

# Sotto al treno, una luce

di **Saverio Gaeta** 1961. Antonio Navarro scivola sotto al convoglio per Malaga, rischia di essere schiacciato, ma trova un misterioso ferro illuminato. Poi si affida alla parente Maria Antonia Bandrés...

**A**bitando soltanto a un centinaio di metri dalla stazione ferroviaria di Pizarra, una cittadina nel sud della Spagna, il cinquantottenne farmacista Antonio Bandrés Navarro calcolò male i tempi e, pur dovendo prendere il treno delle 8.30 per Málaga, quel 25 ottobre 1961, uscì di casa in ritardo. Quando giunse sulla banchina, il convoglio stava già partendo e la sua reazione fu istintiva: «Commisi la temeraria imprudenza di tentare di prenderlo in corsa, con così poca fortuna che, cercando di salire sul predellino del terzo vagone, dopo aver afferrato il corrimano scivolai sul gradino bagnato e caddi sulla strada ferrata sotto le ruote del treno».

Nella critica situazione in cui si trovava, raccontò successivamente, «non avendo perso conoscenza, e rendendomi perfettamente conto del pericolo che correvo, mi raccomandai con decisione alla reverenda madre Maria Antonia Bandrés Elósegui con tutto il fervore, invocandola così: "Antonietta dell'anima mia, salvami". Immediatamente vidi un ferro che questo tipo di vagone ha tra gli assi delle ruote: quasi si fosse illuminato, risaltava in modo particolare dinanzi ai miei occhi più che gli altri fer-

ri del convoglio, come se provvidenzialmente fosse predestinato a servirmi da "tavola di salvezza"». Nulla esisteva sotto il treno che potesse illuminare quel ferro che si presentò alla sua vista, né poté trattarsi del riflesso dei raggi solari, come documentò la perizia dell'ingegner Manuel Gálvez.

La confidenza con cui spontaneamente il protagonista di questo drammatico evento si rivolse a suor Bandrés Elósegui era dovuta certamente al legame di parentela - il signor Antonio era infatti cugino della religiosa - ma anche alla profonda devozione verso di lei, sviluppata negli anni Cinquanta dopo la lettura di una biografia che ne descriveva la straordinaria figura.

Maria Antonia nacque a Tolosa, nelle Province Basche della Spagna, il 6 marzo 1898 e a 17 anni entrò nella congregazione delle Figlie di Gesù, fondate dalla beata Candida Maria Cipitria y Burrada. Riuscì, il 31 maggio 1918, a emettere i voti religiosi, ma la sua debole salute la condusse alla morte meno di un anno dopo, il 27 aprile 1919. Il medico Filiberto Villalobos, che la curò negli ultimi tempi, descrisse all'amico Miguel de Unamuno lo straordinario stato d'animo con cui la suora affrontò la malattia, facendo commentare allo scrittore che ella moriva «con la sicurezza di chi sa dove va». Fu beatificata nel 1996.

## Oscillando sotto al treno

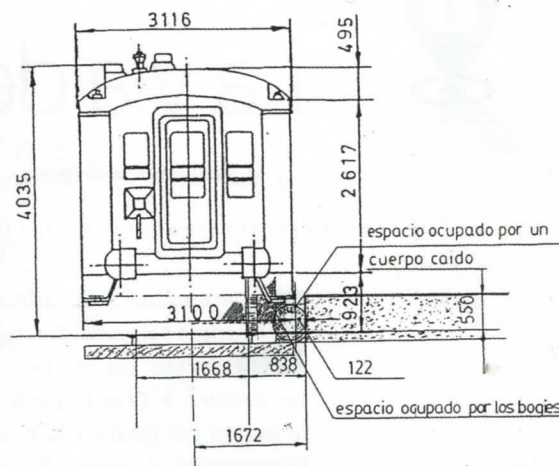
Prosegue il drammatico racconto del protagonista: «Subito mi aggrappai fortemente al ferro, prima con le mani e poi con i piedi, rimanendo appeso come un pendolo d'orologio. In questa situazione oscillavo a destra e a sinistra, cosa che la gente vide meglio quando il treno sorpassò la banchina della stazione. Fu allora che i presenti, impressionati al massimo per questo spettacolare incidente, si terrorizzarono vedendomi uscire ed entrare da sotto il treno parecchie volte, finché fui scaraventato fuori dai binari». Da notare che il signor Bandrés aveva anche una stazza robusta, essendo alto 175 centimetri e avendo un peso di 94 chilogrammi. Secondo la documentazione fornita dall'ispettore ferroviario provinciale Antonio Méndez Calvo, la velocità del treno, al momento del tentativo di salita del signor Antonio, era di circa 12 chilometri orari, corrispondenti a 3,4 metri al secondo, mentre al momento



La beata  
Maria Antonia  
Bandrés y Elósegui

noscenza, e rendendomi perfettamente conto del pericolo che correvo, mi raccomandai con decisione alla reverenda madre Maria Antonia Bandrés Elósegui con tutto il fervore, invocandola così: "Antonietta dell'anima mia, salvami". Immediatamente vidi un ferro che questo tipo di vagone ha tra gli assi delle ruote: quasi si fosse illuminato, risaltava in modo particolare dinanzi ai miei occhi più che gli altri fer-





della sua uscita da sotto il treno, dopo una cinquantina di metri di trascinamento, era di circa 26 chilometri orari, corrispondenti a 7,2 metri al secondo. Riguardo alla tempistica, il perito tecnico Giacinto Siviglia ha potuto affermare che «tutta la dinamica svoltasi fra il momento in cui il signor Bandrés era disteso sulla massiciata fra marciapiede e rotaia e il momento in cui si agganciava alla vettura deve essere durata poco più di un secondo, in quanto il treno non poteva aver raggiunto una velocità troppo elevata, altrimenti il signor Bandrés non sarebbe riuscito ad agganciarsi, e soprattutto in quanto al massimo dopo 2 secondi sarebbe sopraggiunto il secondo carrello della vettura che nell'impatto lo avrebbe schiacciato». Ben quarantaquattro persone, presenti al momento dell'incidente sulla banchina ferroviaria, sottoscrissero un documento nel quale testimoniarono: «Quando il treno oltrepassò il marciapiede della stazione restammo terrorizzati nel vedere che questo signore usciva ed entrava da sotto il treno per diverse volte, finché non fu scaraventato fino alla banchina della strada ferrata, lontano dalle ruote. Il signor Bandrés, senza aiuto di alcuno, si rialzò in piedi e, nell'andare a prestargli soccorso, restammo meravigliati nel vedere che aveva soltanto leggere lesioni, sebbene gli abiti fossero completamente strappati: in modo particolare gli indumenti intimi presentavano tracce per essere stati presi dalle ruote. E meravigliati anche perché tutti ci aspettavamo di vederlo ridotto a pezzi».

### Qualche escoriazione

Numerosi fra i testimoni vollero accompagnarlo a piedi a casa: «Alcuni mi aiutarono a cambiare gli abiti stracciati, rimanendo stupefatti nel vedere che avevo sulla schiena e sui fianchi soltanto contusioni e graffiature, oltre a un grande ematoma sull'addome. Poi mi con-

ducessero subito dal dottor Deoscóride López Sacristán affinché mi prestasse l'assistenza necessaria. Il medico si limitò a disinfettare le leggere ferite con alcool e a bendarmi opportunamente. Notificò l'accaduto al magistrato, ma dopo dieci giorni gli diede notizia della mia totale guarigione. Il giorno seguente andai a Málaga per farmi visitare dal chirurgo Isidoro Garnica Navarro, direttore dell'ospedale di Nostra Signora del Pilar. Quest'ultimo confermò in un certificato di averlo curato il 26 ottobre 1961 «per alcune lievi escoriazioni, ferite e contusioni alla schiena, ai fianchi e per un grosso ematoma addominale». Effettuata la radioscopia, «non presentava lesioni di alcuna entità al capo, al cuore, ai polmoni; né ho potuto osservare alle ossa e alle vertebre alcuna incrinatura». Nella visita di controllo del 10 agosto 1962 ribadì il dottor Garnica Navarro: «L'ho trovato perfettamente guarito e senza alcuna inabilitazione». Le conclusioni sull'evento furono formulate all'unanimità dalla Consulta tecnica della congregazione delle Cause dei santi nella seduta dell'11 gennaio 1996: «Descrizione del fatto e meccanismo dell'evento: 1) Caduta accidentale del signor Bandrés, con scivolamento tra i due carrelli e fra il bordo del marciapiede e la rotaia più vicina. 2) Visione di un "ferro illuminato" nel sottocassa della vettura, al quale egli si è afferrato con mani e piedi, rimanendo penzoloni. 3) Successivamente il Bandrés è stato sbalzato, incolume, fuori dalla sagoma del treno a circa 60-70 metri dall'asse del fabbricato viaggiatori. Modalità di salvezza: se il Bandrés non si fosse afferrato al ferro sarebbe rimasto travolto dal treno, il fatto di aver visto illuminato il ferro - poiché non esistono impianti di illuminazione nel sottocassa della vettura e poiché le condizioni naturali di visibilità in assenza della luce solare erano tali da non far brillare il ferro - si considera inspiegabile».

Sopra, i binari lungo i quali avvenne l'incidente nella stazione ferroviaria di Pizarra e il prospetto della struttura posteriore del vagone, con la precisazione delle misure