

Frammenti di storia

Quello che avvenne il 12 gennaio 1902 fu causato dalla disattenzione e dall'imprudenza: la sciagura era stata evitata qualche settimana prima

di Giovanni Membola

La storia va raccontata con esattezza. E' necessario prima documentarsi ed accertarsi dei nomi, delle date e dei fatti, e non semplicemente prendere per buono ciò che si trova su Internet, in questo modo si rischia di diffondere solo le notizie false che riempiono siti web per niente professionali. Nello specifico è quanto avvenuto con la ricostruzione dell'incidente ferroviario avvenuto al Cillarese nel 1902, per anni la cronaca degli eventi - non solo online - era in buona parte errata, con il numero dei morti, le circostanze e le conseguenze deformi dalla realtà storica. Le notizie disponibili infatti erano ripetute in una sorta di copia-incolla su diverse pagine web, su carta stampata e persino su un paio di libri di storia locale, nessuno si era preso l'incomodo di verificarne le fonti e l'autenticità delle informazioni, rendendo vane le ricerche a scopo didattico di tanti ragazzi che utilizzano Internet per le loro consultazioni.

Quello che avvenne la mattina del 12 gennaio 1902 fu causato certamente dalla disattenzione e dall'imprudenza. Era il settimo ed ultimo viaggio del treno-cantiere con cinque vagoni di pietrame utile a ricostruire il rilevato ferroviario del ponte sul canale "Cillarreyes", come era denominato all'epoca dei fatti. In quel punto la sciagura era stata evitata per puro caso qualche settimana prima: la notte del 21 dicembre 1901 una alluvione causata da forti piogge aveva provocato lo smottamento dell'intero rilevato della ferrovia, lasciando sospese le guide in ferro del binario per una lunghezza di circa centocinquanta metri a un'altezza dal suolo di almeno quindici metri. Solo poche ore prima da lì era transitato indenne il treno diretto Bologna-Lecce, giunto regolarmente alla stazione di Brindisi alle ore 21.28 con a bordo molti studenti e lavoratori brindisini rientrati per le festività natalizie.

Nei giorni successivi furono affidati con urgenza i lavori per il ripristino del ponte ferroviario, intanto i passeggeri del treno della "Valigia Australiana" del 23 dicembre vennero fatti scendere dai convogli davanti al tratto interrotto dall'inondazione e aiutati ad attraversare l'avvallamento su una passerella provvisoria, proprio sotto il binario rimasto sospeso.

I lavori vennero eseguiti in soli venti giorni, era già tutto pronto per la prova di stabilità prima di aprire la linea ferroviaria al traffico ferroviario ordinario, ma quel mattino del 12 gennaio il destino aveva deciso diversamente. Il convoglio-cantiere, partito dalla

La tragedia del Cillarese: questa è la vera storia del disastro



La tragedia del Cillarese



Il ponte del Cillarese oggi

stazione di San Vito alle 4 e 15 e composto dai vagoni carichi di pietrame, da dodici carri vuoti, un bagagliaio e il locomotore, era giunto sul ponte del canale Cillarese dove procedeva lentamente a ritroso per posizionarsi correttamente sul punto dove scaricare il pietrisco, ma qualcosa andò storto e invece di fermarsi sfondò il paracarro e i vagoni precipitarono in sequenza nell'avvallamento sottostante. Nel vagone bagagliaio viaggiavano il capotreno e tredici operai, che insieme a diversi altri rimasti in prossimità del ponte, dovevano eseguire il lavoro. Furono proprio questi ultimi a chiamare i soccorsi e a iniziare il recupero dei colleghi rimasti intrappolati tra le lamiere, fermando l'incendio della motrice ed evitando il diffondersi delle fiamme nelle altre carrozze. Nel giro di poco tempo sul posto si recarono medici e soccorritori, tra loro nomi importanti come il dott. Vito Fazzi di Lecce, che per liberare un operaio rimasto incastrato tra le lamiere dovette amputargli una gamba maciullata, i dottori

Pedote di Squinzano, Urso di San Pietro Vernotico, Velardi (medico in servizio sulla Peninsulare) e Longhi di Brindisi, Padalino di Carovigno e Tanzarella di Ostuni.

Nell'incidente rimasero feriti il capotreno, il conduttore, il fuochista e sette operai. Furono necessari quasi due giorni di lavoro per estrarre dai rottami le cinque vittime della sciagura: Arcangelo Anzillotti, Luigi Anzillotti, Francesco Palma, Giuseppe Anglani tutti di Carovigno e il brindisino Andrea Gioia.

Già dalla sera del 13 gennaio la sala di prima classe della stazione ferroviaria di Brindisi venne trasformata in camera ardente, i solenni funerali furono resi a cura dell'Amministrazione Ferroviaria il 14 gennaio partendo dal piazzale della stazione: un imponente corteo aperto dalla banda e dalle compagnie di San Luigi, dai seminaristi e dai sacerdoti del Capitolo accompagnava i cinque carri funebri trainati da cavalli bardati a

lutto dalle autorità civili e militari, dalle suore con le orfanelle, dagli studenti e insegnanti delle due scuole secondarie della città, da tutte le società cittadine degli operai e una folta presenza di cittadini invitati dal sindaco a partecipare con un apposito manifesto affisso in varie zone della città. Tutti i negozi rimasero chiusi e su ogni ingresso venne apposto un cartello con la dicitura "lutto per i martiri del lavoro". Dopo la messa celebrata nella Basilica Cattedrale dall'Arcivescovo Salvatore Palmieri, il corteo funebre, percorrendo il lungomare e corso Garibaldi, si diresse al cimitero dove il rito si concluse con un intervento dell'avvocato Felice Assennato. La notizia del disastro fu riportata su molti giornali nazionali e raffigurata dal noto vignettista Achille Beltrame sulla copertina del famoso settimanale "La Tribuna Illustrata" del 22 gennaio 1902.

Un'altra importante dissonanza con quanto realmente accaduto riguarda il provvedimento della compagnia inglese della Peninsular and Oriental Steam Navigation Company di cancellare Brindisi, e quindi l'Italia, dai convogli della Valigia delle Indie, il noto transito di corrispondenza e viaggiatori dal Regno Unito a Bombay. L'incidente ferroviario non influì assolutamente su tale scelta, la decisione era stata già presa qualche anno prima con lo spostamento dei convogli più importanti al porto francese di Marsiglia, a Brindisi rimasero solo due piroscafi più piccoli e veloci, Isis e Osiris, diretti con cadenza quindicinale, e poi mensile, a Port Said. Già nel 1891 l'inadeguatezza della linea ferroviaria italiana era stata motivo di formale protesta da parte del governo britannico verso quello italiano dopo un incidente avvenuto nei pressi di Carovigno, una collisione tra un treno merci ed un convoglio della P&O carico di viaggiatori provenienti da Londra pronti ad imbarcarsi sulla nave Arcadia nel porto di Brindisi. Ma i treni continuarono comunque a viaggiare per altri ventitre anni, sino a quando la Valigia venne soppressa per lo scoppio del primo conflitto mondiale.



I funerali delle vittime del Cillarese a Brindisi (Foto Giancarlo Cafiero)