

# Lettera dal Callao, 1843

*Giorgio Magnani (AISP)*

Intorno al 1840 il porto di Genova era affollato da navi che lo collegavano anche con l'America latina. La maggior parte di queste navi era ancora a vela, ma il motore a vapore cominciava ad acquisire un'importanza sempre maggiore.

Al contrario di quanto ormai avevano strategicamente capito le grandi potenze europee, lo Stato Sardo non aveva una Compagnia che in qualche modo potesse ricondursi ad esso: le Compagnie navali di Genova erano di proprietà privata, senza alcun contratto con lo Stato e, quindi, senza sovvenzioni. Agivano con le proprie navi trasportando merci, posta e passeggeri, in funzione della domanda e delle opportunità che lungo il loro viaggio si sviluppavano. In pratica lo Stato Sardo era assente dal punto di vista del supporto commerciale, e nemmeno erano disponibili gli uffici postali all'interno dei consolati, come invece da tempo Inglesi e Francesi avevano predisposto. Occorreranno 30 anni, rispetto alla data di spedizione della lettera, perché si installino uffici postali Sardi presso i consolati di Buenos Aires e Montevideo.

Capitani e marinai coraggiosi, che spesso si facevano ritrarre prima della partenza per lasciare traccia di sé in vista di un viaggio che poteva essere senza ritorno. Gli innumerevoli naufragi riportati dai giornali dell'epoca testimoniano quanto pericoloso fosse il loro mestiere.

In genere si trattava di piccole navi a vela, lunghe da 20 a 30 m., dai semplici nomi familiari: la nave che trasportò la lettera che vado a descrivere, si chiamava "Le due sorelle". Probabilmente era simile a un brigantino, come quello illustrato nella figura che segue. Eppure il viaggio di sola andata era più di 20.500 km!



Ho trovato notizie sui movimenti di questa nave sul Corriere Mercantile di Genova del 19 Marzo 1844, come da trafiletto allegato. La nave "Le due sorelle" collegava Genova con la costa occidentale del Sud America; faceva anche cabotaggio lungo la costa del Pacifico da Valparaiso al Callao, porto di Lima.



Estratto da un atlante francese della prima metà del 1800

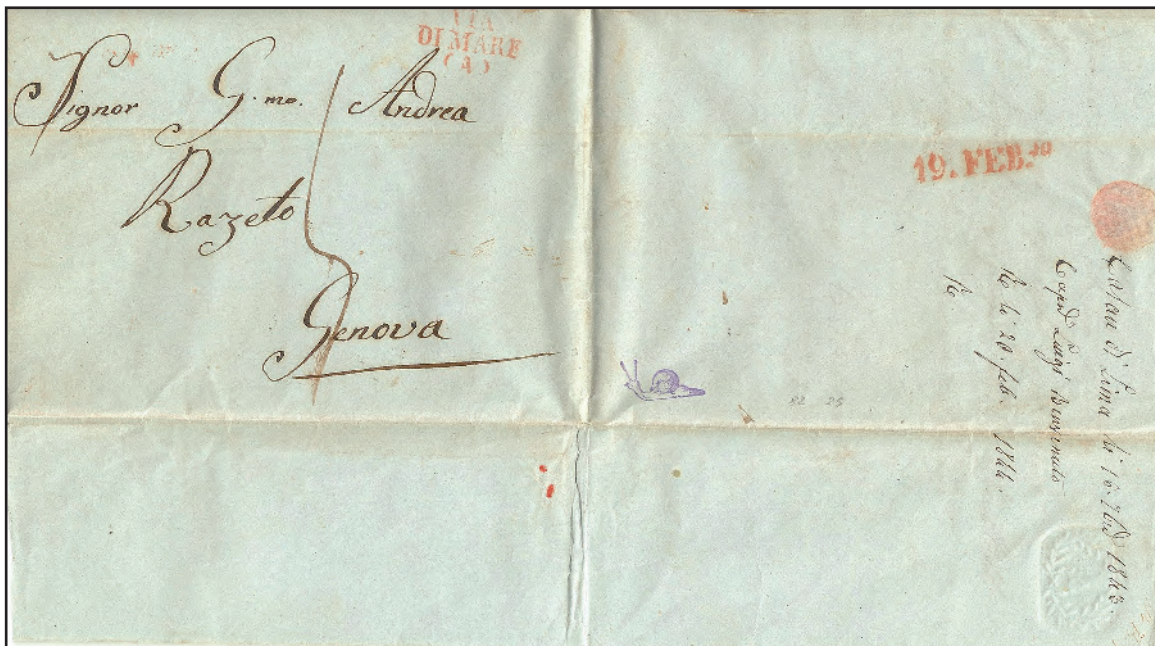
Il viaggio di andata, passato lo stretto di Gibilterra, prevedeva la sosta all'Isola di Capo Verde per procedere poi lungo le coste dell'Africa fino a raggiungere circa la zona di Dakar: quindi si effettuava la traversata dell'Atlantico fino al Brasile.

Poi si proseguiva, con probabili scali a Bahia e Pernambuco, toccando Montevideo e Buenos Aires. Si continuava lungo costa fino a superare il 50° parallelo, ed raggiungere l'area dei temuti "cinquanta ruggenti" (Furious Fifties). Sono così detti i venti che impetuosi soffiano fino ad oltre a Capo Horn in mari sempre in tempesta. Evitando Capo Horn si percorreva il pericoloso Stretto di Magellano, e basta osservarne la conformazione per capire come, sebbene riparati dalle tempeste di Capo Horn, ma non dai venti, la navigazione doveva essere complicatissima. Si sboccava quindi sull'oceano Pacifico, pacifico di nome ma assolutamente non di fatto. Superata la parte meridionale del viaggio, la più difficile, la prima sosta era il porto di Talcahuano. Proseguendo verso Nord, la nave toccava, a seconda delle occasioni commerciali, una serie di altri porti della costa: Valparaiso, Coquimbo, Pisagua, Arica, e infine Callao, porto di Lima. Il Capitano della "Due Sorelle" avrà potuto al massimo stabilire la latitudine in cui si trovava (e cioè il parallelo, che determinava con l'uso del sestante), ma non la longitudine (e cioè il meridiano, che poteva essere individuato solo con calcoli sofisticati). Questi capitani si affidavano al loro istinto, all'interpretazione dei venti e delle correnti, al volo degli uccelli e al barometro. Eppure in questi anni l'Ammiragliato inglese cominciò a fornire ai suoi capitani l'orologio marittimo, col quale si rendeva possibile la determinazione della longitudine con grande precisione.



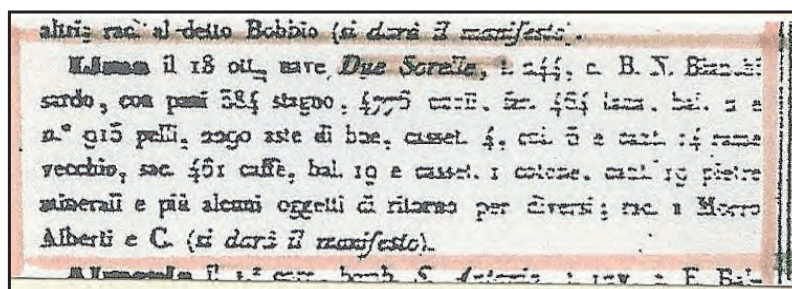
Stretto di Magellano, da una mappa francese del 1753. Sulla sinistra il Pacifico, sulla destra l'Atlantico.

La lettera è datata 1843 li. 16. 7bre (16/09/43), ed è scritta da un capitano italiano di una nave (di cui non viene riportato il nome) che faceva cabotaggio lungo le costa del Pacifico. Lo scrivente dichiara di affidarla al capitano della nave "Le due sorelle", Nicolla Bianchi.



Questa lettera arrivò a Genova dove l'Ufficio postale appose il timbro di arrivo in rosso 19.FEB.<sup>io</sup> e, sempre in rosso, il classico VIA/DI/MARE/(A) che indicava la provenienza dal Sud America. La tassò per 4 decimi, come si vede dalla cifra scritta a penna. Questo valore, applicato su tutte le lettere arrivate a mezzo di navi mercantili dall'estero, rimase inalterato per decine di anni. Molto rare sono queste lettere trasportate in linea diretta dal Pacifico da navi sarde, in un periodo in cui la maggior parte della corrispondenza diretta in Italia veniva trasportata da navi inglesi e francesi.

Il Corriere Mercantile del 19 Marzo 1844, con un trafiletto, annunciava l'arrivo della nave partita da "Lima il 18 ott. *Le due sorelle t. 244, c.* (comando) *B.N. Bianchi sardo...*", con una serie di indicazioni circa il carico che recava. Nella stessa pagina si indica che è in partenza per l'America, la "Maria Antonietta", indicata come brick sardo, (la stessa nave è ricordata nel testo della lettera) a testimonianza della presenza di un attivo scambio commerciale.



Molto interessante il testo della lettera, perché offre un quadro della situazione, delle difficoltà di ogni tipo che queste persone affrontavano nel loro viaggio.

Lo trascivo senza correzioni: è sgrammaticato, stentato e confuso, anche se la calligrafia può definirsi ordinata. Rende chiaro il basso livello culturale di questo capitano che poteva fare conto solo sulla sua esperienza e non su adeguati mezzi tecnici.

Una riflessione merita il tono della lettera, così scoraggiato per le vicissitudini incontrate dallo scrivente.

*Stimatissimo Signore*

*1843 li. 16 . 7bre*

*Io vengo con questa presente per Caramente Salutarti di vivo cuore che siamo tutti di Salute e così spero altrettanto di lei con tutta la Sua famiglia che arrivato che Sono in Valparaiso premuroso di Sollecitare a vendere per formare una Somma per Rimmetterli per via di Maria Antonietta ma non potei profittare che non ho incontrato a cambiare le doppie in pesi e così Seguitando il nostro Viaggio per lima Senza Riposarsi nella Costa del peru, che stato lorigine della mia Mala impresa di non potere profittare lutile nelle vendite nelli prezzi più alti.*

*Arrivato che Siamo al Calau di Lima aprosimandosi la partenza della Nave le due Sorelle Comandata da Capitano Nicolla Bianchi li ho Rimesso in contanti pezzi peruviani No 6 cento. dico 600. che saranno divisi in parti cioè la Maggio parte in pagamento delli petini davorio Ricevuti dal Sig. Francesco Pavero e il Rimanente li consegnera alla mia moglie Chiara Benvenuta che le fara uso Secondo le indicai Nella mia Seconda lettera.*

*essendo qui al Calau di Lima avendo posto il capitano la barca in vendita con stare Mesi due in vendita e non li anno oferto di più di otto Mila cinque cento e così non si è venduto e Siamo di Partenza per paita a Caricare qualche poche merci per Ritornare costì al Calau di Lima a definire il Carico per Genova e non so quando sarà il Nostro Ritorno perché non Si trova noli e ne meno impieghi e per adesso Non ho altro che dirti.*

*Con Salutarli in compagnia del Suo Fratello e tutti di casa, e sono sempre suo servo Minore.*

*Chiuso è Recivo di pesi sei cento e sarà pato il suo nolo con tutta la Conomia possibile*

*Luigi Benvenuto*

Annotazione sul retro del destinatario:

*Calau di Lima li 16,7bre 1843*

*Capitano Luigi Benvenuto*

*Ri (ricevuto) li 20.feb. 1844*

La lettera impiegò quindi circa 5 mesi per raggiungere il destinatario, avendo viaggiato per oltre 20.300 km, e quindi alla rispettabile media di 130 km/gg.