il "Sirio" era tra questi). Nel 1887 il piroscafo fu requisito dal governo italiano per trasportare le truppe destinate a rinforzare il dispositivo militare della colonia Eritrea divenuto vulnerabile in seguito ai noti fatti di Dogali.

Nel 1891 la nave fu sottoposta a importanti lavori di ammodernamento: il propulsore fu sostituito con uno di potenza maggiore (ora di 5400 hp) in grado di assicurare alla nave una velocità di crociera di 15 nodi (e una velocità massima di ben 18 nodi).

Furono riorganizzati anche gli spazi destinati ai passeggeri ricavando 38 posti nelle cabine di prima classe (secondo altre fonti 48 posti), 80 in quelle di seconda e circa 1200 cuccette per i passeggeri della terza classe.

Negli ultimi anni del XIX secolo gli armatori si erano resi conto che il flusso degli emigranti stava diventando ininterrotto e, pertanto, bisognava approfittarne, adeguando i piroscafi alle nuove esigenze: imbarcare un gran numero di passeggeri paganti e aumentare la velocità di crociera per compiere il maggior numero di viaggi verso la terra promessa.

## Il naufragio

Era il 2 agosto del 1906 e il "Sirio" era partito da Genova per il consueto viaggio che l'avrebbe portato sul *Rio della Plata*. Il giorno dopo aveva fatto scalo a *Barcellona* dove erano saliti a bordo altri 50 emigranti di nazionalità spagnola diretti in Argentina, e aveva levato l'ancora per riprendere il mare diretto a *Cadice*. Il pomeriggio del 4 agosto il piroscafo stava costeggiando la costa spagnola a poche miglia a levante del porto di *Cartagena*.

Il tratto di mare era conosciuto dai marinai per la presenza di una paio di isolotti rocciosi posti proprio di fronte a Capo Palos. Si trattava delle isole *Hormigas*. Sulla maggiore, il *Bajo de Fuera*, c'era un faro che segnalava il pericolo ai naviganti. L'equipaggio del "Sirio" conosceva bene la pericolosità di quelle acque: il comandante Giuseppe Piccone, un vecchio uomo di mare, il suo secondo ufficiale, il capitano De Amezaga e i 128 uomini dell'equipaggio avevano navigato su quella rotta decine di volte e non avevano motivo di preoccuparsi. Ma quel pomeriggio qualcosa non andò come previsto. Il piroscafo stava procedendo a velocità sostenuta verso Cartagena quando, all'improvviso, la chiglia urtò violentemente contro una secca sommersa.

La prua della nave si innalzò repentinamente e la poppa iniziò ad inabissarsi. L'equipaggio e i passeggeri, colti totalmente alla sprovvista, furono catapultati chi sul tavolato del ponte di coperta, chi addirittura in mare. Molte persone rimasero intrappolati nello scafo che iniziò ad imbarcare acqua. In breve, raccontano le cronache giornalistiche del tempo, il panico si impadronì soprattutto degli emigranti che iniziarono a disperarsi e a tuffarsi in acqua per cercare di raggiungere la terraferma. Molti passeggeri si precipitarono sottocoperta alla ricerca di amici e familiari che al momento del disastro si trovavano nelle camerate. Madri disperate cercavano i propri figli mentre i marinai, che tentavano di mantenere l'ordine, organizzarono i soccorsi.

La confusione era tanta: testimoni oculari riferirono che alcuni naufraghi erano ricorsi all'uso del coltello per assicurarsi un posto sulle scialuppe di salvataggio. Al naufragio assistettero gli equipaggi di altre navi che in quel momento stavano transitando nel medesimo braccio di mare.

Il comandante del piroscafo francese "*Marie Louise*" e quello del cargo croato "*Buda*" ordinarono ai propri marinai di calare le scialuppe in mare e dirigersi verso il "Sirio" per dare soccorso ai naufraghi. In breve tempo giunsero altre imbarcazioni provenienti dalla costa spagnola: in particolare, giunsero nei pressi del "Sirio" una goletta e un paio di pescherecci di Capo Palos. La goletta manovrò per affiancarsi al bordo del piroscafo arenato e consentire ai naufraghi un agevole trasbordo. Le operazioni di soccorso andarono avanti per alcune ore e permisero di salvare centinaia di emigranti e quasi tutti gli uomini dell'equipaggio. Le conseguenze del naufragio furono

comunque terribili: le vittime furono sicuramente decine, ma il numero preciso non lo conosceremo mai. Nelle ore successive alla tragedia la stampa spagnola scrisse di circa 200 morti.

Nei giorni seguenti si parlò di 250 dispersi, mentre la cifra ufficiale delle vittime, fornita dai *Lloyds* di Londra, si attestò sui 293 morti. Sul "Sirio, erano ufficialmente imbarcate 822 persone tra passeggeri e membri dell'equipaggio, ma, perché c'è un ma, il totale di oltre 800 persone non teneva conto di altre decine, forse più di un centinaio, di clandestini di nazionalità spagnola che erano saliti a bordo del piroscafo italiano in scali non autorizzati.

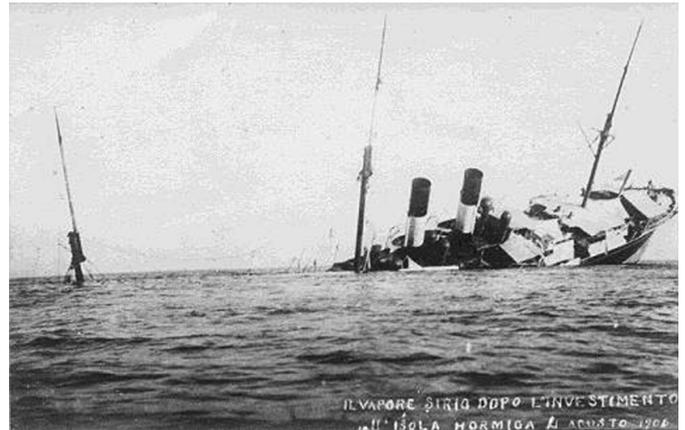


Fig. 2: il piroscafo "Sirio" semiaffondato davanti alle coste di Capo Palos presso Cartagena (Spagna)

## Le cause del naufragio e le polemiche che seguirono

La chiave per spiegare le cause del naufragio si trova, verosimilmente, proprio nella presenza a bordo del piroscafo "Sirio" di parecchi passeggeri clandestini. Diversi quotidiani di *Cartagena* e di *Madrid* scrissero che il vapore della Navigazione Generale Italiana aveva fatto diversi scali non autorizzati per caricare persone non registrate, dopo la sua partenza da *Barcellona*. A provarlo c'erano le tariffe del viaggio, conosciute da molti a *Valencia* e ad *Alicante*, oltre ad alcuni volantini pubblicitari che garantivano lo scalo della nave nei porti prestabiliti.

Molti hanno pensato che il comandante Piccone avesse sbagliato il calcolo della rotta e fosse finito sugli scogli. Questa eventualità apparve subito improbabile vista la grande esperienza del Piccone. E' quasi certo, invece, che ci possa essere stato un "errore intenzionale": il comandante del "Sirio" decise di seguire una rotta prossima alle isole *Hormigas*, piuttosto che navigarne a largo come l'esperienza e la buona regola suggeriva, per recuperare il tempo perduto durante gli scali non programmati e rispettare, così, la tabella di marcia ufficiale. Nei giorni immediatamente successivi al naufragio ci fu un'aspra polemica giornalistica innescata dalla stampa spagnola. Diversi quotidiani riferirono che la grande confusione che si instaurò a bordo del "Sirio" subito dopo il naufragio fu dovuta all'impreparazione degli uomini dell'equipaggio che, per primi, si misero in salvo

lasciando i passeggeri al loro destino. La notizia fu ripresa dalla stampa britannica che non mancò di amplificare le presunte mancanze dei marinai italiani arrivando, addirittura, ad accusare il comandante Piccone di avere tra i primi abbandonato la nave. La risposta delle autorità italiane fu perentoria e sdegnata. Lo stesso tono venne adottato dai quotidiani italiani che si prodigarono nel dimostrare l'infondatezza delle accuse. Furono intervistati diversi testimoni oculari, come ad esempio il comandante del cargo "Buda", che riferirono che Giuseppe Piccone fu l'ultimo ad aver lasciato il relitto, dopo aver

coordinato le operazioni di salvataggio mirabilmente condotte dal personale di bordo.

### *Bibliografia*

P. Adan, G. Gallego 2006: Luis Miguel Perez Adan, Miguel Angel G. Gallego, "El Naufragio del Sirio", Diego Marín Librero Editor, Murcia 2006.

G. Mieli 2012: Gianfranco Mieli, "L'ultimo viaggio del Sirio", Vicenza 2012.