Piero Pastorino

Il brigantino Silenzio, due consoli, Cavour e i nostri emigranti

Come tutti sappiamo, nell'Ottocento una moltitudine di italiani lasciò il proprio paese per emigrare nelle Americhe; le Meriche, come si diceva da noi.

Questa gente lasciò sia il paese con la P maiuscola (il Regno di Sardegna, il Regno delle due Sicilie, il Granducato di Toscana, eccetera e - infine - l'Italia), sia il paese con la p minuscola, quello in cui era nata, di cui parlava il dialetto, in cui erano i suoi affetti, in cui erano seppelliti i suoi morti.

A parte coloro che si rifugiarono all'estero, soprattutto in Argentina, Brasile ed Uruguay, per sottrarsi alle repressioni dei moti patriottici, gli altri lo fecero per sfuggire alla fame e alla povertà a cui non vedevano via d'uscita in patria.

Per tutte queste persone, il decidere di partire era un salto nel buio: vendevano tutto quel poco che avevano o lo cedevano in cambio di un biglietto di sola andata per un posto che non sapevano neanche dove fosse, traversando un mare che non avevano forse mai visto, su un bastimento sconosciuto, che li avrebbe portati in un paese di gente straniera, di cui non capivano né parlavano la lingua.

Gli emigranti furono, bisogna dirlo, un redditizio "carico" per molti armatori, anche se pochi furono i bastimenti, soprattutto tra i velieri, attrezzati specificamente per il trasporto passeggeri.

Spesso venivano alloggiati nelle stive, con cuccette provvisorie, tramezzi mobili, in condizioni igieniche parecchio rudimentali, anche secondo i paramentri dell'epoca.

Gli armatori utilizzavano spesso dei mediatori, che battevano i paesi magnificando le possibilità di far fortuna in America ed organizzando spedizioni di gruppi via i nostri porti o quelli francesi di Marsiglia e Le Havre.

Nel nostro Archivio di Stato, esistono atti notarili relativi a vendite/cessioni di terreni nel nostro entroterra in pagamento di passaggi transatlantici.

Ad invogliare l'abbandono delle nostre terre avevano contribuito non poco le varie malattie della vite - oidio, filossera e peronospora - che nel giro di pochi anni avevano distrutto la fonte di reddito di molti agricoltori.

Gli emigranti costituivano un carico dell'andata, che consentiva all'armatore di posizionare il suo bastimento in un porto americano da cui avrebbe senz'altro potuto ottenere un buon carico di ritorno per l'Italia o, meglio ancora, per un porto straniero da cui avrebbe ancora riempito le stive.

Ma non era tutto così semplice.

I migranti italiani non erano molto benvisti negli Stati Uniti, per vari motivi: prima di tutto, non erano Wasp (cioè White Anglo-Saxon Protestant – Bianchi Anglo-Sassoni Protestanti), ma Papisti.

Anche gli irlandesi, per la verità, erano Cattolici Papisti ma, almeno, erano anglosassoni e parlavano inglese; per cui erano già uno scalino più su.

Il fattore religioso era molto importante per dei discendenti dei Padri Pellegrini, i Calvinisti che furono tra i primi bianchi a trasferirsi in America.

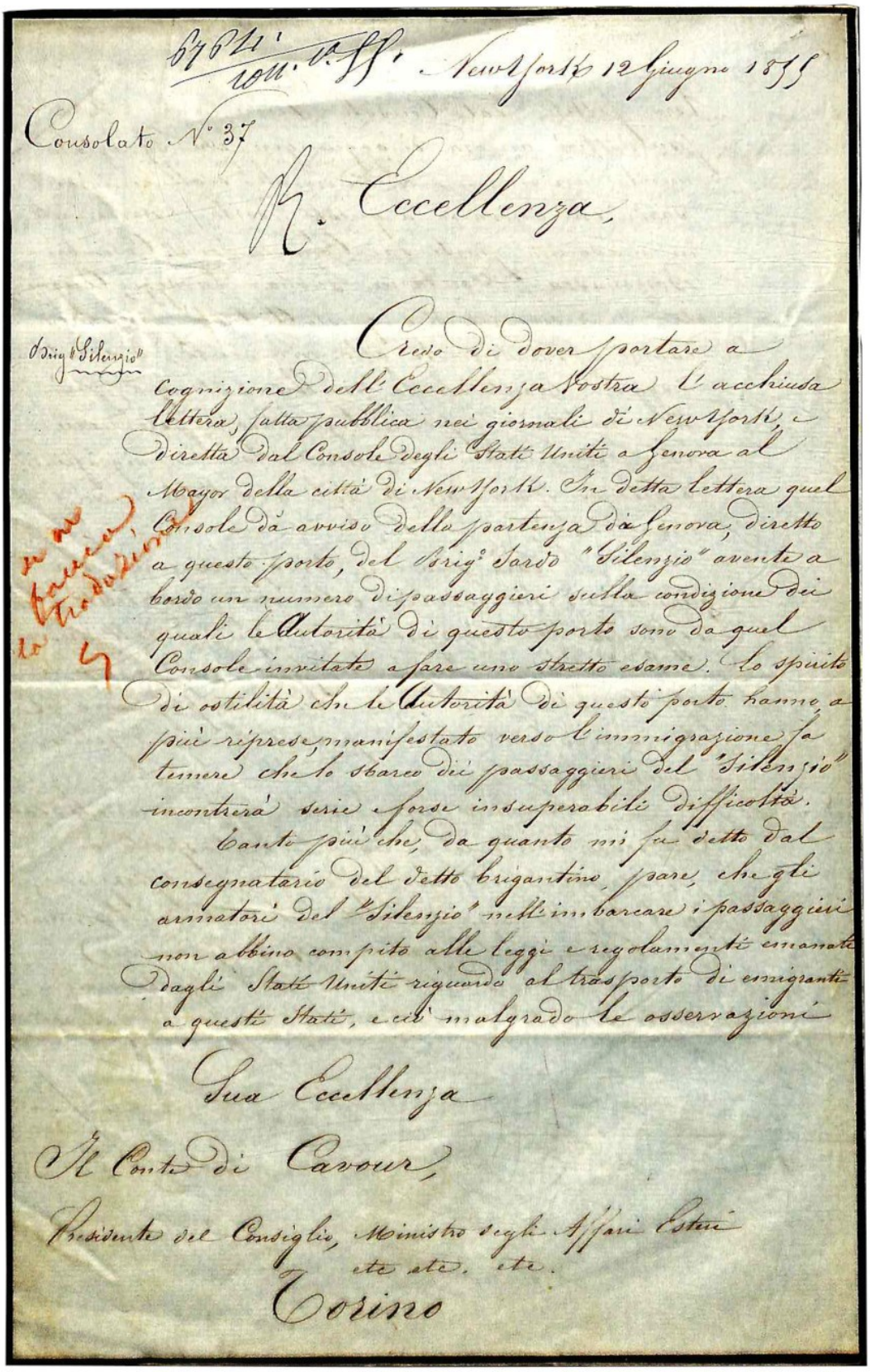
Gli italiani erano, inoltre, per la maggior parte molto poveri, privi cioè dei mezzi finanziari per iniziare una vita negli Stati Uniti.

Giusto per posizionare storicamente questa vicenda, il 1855 è l'anno in cui il Regno di Sardegna di Vittorio Emanuele II si imbarca nell'impresa della guerra di Crimea per guadagnarsi un posto tra le potenze europee che partecipavano a quella guerra contro la Russia, in una prospettiva futura anti-austriaca.

E i bersaglieri di ritorno portarono a Genova e Savona il colera, che aveva causato al corpo di spedizione molte più perdite che i combattimenti.

Negli Stati Uniti, dove nel 1855 si stava concludendo la corsa all'oro della California iniziata nel 1849, infuriava già il dibattito tra stati schiavisti e stati abolizionisti che avrebbe portato alla guerra di secessione del 1861 e iniziavano le prime guerre indiane. Buffalo Bill aveva nove anni e il Generale Custer sedici…

Nell'Archivio di Stato di Torino è conservata la seguente lettera (riproduzione g.c.), scritta il 12 giugno 1855 dal Console del Regno di Sardegna a New York, Giuseppe Valerio (fratello di Lorenzo, parlamentare e corrispondente di Garibaldi), e indirizzata a Camillo Benso, conte di Cavour, a quel tempo presidente del Consiglio, ministro degli affari esteri e della marina.



67621
Uff. Cons. Uff. New York 12 Giugno 1855

Consolato N° 37

A. Eccellenza,

Brig.° "Silenzio"

Creso di dover portare a cognizione dell'Eccellenza Vostra l'acchiusa lettera, fatta pubblica nei giornali di New York, e diretta dal Console degli Stati Uniti a Genova al Mayor della città di New York. In detta lettera quel Console dà avviso della partenza da Genova, diretto a questo porto, del Brig.° Sardo "Silenzio" avente a bordo un numero di passaggieri sulla condizione dei quali le Autorità di questo porto sono da quel Console invitate a fare uno stretto esame. Lo spirito di ostilità che le Autorità di questo porto hanno a più riprese manifestato verso l'immigrazione fa temere che lo sbarco dei passaggieri del "Silenzio" incontrerà serie forse insuperabili difficoltà.

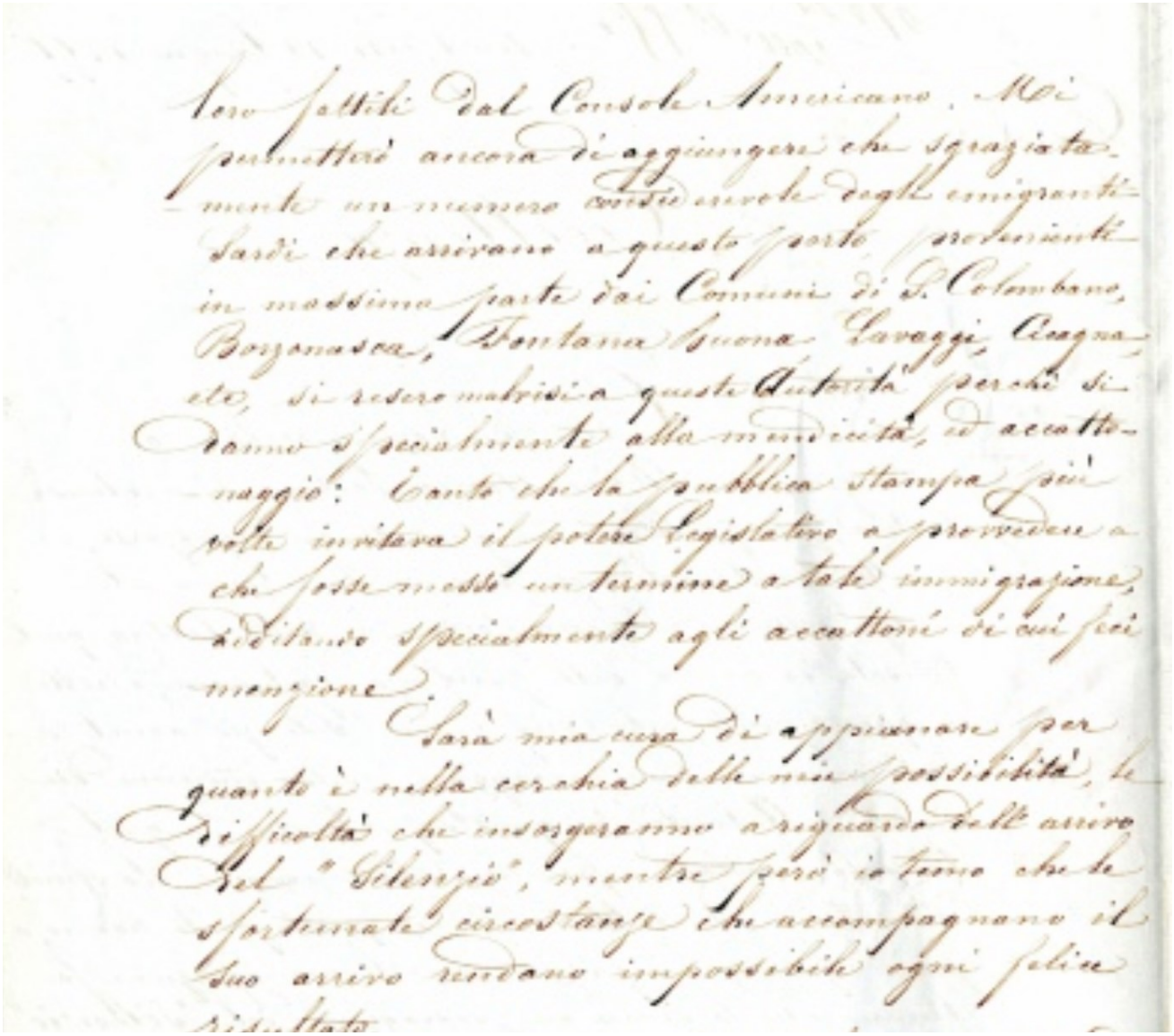
Tanto più che, da quanto mi fu detto dal consegnatario del detto brigantino, pare, che gli armatori del "Silenzio" nell'imbarcare i passaggieri non abbino compito alle leggi e regolamenti emanati dagli Stati Uniti riguardo al trasporto di emigranti a queste Stati, e ciò malgrado le osservazioni

Sua Eccellenza

Il Conte di Cavour,

Presidente del Consiglio, Ministro degli Affari Esteri
etc etc. etc.

Torino



Per chi avesse difficoltà a leggere il manoscritto, ecco la trascrizione:

«Sua Eccellenza, Il Conte di Cavour, Presidente del Consiglio, Ministro degli Affari Esteri, Etc etc etc, Torino. New York, 12 Giugno 1855, Consolato N°37, R. Eccellenza,

Oggetto: Brigantino Silenzio.

Credo di dover portare a cognizione dell'Eccellenza Vostra l'acchiusa lettera, fatta pubblica nei giornali di New York, e diretta dal Console degli Stati Uniti a Genova al sindaco di New York.

In detta lettera il console dà avviso della partenza da Genova, diretto in questo porto, del brigantino sardo "Silenzio" avente a bordo un numero di passaggieri sulla condizione dei quali le Autorità di questo porto sono da quel console invitate a fare uno stretto esame.

Lo spirito di ostilità che le Autorità di questo porto hanno a più riprese manifestato verso l'immigrazione fa temere che lo sbarco dei passaggieri del "Silenzio" incontrerà serie e forse insuperabili difficoltà.

Tanto più che, da quanto mi fu detto dal consignatario del detto brigantino, pare che gli armatori del "Silenzio" nell'imbarcare i passaggieri non abbino compito alle leggi e regolamenti emanati dagli Stati Uniti riguardo al trasporto di emigranti a questi Stati e ciò malgrado le osservazioni loro fattili dal Console Americano.

Mi parmetterò ancora di aggiungere che sgraziamente un numero considerevole degli emigranti Sardi che arrivano a questo porto, provenienti in massima parte dai Comuni di San Colombano, Borzomasca, Fontana Buona, Lavaggi, Cicagna, etc. si resero malvisi a queste autorità perché si danno specialmente alla mendicità, ed accattonaggio.

Tanto che la pubblica stampa più volte invitava il potere legislativo a provvedere a che fosse messo un termine a tale immigrazione (…)

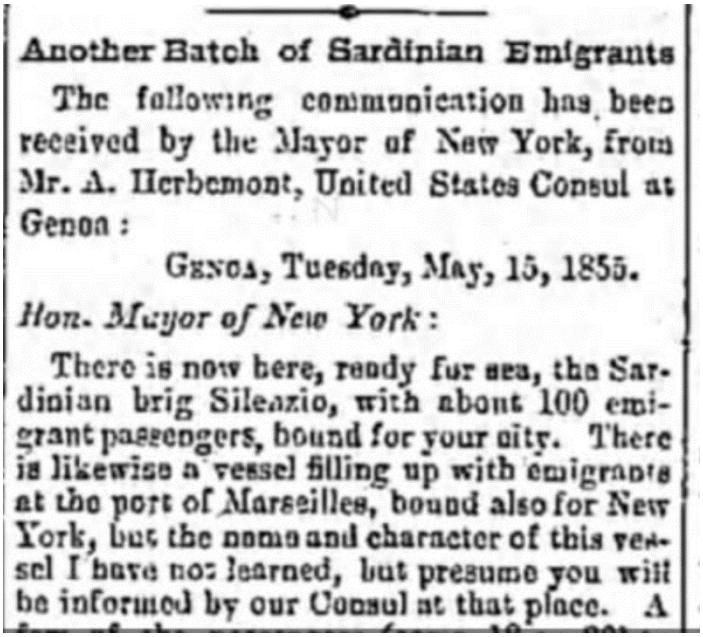
Devotissimo ed obbedientissimo serv.re Valerio

Nota in rosso: se ne faccia la traduzione (probabilmente di Cavour, riferita all'articolo allegato alla lettera.)»

Di seguito l'articolo in questione, che riproduce la lettera del Console Americano di Genova al Sindaco di New York.

L'ho trovato in una emeroteca *on line* ed è riportato sul New York Times del 9 giugno e su l'Alton Weekly Courier di giovedi 21 giugno 1855.

Chiaramente la notizia fu ripresa da molti giornali negli Stati Uniti, essendo Alton un paese vicino a St. Louis, quindi molto distante da New York.



Another Batch of Sardinian Emigrants

The following communication has been received by the Mayor of New York, from Mr. A. Herbemont, United States Consul at Genoa:

Genoa, Tuesday, May, 15, 1855.

Hon. Mayor of New York:

There is now here, ready for sea, the Sardinian brig Sileazio, with about 100 emigrant passengers, bound for your city. There is likewise a vessel filling up with emigrants at the port of Marseilles, bound also for New York, but the name and character of this vessel I have not learned, but presume you will be informed by our Consul at that place. A

L'allegato è solo l'inizio dell'articolo.

Ve lo traduco. «Un altro lotto di emigranti Sardi. La seguente comunicazione è stata ricevuta dal Sindaco di New York dal Sig. A. Herbemont, Console degli Stati Uniti a Genova:

Genova, martedì 15 maggio 1855. Onorevole Sindaco di New York. C'è qui, pronto per il mare, il brigantino sardo Silenzio, con circa 100 passeggeri emigranti, diretto per la vostra città.

Similmente c'è un bastimento che si sta riempiendo di emigranti al porto di Marsiglia, anche questo diretto a New York, ma non ho saputo il nome e le circostanze di questo bastimento, ma presumo ne verrete informato dal nostro Console in quella località.

Alcuni dei passeggeri (circa 18 o 20) diretti per la vostra città saranno provvisti di passaporto, Sardo o altro, sui quali io sono stato incautamente indotto ad apporre il visa, supponendo che i possessori fossero persone abbienti o a cui i loro parenti residenti a New York avessero richiesto di raggiungerli.

Ho concesso i visa solo perché sono stato pressato a farlo, giacché io avevo detto agli interessati che il passaporto non era necessario per sbarcare negli Stati Uniti, ma d'ora in poi non farò alcuna concessione a emigranti di qualunque specie e ultimamente ho rifiutato ogni richiesta, indipendentemente dal pretesto della domanda.

Tuttavia, i miei visti su detti passaporti non hanno valore o autorità e non conferiscono alcun previlegio per sbarcare in nessun territorio degli Stati Uniti, contrariamente alle disposizioni e ai regolamenti in materia vigenti in quel luogo. Ci saranno senza dubbio molti discutibili emigranti da qui e da Marsiglia e io

raccomanderei un severo scrutinio di ogni individuo e di richiedere al capitano di depositare una cauzione o una valida garanzia che nessuno resterebbe a carico della Corporation (ndt: New York) per un determinato periodo di tempo oppure di riportare gli emigranti indietro o in qualche altro Paese.

Io ho fatto in modo che al capitano Cardella del brigantino Silenzio fosse dato un avviso delle difficoltà che avrebbe incontrato al suo arrivo a New York e quindi non potrà sfuggire alle sue responsabilità accampando come scusa la non conoscenza.

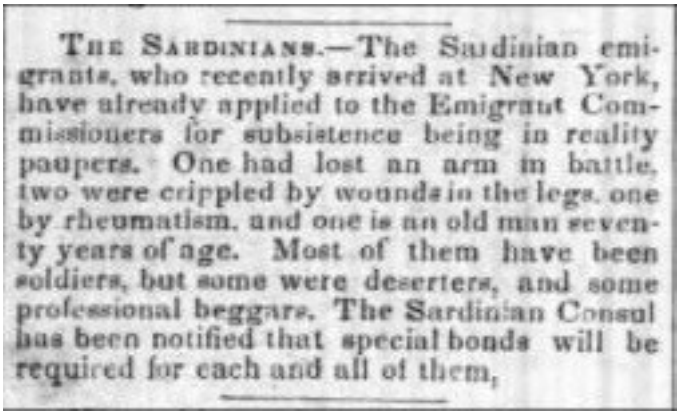
È urgente che all'argomento sia data seria attenzione e sia fatta una legislazione per prevenire lo sbarco di poveri, vagabondi e criminali nei nostri porti, non solo da bastimenti stranieri ma anche da bastimenti statunitensi.

Ho inoltre scritto al nostro ministro a Torino, suggerendogli di portare la questione all'attenzione del governo sardo, avvisandolo del decreto del Congresso per il regolamento del traporto di passeggeri su vapori o velieri, nonché delle disposizioni emanate dalla Corporation di New York in riferimento allo stesso argomento e alla prevenzione dello sbarco di discutibili emigranti.

Molto rispettosamente, Vostro, A. Herbemont, Console U.S.»

Evidentemente le autorità, dopo aver dato vasta eco alla lettera sulla stampa, seguirono il consiglio del console e l'immigrazione dei passeggeri fu bloccata.

Riferito a precedenti sbarchi, ecco quanto era apparso il 29 marzo 1855 sul giornale The Tri-weekly Commercial di Wilmington, NC.



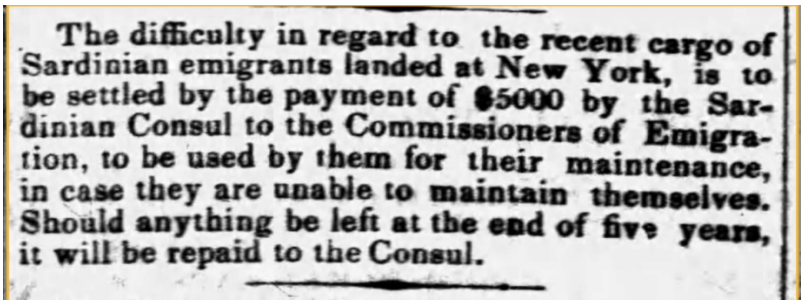
THE SARDINIANS.—The Sardinian emigrants, who recently arrived at New York, have already applied to the Emigrant Commissioners for subsistence being in reality paupers. One had lost an arm in battle, two were crippled by wounds in the legs, one by rheumatism, and one is an old man seventy years of age. Most of them have been soldiers, but some were deserters, and some professional beggars. The Sardinian Consul has been notified that special bonds will be required for each and all of them.

«I Sardi. Gli emigranti sardi, che sono recentemente arrivati a New York, hanno già fatto domanda per assistenza ai Commissari per l'Emigrazione essendo veramente poveri.

Uno ha perso un braccio in battaglia, due erano azzoppati da ferite alle gambe, uno da reumatismi e uno è un vecchio di settant'anni di età.

La maggior parte di loro sono stati soldati, ma alcuni furono disertori ed altri accattoni di professione.

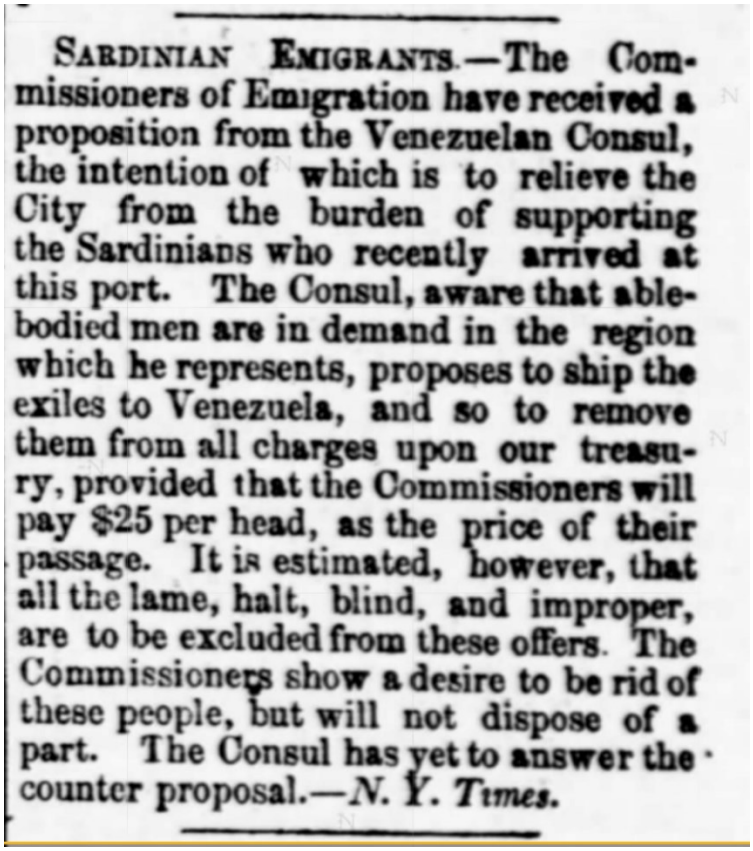
Il console di Sardegna è già stato avvisato che una speciale garanzia verrà richiesta per ognuno di loro.»



The difficulty in regard to the recent cargo of Sardinian emigrants landed at New York, is to be settled by the payment of $5000 by the Sardinian Consul to the Commissioners of Emigration, to be used by them for their maintenance, in case they are unable to maintain themselves. Should anything be left at the end of five years, it will be repaid to the Consul.

Come si legge nell'allegato ritaglio, un giornale di Buffalo, New York del 23 marzo 1855 riporta che: «La difficoltà riguardo al recente carico di emigranti Sardi sbarcati a New York verrà risolta con il pagamento da parte del console Sardo della somma di 5,000 USD ai Commissari dell'Emigrazione, per essere da questi usata per il loro mantenimento, nel caso in cui costoro non fossero in grado di provvedere a se stessi. Qualora rimanesse qualcosa alla fine dei cinque anni, sarà ripagato al Console.»

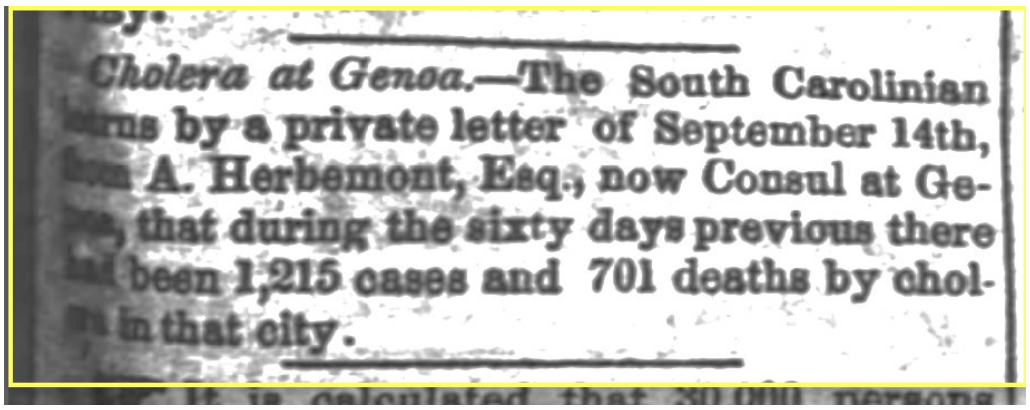
Il giornale The Evening Star di Washington di sabato 7 aprile 1855 riporta un articolo del New York Times:



SARDINIAN EMIGRANTS.—The Commissioners of Emigration have received a proposition from the Venezuelan Consul, the intention of which is to relieve the City from the burden of supporting the Sardinians who recently arrived at this port. The Consul, aware that able-bodied men are in demand in the region which he represents, proposes to ship the exiles to Venezuela, and so to remove them from all charges upon our treasury, provided that the Commissioners will pay $25 per head, as the price of their passage. It is estimated, however, that all the lame, halt, blind, and improper, are to be excluded from these offers. The Commissioners show a desire to be rid of these people, but will not dispose of a part. The Consul has yet to answer the counter proposal.—*N. Y. Times.*

«Gli emigranti sardi. I Commissari all'Emigrazione hanno ricevuto dal console del Venezuela una proposta che ha l'intenzione di alleggerire la Città dal fardello di mantenere i Sardi che recentemente sbarcarono in questo porto. Il Console, sapendo che uomini abili sono richiesti nella regione che rappresenta, propone di spedire per nave gli esiliati in Venezuela, togliendoli così dall'essere a carico della nostra tesoreria, a condizione che i Commissari paghino USD 25 a testa, come prezzo del loro passaggio. È inteso, però, che tutti gli zoppi, storpi, ciechi e disabili debbano essere esclusi da questa offerta. I Commissari sono desiderosi di sbarazzarsi di questa gente, ma non solo di una parte. Il Console deve ancora rispondere alla contro-proposta. N.Y. Times.»

Non ho trovato riscontri su come la vicenda del brigantino Silenzio si sia conclusa. Ho trovato però un'altra letterina del console americano di Genova alla stampa del suo paese: Il giornale The Times, Picajune di New Orleans pubblica il 21 ottobre 1855.



Cholera at Genoa.—The South Carolinian ...rns by a private letter of September 14th, ... A. Herbemont, Esq., now Consul at Ge-..., that during the sixty days previous there ... been 1,215 cases and 701 deaths by chol-... in that city.

«Colera a Genova: Il (giornale) South Carolinian viene informato da una lettera privata del 14 settembre da A. Herbemont, Esq., attuale console a Genova, che nei sessanta giorni precedenti ci sono stati 1,215 casi e 701 decessi per il colera in quella città.»

Un giornale di New Orleans del 21 ottobre 1852 (tre anni prima della nostra vicenda) riporta – come si usava – le merci del carico del Brigantino Silenzio poste in vendita all'asta:

- 300 botti di vino marsigliese
- 200 ceste di olio Piagniol da 24 mezze bottiglie ognuna
- 12 barili di mandorle con guscio
- 3,000 trecce di aglio
- 500 casse di maccaroni e vermicelli italiani
- 8 latte di acqua di fiori d'arancio

Incidentalmente, più sopra si annuncia anche l'asta dello schiavo Elias, di circa 35 anni d'età, un valido servo di casa, pratico nel maneggio dei cavalli, cocchiere prudente e di eccellente carattere e disposizione. Condizioni di vendita: contanti.

BY VIGNIE & CO., Auctioneers—On SATURDAY, the 23d inst., at 12 o'clock, will be sold at auction at the St. Louis Exchange—
The slave ELIAS, aged about 35 years, a valuable house servant, understands the management of horses, a careful carriage driver, and of excellent character and disposition
Terms of Sale—Cash. o21—3t*

Damaged Prints.

BY VINCENT & CO., Auctioneers, 43 Bienville street—On SATURDAY, the 23d inst., at 10 o'clock, will be sold at auction—
Three cases Calico Prints, damaged on board ship Avalanche, and sold by order and under inspection of the Port Wardens, for account of whom it may concern. o21

Goshen Butter.

BY MORPHY & NEVIUS—On FRIDAY, the 22d inst., at 10 o'clock A. M., will be sold at auction, for account of whom it may concern, at Bozant's Inspection on Commerce street, between Julia and St. Joseph streets—
100 kegs and firkins GOSHEN BUTTER.
☞ Terms—Cash. o21

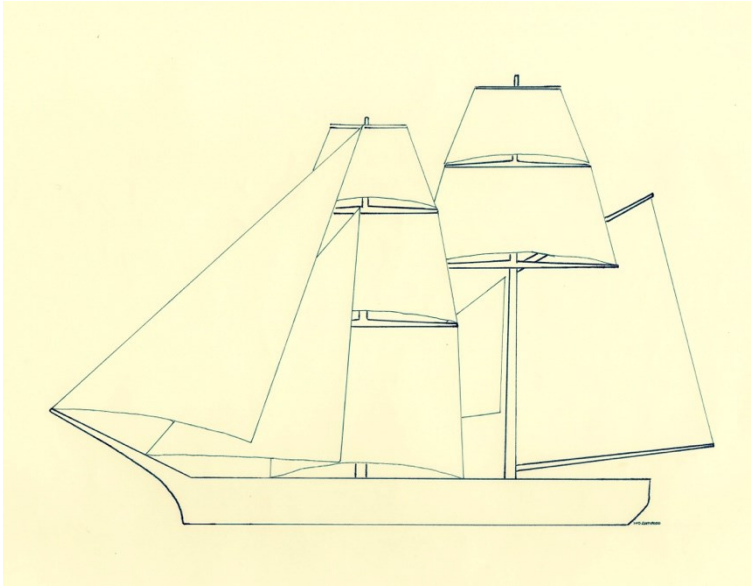
Cargo of Brig Silenzio.

BY R. B SYKES, Auctioneer—On FRIDAY, 22d inst., at 4½ o'clock, will be sold at auction, on the Levee, opposite the Markets, 2d District—
300 casks Marseilles Red Wine;
200 baskets Piagniol Oil, 24 half bottles each;
12 bbls. Shelled Almonds;
3000 strings Garlic;
500 boxes Italian Macaroni and Vermicelli;
8 stanions Orange Flower Water, landing from brig Silenzio.
☞ Terms at sale. o21

Il brigantino Silenzio di 207 tonn. Era stato varato nel 1842 a Varazze per G.B. Piaggio, che ne fu capitano e armatore fino al 1857 (indicato sul Registro Bureau Veritas; evidentemente altri capitani - come più sotto riportato - si alternarono al comando). Dal 1858 al 1859 risulta capitano-armatore G. Piaggio; dal 1860 al 1863 capitano G. Piaggio e armatore G.B. Piaggio; dal 1864 al 1871 stesso armatore, ma capitano E. Lavarello, sempre del Compartimento marittimo di Genova. Nel 1872 lo acquista M. Barbaro che lo comanderà fino al 1876, registrandolo a Palermo.

Di seguito alcune posizioni del bastimento, ricavate da quotidiani statunitensi dell'epoca.

04.04.1845 Piaggio a Mobile, Alab. da Genova. Arrivato
14.04.1845 Piaggio Causa in tribunale contro rimorch. per incaglio durante traino fluviale.
20.07.1846 a New Orleans da Kingston, Jamaica. Arrivato
10.08.1847 a New Orleans per Genova. Cleared (ricevuti documenti per partenza)
16.11.1848 Antola a New Orleans per Gibilterra. Cleared
09.08.1850 Antola a New Orleans da Genova. Arrivato
15.02.1851 Antola a New Orleans per Genova. Cleared
16.07.1851 a New Orleans. Asta per 72 lastre di marmo sbarcate
09.03.1852 Antola a New Orleans. Cleared, carico 363 balle cotone,-3 barili cera api, 40 fasci tabacco
02.11.1852 a New Orleans per Genova. Imbarc. 456 balle di cotone, 2.000 doghe. 100 q. di zoccoli di bue
03.11.1852 Antola a New Orleans per Genova. Cleared
06.03.1854 a New Orleans da Genova. Arrivato
20.04.1872 Risso a Genova per New Orleans. Partito
16.07.1872 Risso a New Orleans da Genova. Arrivato (in 87 giorni)
01.08.1872 Risso a New Orleans per Pascagoula, Missis. Cleared, in zavorra
09.08.1872 a New Orleans per Montevideo con 245,000 piedi di legname.



Qui sopra lo schema velico del brigantino in una immagine di Ivo Antipodo. Era un bastimento lungo solo dai 23 ai 30 metri e intorno alle 200 tonnellate di stazza. Andare insieme ad un centinaio di altri passeggeri da Genova a New York e oltre su tali gusci di noce non doveva essere una passeggiata, ma lo fecero in molti per molti anni: la miseria, la fame e il desiderio di una vita migliore ebbero sempre la meglio sulla paura e sulle difficoltà, vere o create per dissuaderli.