

ISBN 978-88-6025-178-7

© Edes Editrice limitatamente alla presente edizione



Editrice Democratica Sarda
Piazzale Segni, 1 - Tel.-Fax 079.262236
07100 Sassari

Stampa
Tipografia TAS
Zona Industriale Preda Niedda Sud strada n. 10
Tel.-Fax 079.262221
07100 Sassari

Anno 2011

Giuseppe Meloni

EMIGRATI SARDI
A NEW YORK
AI PRIMI DEL '900

I BERCHIDDESI
(ricerca d'archivio)



EDITRICE DEMOCRATICA SARDA



Stampato con un contributo
dell'Università degli Studi di Sassari

I testi presenti sono parzialmente editi.

La prima parte della ricerca è stata pubblicata a puntate nel periodico bimestrale "Piazza del Popolo", Berchidda (Registrazione Tribunale di Tempio n. 85 del 7-6-96), a partire dal n. 4 [80], agosto 2008, anno XIV.

Questa versione, oltre che nella copia cartacea, è consultabile nel sito
www.quiberchidda.it

Una versione PDF è consultabile nel sito:

www.sardegnameiterranea.it/pdf/emigrati.pdf

E' possibile utilizzare i testi con la citazione della fonte contattando
melonigiu@tiscali.it

a Maddalena

*quarant'anni di compagnia,
di sostegno, di "energia"*

Prefazione

In una pubblicazione a diffusione locale, il periodico bimestrale *Piazza del Popolo*, che vanta una attività regolare ormai da 17 anni, compare puntualmente, a partire dal n. 4, dell'agosto 2008, una ricerca che intende riscoprire la memoria di conterranei che cento anni fa affrontavano il difficile viaggio che li portava lontano dal paese, dai loro cari, dai loro amici. Sono troppe le situazioni che si verificarono tra la fine dell'Ottocento e il primo ventennio del Novecento, e pertanto è stato necessario operare una scelta relativa ai paesi della Sardegna, accomunati tuttavia dallo stesso drammatico fenomeno. L'obiettivo di questa ricerca è stato finalizzato alla situazione del paese di Berchidda

Sembrava che le vicende dei flussi migratori in quel periodo fossero molto più contenuti, ma ci si è dovuti misurare con una ricerca che ha portato alla luce, per il solo paese in questione, più di duecento situazioni che in questo studio vengono indagate, catalogate, illustrate, confrontate. Il risultato dell'indagine, così come quello di questo volume, può servire da stimolo per la realizzazione di ulteriori ricerche su altre realtà della Sardegna relative a quei difficili decenni.

Chi emigrava era spinto soprattutto dal desiderio di migliorare le proprie condizioni di vita in una terra che si presentava come simbolo di progresso. Alcuni di loro sono tornati in patria, dopo aver concluso l'esperienza di emigrati; altri hanno preferito mettere nuove radici nella terra che li ospitava.

In queste pagine, che corrispondono alla pubblicazione che da tempo, in una sorta di studio in corso di approfondimento, è a disposizione dei lettori in versione informatica nel sito “www.sardegnameiterranea.it”, vogliamo offrire un testo ordinato e completo di quanto finora emerso dalla ricerca e dal ritrovamento di documentazione originale e ufficiale negli archivi *on line* di Ellis Island, che è stata per tanto tempo la “porta” degli Stati Uniti per l’emigrazione mondiale. Nell’Appendice è presente una guida perché il ricercatore si possa muovere agevolmente nel sito di riferimento.

La ricerca può considerarsi conclusa anche se, per i motivi che verranno illustrati, c’è la consapevolezza che qualche nome sia sfuggito all’indagine. Sarà sempre possibile ampliare gli orizzonti di questo studio abbinando a questa ricerca altre, da condurre negli archivi comunali, parrocchiali, o familiari. Non è raro, infatti, che presso le singole famiglie si conservino ricordi, lettere, fotografie, che costituiscono un patrimonio individuale di conoscenze che, qualora confrontate fra loro, possono portare ad un singolare approfondimento in merito al tema che abbiamo scelto di analizzare.

La pubblicazione non ha la pretesa di ripercorrere le tappe e definire i caratteri generali di un fenomeno complesso come quello dell’emigrazione oltre oceano, dall’Europa, dall’Italia, o dalla Sardegna. Va intesa come un catalogo di situazioni e nomi scaturiti da una ricerca archivistica, attraverso il quale sarà agevole ritrovare quanto interessa al lettore sui singoli casi.

Lo studio è ordinato secondo capitoli organici per contenuto; si presenta quindi in forma unitaria e non frazionata come appariva nella versione bimestrale alla quale abbiamo già accennato.

Cenni sull'emigrazione

America. Da sempre un'attrattiva

A partire dagli inizi del XVI secolo, all'indomani dei viaggi colombiani, il Nuovo Mondo ha sempre costituito un'attrattiva irresistibile per quanti non trovavano nella vecchia Europa motivo e stimoli di progresso e sviluppo. Da allora in poi si possono evidenziare diverse, ripetute, ricorrenti ondate di migrazione verso il continente americano. Per quattrocento anni, provenienti dall'Europa, hanno attraversato l'Atlantico milioni di individui che, a diverso titolo e con diverse prospettive, speranze, rassegnazione, volevano raggiungere le nuove terre che promettevano nuovi orizzonti.

Provenienti da diverse aree geografiche, erano spinti da motivazioni differenti. In un primo momento il trasferimento di uomini e donne si verificò soprattutto in partenza dalla penisola iberica. Spagna e Portogallo incoraggiavano i viaggi di nobili decaduti, militari in cerca di imprese di conquista, diseredati, insieme a popolani come artigiani, contadini, perché — spesso con le loro donne — si recassero a colonizzare il nuovo continente. La molla per questa difficile scelta era determinata soprattutto dalla possibilità di rapidi arricchimenti, o dal miraggio di trovare nelle nuove terre la realizzazione di speranze che in patria non potevano più essere raggiunte. Un'altra area di provenienza era quella dell'Europa settentrionale, soprattutto quella anglo-sassone.

Innumerevoli furono i viaggi che avevano come obiettivo finale la colonizzazione di nuovi spazi. Tra questi è rimasto famoso quello dei pellegrini puritani e “orangisti” del veliero transoceanico Mayflower, che nel 1620 fuggivano dalle perse-

cuzioni religiose che si diffondevano in Europa. Fu l'inizio alla prima colonizzazione delle terre del New England, il nucleo primordiale dei futuri Stati Uniti.

Si sviluppavano così i primi caratteri della nazione e della cultura nord-americana prima che maturassero gli aneliti di indipendenza dalla soggezione e dal dominio britannico.

In queste fasi iniziali restò sensibile il distacco tra i nuovi arrivati e la componente indigena dei nativi americani, gli indiani. Questo anche per le connotazioni selettive di queste immigrazioni, a forte identità comunitaria e religiosa. Nell'America settentrionale dovevano svilupparsi contrasti spesso cruenti con le tribù indiane, schierate via via contro o a fianco delle diverse componenti europee: soprattutto inglesi e francesi. Nell'America Latina il confronto tra etnie e culture determinò la nascita di gruppi misti da diversi punti di vista: etnico, culturale, religioso. Questo fu basilare per la nascita degli stati meridionali.

In genere, comunque, al posto di un incontro costruttivo con l'elemento indigeno ci fu la sistematica campagna di emarginazione, culminata spesso in vere e proprie operazioni di sterminio che portarono alla nascita della nazione nord-americana.

La forte impronta culturale europea che caratterizzò la società dei nascenti Stati Uniti portò allo sviluppo di comunità con una forte connotazione puritana prima e quindi borghese. Questi nuclei sociali si basavano su un'etica del lavoro e del progresso che potevano essere conseguiti in parallelo con la salvezza e la realizzazione dell'individuo.

I secoli XVI e XVII furono segnati da fenomeni negativi per lo sviluppo dell'Europa. Le guerre si succedevano pressoché ininterrotte; le pestilenze e le carestie che ne conseguivano portavano all'abbandono della campagna da parte delle popolazioni. Ciò nonostante, anche per l'incognita di trovare una collocazione adeguata nel Nuovo Mondo, le partenze per l'America si diradarono.

In seguito, la massiccia e forzata deportazione di intere popolazioni di africani diede un forte impulso e una marcata ca-

ratterizzazione all'incremento demografico nelle terre d'Oltreoceano. Il bacino di raccolta di questa mano d'opera coatta e gratuita era la costa occidentale del continente africano.

Nella seconda metà dell'800, un periodo che si avvicina a quello che ci interessa maggiormente, si registrò un massiccio esodo dall'Europa; furono milioni di lavoratori che, provenienti soprattutto dai grandi centri urbani — ma subito dopo anche dalla remota campagna —, partirono verso le Americhe: verso il continente meridionale, soprattutto Brasile e Argentina o verso quello settentrionale, soprattutto gli Stati Uniti, sui quali si concentra questa ricerca. Le nuove destinazioni ospitarono masse di sottoproletari e di lavoratori generici, di contadini provenienti dall'Europa, classificabili tutti genericamente come braccianti, mano d'opera non specializzata, economicamente poveri.

Nei primi tempi il punto di partenza di questi “disperati” era soprattutto l'Europa orientale: Ucraina, Russia, Polonia, anche se non mancavano già da allora arrivi dalle regioni occidentali latine, mediterranee: Irlanda, Malta, Grecia e, naturalmente Italia. Andava formandosi così quel miscuglio di etnie, nazionalità, lingue, costumi, abitudini, che oggi costituiscono il tratto caratterizzante delle comunità americane, soprattutto degli Stati atlantici.

Con il primo ventennio del ventesimo secolo, culminato con un evento epocale come la prima Guerra Mondiale, l'emigrazione europea verso gli Stati Uniti divenne massiccia e ancora più influente nello sviluppo sociale di quelle regioni.

E' proprio questo il momento storico nel quale si colloca, dal punto di vista cronologico, il tema che intendiamo trattare.



Mamma mia dammi 100 lire. In America voglio andar

Ellis Island era la porta del sogno. Milioni di europei, tra gli ultimi decenni dell'800 e i primi del '900, hanno guardato a quella piccola isola, situata all'imboccatura del porto di New York, come alla porta d'ingresso di una terra fantastica per le prospettive economiche che prometteva ma allo stesso tempo carica di incertezza e nostalgia per le cose e gli affetti lasciati nel vecchio mondo.

Le cifre dell'emigrazione europea negli Stati Uniti, o se vogliamo quelle dell'immigrazione in generale, non sono esattamente quantificabili; conosciamo i dati di chi entrava legal-



mente nelle frontiere degli Stati Uniti, ma non c'è precisione per chi lo faceva in maniera clandestina o per quanti rientravano ai luoghi d'origine perché delusi dalla nuova esperienza o allontanati con diverse motivazioni dalla nuova "patria".

Da un calcolo abbastanza verosimile sembra che nel giro di tre decenni e mezzo, a cavallo dei due secoli, tra il 1880 e il 1915, abbiano lasciato l'Europa, per trasferirsi negli Stati Uniti d'America, poco meno di 10 milioni di individui; tra questi circa 4 milioni erano Italiani.

La prima ondata, (1886-1900) aveva coinvolto maggiormente le regioni del nord d'Italia, soprattutto Veneto, Friuli-Venezia Giulia e Piemonte.

Ai primi del Novecento il flusso aveva modificato la sua consistenza e la sua provenienza. Il 70 % di questa moltitudine partiva in quel periodo dal Meridione d'Italia. Molti erano gli

emigrati che lasciavano la Sardegna e, tra questi, anche tanti berchiddesi.

La crisi economica del primo Novecento, unita ad una serie di calamità naturali, fu una delle molle che determinarono l'impegnativa e triste scelta di tante generazioni, soprattutto di giovani. Allo stesso tempo un forte richiamo era esercitato dalle terre d'Oltreoceano. Gli Stati Uniti avevano aperto le porte all'immigrazione fin dal 1880. La società americana era nel pieno della prima fase di sviluppo capitalistico. Le fabbriche, assenti in gran parte delle terre di provenienze degli emigrati, sorgevano in maniera capillare nel Nuovo Mondo. Perciò erano necessarie braccia da impiegare nelle nuove attività.

La navigazione tra vecchio e nuovo mondo fu intensificata in maniera esponenziale. L'Europa iniziava ad accogliere in forma sempre più massiccia merci che provenivano d'Oltreoceano e le navi che le trasportavano tornavano in America cariche di uomini, di emigranti.

Tra la fine del XIX e i primi del XX secolo le compagnie di navigazione avevano iniziato una serie di azioni con le quali intendevano organizzare sempre meglio il lucroso trasferimento degli emigranti negli Stati Uniti. Agenti che avrebbero dovuto tutelare i loro interessi operavano in varie parti d'Italia e soprattutto in quelle regioni che più di altre potevano fungere da serbatoio di risorse umane da indirizzare verso l'America. Questi operatori tentavano innanzitutto di diffondere e alimentare un vero e proprio mito (e non era difficile) su tutto ciò che di positivo e allettante aspettava gli emigrati nella nuova patria. La loro opera di convinzione, che portò in pochi decenni milioni di europei ad attraversare l'oceano, voleva dire per le compagnie di navigazione la possibilità di registrare in breve tempo profitti molto più consistenti rispetto agli investimenti necessari, pur ingenti. L'intervento di questi agenti era, a volte, tanto privo di scrupoli che spesso all'opera di convincimento si

aggiungevano interventi ulteriori come prestiti di danaro per il pagamento del costo del biglietto, gravati però da interessi a tasso usuraio.

A cavallo tra i due secoli, a fronte di investimenti cospicui, che sono stati calcolati attorno ai 118 milioni di dollari, iniziavano ad essere registrati nella colonna dei ricavi dati altrettanto consistenti. Si noti che in quello stesso periodo il costo di un biglietto economico per la traversata era di circa 150 lire, quando si sceglievano navi già gravate da un utilizzo di molti anni, o di cifre proporzionalmente maggiori, fino a 190 lire, quando il viaggio si svolgeva su bastimenti più grandi e moderni. In pratica, per andare in America era necessario investire un terzo di quanto un bracciante generico poteva guadagnare in un anno. Sarebbe come se oggi un biglietto di sola andata dall'Italia a New York costasse circa 5.000 €. Al momento della partenza si tendeva a coprire i costi della traversata con i biglietti più costosi, di prima e seconda classe, cosicché il ricavato dalla gran quantità di biglietti economici che veniva emessa poteva essere considerata come incasso pulito.

Passati i primi anni, grazie anche all'ammortamento degli investimenti iniziali, il costo del viaggio iniziò ad essere via via più accessibile. Questo determinò, alla fine del primo decennio del '900, un crescente volume di spostamenti, anche se le condizioni di viaggio continuavano a restare molto precarie. Gli imbarcati venivano stipati in spazi angusti ben al di là del consentito; dove dovevano trovare alloggio 1000 persone si riusciva a farne salire 2000; i bastimenti spesso non erano che navi mercantili riattate per l'occorrenza, sulle quali solo armatori senza scrupoli e comandanti accomodanti potevano esercitare qualche forma di controllo, evidentemente inesistente. Non mancavano voci disgustate da queste forme di sfruttamento, sempre ascoltate sul momento, ma presto dimenticate.

Persino in Italia, ci fu a più riprese qualche intervento parlamentare in proposito, soprattutto quando il fenomeno migratorio era agli inizi, negli anni finali dell'800. Si lamentava l'eccessiva durata del viaggio (anche 30 giorni), dovuta all'obsolescenza dei mezzi di trasporto, spesso ancora mossi da duplice propulsione, a motore e a vela; poco più che navi negriere. Era nota poi l'assoluta carenza di igiene, con due soli metri cubi d'aria a persona, cosa che determinava lo sviluppo di sporcizia e odori che dalla stiva si diffondevano verso i boccaporti, facendo uscire dalle aperture un tanfo tale che si poteva raffrontare a quello emesso da una nave adibita ad un trasporto bestiame.



Questi mezzi, definiti anche “navi di Lazzaro” furono ben presto ribattezzati “navi della morte”. Soprattutto prima del miglioramento delle condizioni di viaggio, nel primo decennio del '900, non mancarono traversate nelle quali morirono centinaia di persone per malattia o semplicemente per fame o disidratazione.

Solo dopo molti anni dal primo sviluppo del fenomeno le condizioni dell'emigrato iniziarono a diventare più tollerabili, anche grazie ad apposite iniziative legislative, come la legge sull'emigrazione 23 del 31 gennaio 1901. I viaggi divennero più consoni al trasporto di esseri umani, i costi del biglietto assunsero proporzioni più contenute, persino concorrenziali, anche in confronto con le tariffe ferroviarie per le zone già in via di industrializzazione del Nord Europa. I motivi per cui tanti scelsero di affrontare il difficile, pericoloso e scomodo viaggio al di là dell'Oceano iniziavano a diventare numerosi. Questo

anche se il costo unitario del biglietto per la traversata dall'Italia a New York aveva subito negli anni un costante aumento, in linea, però, con le situazioni di inflazione che colpirono l'economia dei paesi industrializzati nei primi due decenni del Novecento e le crisi finanziarie successive alla Grande Guerra. Nel 1921 un biglietto di terza classe aveva raggiunto un costo dieci volte superiore a quello degli inizi del secolo. Veniva venduto a 1600 lire alle quali si dovevano aggiungere altri 8 dollari per coprire le spese delle operazioni e delle tasse di sbarco.

In questa ricerca non sono state rintracciate registrazioni di emigranti durante la prima fase del fenomeno migratorio. Sono pochi i documenti in proposito, che si riferiscono ad un fenomeno ancora alle prime fasi di espansione e ancora molto raro nelle regioni meridionali d'Italia e in Sardegna. I sistemi di registrazione nei porti di sbarco, inoltre, non erano stati ancora adeguatamente codificati. Gli oltre 200 casi di emigrazione riportati in questo volume si collocano tutti in un periodo nel quale le garanzie offerte all'emigrato erano ormai presenti e si sviluppavano in proporzioni crescenti, anche se le condizioni di questi individui continuarono ad essere caratterizzate da sofferenze e disagi. Tutti i casi esaminati sono datati, infatti, a partire dal 1907.

L'emigrazione italiana verso gli Stati Uniti d'America aveva nei primi tempi il suo porto di raccolta soprattutto a Genova, l'unico al passo con le nuove esigenze. Una volta arrivati nel porto ligure, uomini e donne si confrontano con la realtà di un centro in pieno sviluppo industriale, che prosperava e si sviluppava anche grazie al transito degli emigranti. La recettività della città era comunque sempre sospettosa, improntata persino ad atteggiamenti carichi di disprezzo, determinati da giudizi sociali spesso eccessivamente severi. L'emigrante di passaggio era considerato un peso, un problema pubblico.

Alla fine dell'Ottocento, comunque, Genova era il principale capolinea dell'emigrazione verso le Americhe, così come lo fu per molti dei 29 milioni di italiani che lasciarono il paese nel periodo compreso tra l'Unità d'Italia e la prima Guerra Mondiale: 3 milioni di loro passeranno ad Ellis Island, isola-frontiera con vista sul sogno americano. La presenza nella città ligure di alcune grandi compagnie di navigazione come le Florio e Rubattino, facevano di quel porto una struttura di vasto respiro, ben attrezzata per l'allestimento delle complesse operazioni collegate con il viaggio della grande massa di emigranti che premeva in vista della partenza. Ben presto, però, le grandi navi transatlantiche, alcune nuove, altre adattate e rimodernate per l'occorrenza, iniziarono a frequentare, oltre Genova, anche gli altri grandi porti del Tirreno, dove, in un primo tempo, avevano fatto solo brevi scali per il rifornimento, il carico di provviste e l'imbarco di pochi emigranti. In una seconda fase, quindi, i viaggi verso la nuova speranza furono organizzati in grande stile anche nei porti di Napoli e di Palermo, più vicini ai luoghi di partenza di consistenti masse di emigranti. Il porto ligure fu in breve soppiantato per importanza e volume di imbarchi.

La flotta per il trasporto passeggeri nei lunghi viaggi transatlantici era sufficiente, sul finire dell'800, per affrontare i primi sviluppi del fenomeno migratorio. Quando però, a partire dal 1907, il volume di spostamenti verso l'America divenne sempre più massiccio, si rese necessario anche in Italia intervenire per il varo di nuove imbarcazioni capaci di far fronte ad una richiesta che, nel giro di poco più di un decennio, avrebbe raggiunto la cifra di milioni di emigranti.



Fu così che le piccole flotte di navigazione italiane, che avevano iniziato il loro sviluppo dopo il 1870, furono ulteriormente rimodernate con sussidi dal Governo del Regno d'Italia ma soprattutto con il pagamento del biglietto della traversata che gravava su individui che, pur di imbarcarsi, alienavano quel poco che possedevano: la casa, il bestiame, l'asino, i terreni, la vigna.

Dalla tabella che segue si può apprezzare il grande sforzo cantieristico che in Italia permise di far fronte alla crescente richiesta di supporto navale per i viaggi degli emigranti. Nel corso di qualche decennio, e soprattutto tra il 1906 e il 1909, ci fu il varo di questi transatlantici o la commissione per la costruzione a cantieri soprattutto del Regno Unito. Alcuni di essi, evidenziati in grassetto, compaiono anche nei nostri elenchi nelle pagine che seguono.

- 1883 - Perseo
- 1901 - Lombardia, **Liguria**
- 1903 - Città di Genova
- 1904 - **Mendoza**, Caserta-Venezuela
- 1905 - Florida, Bologna, **Virginia**
- 1906 - Luisiana, Indiana, Lazio-Palermo, Principe di Udine
- 1907 - **Regina d'Italia**, Duca degli Abruzzi, **Re d'Italia**, Principessa Jolanda, San Giovanni, Guglielmo Peirce
- 1908 - **Duca d'Aosta**, Regina Elena, America, **Taormina**, **Europa**, Re Vittorio, Ancona, **Stampalia**
- 1909 - Tommaso di Savoia, Principe Umberto, Principessa Mafalda
- 1911 - Cavour
- 1912 - Duca di Genova
- 1914 - Dante Alighieri, Garibaldi, Giuseppe Verdi
- 1915 - Colombo
- 1916 - Duilio

Nei primi tempi una consistente corrente di emigrazione si rivolse anche verso porti dell'Europa settentrionale, come quello francese di Le Havre. Qui alcune difficoltà burocratiche erano più affrontabili, ma in definitiva i rischi che l'emigrante correva erano più numerosi, anche a voler minimizzare il problema della maggiore distanza dai luoghi d'origine, come nel caso degli emigranti sardi. Molti di coloro che erano portati a fare questa scelta non avevano i documenti in regola; altri erano renitenti alla leva; altri ancora erano attratti da un costo del biglietto di traversata leggermente più abbordabile. In effetti, però, la partenza dai porti italiani, una volta che fu regolamentata con apposite disposizioni, come vedremo tra breve, costituì per gli emigranti una scelta pressoché obbligata.



La traversata dai porti del Tirreno veniva intrapresa con navi di diverso tipo, che riservavano un numero minore di posti ai passeggeri in viaggio di lavoro rispetto a quelle che partivano dagli scali atlantici. Pochi erano i viaggiatori di prima e seconda classe, mentre la quasi totalità del carico umano era convogliato negli alloggiamenti collettivi, popolari, di terza classe,

così noti attraverso un'iconografia fotografica assai diffusa ed esplicita.

Gli ambienti riservati agli emigranti permettevano condizioni di vita assai precarie, soprattutto a causa di un'igiene approssimativa, di una promiscuità eccessiva, di un incredibile sovraffollamento. Non era raro il caso che questi fattori negativi dessero origine a rischi concreti per cui si sviluppavano malattie contagiose ed epidemiche, come il colera o altre meno note ma ugualmente preoccupanti.

La traversata, che nascondeva in sé anche una serie di pericoli legati alle difficoltà della navigazione, a volte si concludeva tragicamente con condizioni di viaggio che gli imbarcati non potevano più dimenticare, per la precarietà delle condizioni o, altre volte, addirittura con il naufragio.

Sulle navi, tra le altre figure di ufficiali addetti alla regolarizzazione delle situazioni di viaggio dei singoli passeggeri, una in particolare aveva su di sé una grande responsabilità pratica e morale: l'ispettore sanitario. Tra le note che questi funzionari ci hanno tramandato a proposito della loro ottica di osservazione, alcune sono diventate famose, quasi stereotipi per capire meglio situazioni problematiche che gli emigranti hanno vissuto un secolo fa. Nel registro dell'ispettore Teodorico Rosati, una'annotazione precisa:

Accovacciati sulla coperta, presso le scale, con i piatti tra le gambe, e il pezzo di pane tra i piedi, i nostri emigranti mangiavano il loro pasto come i poveretti alle porte dei conventi. E' un avvilimento dal lato morale e un pericolo da quello igienico, perché ognuno può immaginarsi che cosa sia una coperta di piroscalo sballottato dal mare sul quale si rovesciano tutte le immondizie volontarie ed involontarie di quella popolazione viaggiante.

E ancora:

L'insudiciamento dei dormitori è tale che bisogna ogni mattina fare uscire sul ponte scoperto gli emigrati per nettare i pavimenti. Secondo il regolamento i dormitori sono spazzati con segatura, occorrendo si mescolano disinfettanti, sono lavati diligentemente ed asciugati. Ma tutte le deiezioni e le immondizie che si accumulano sui pavimenti corrompono l'aria con forti emanazioni e la pulizia sarà difficile.

Una testimonianza diretta tramandataci da chi compì effettivamente una drammatica traversata descrive così le condizioni del viaggio:

Peggio dei maiali. I sottoscritti vi avvertono che il nostro viaggio fatto è stato cattivo, non per il mare ma per come ci ha trattato la Società.

A Genova ci hanno trattato peggio dei maiali; per mangiare e per dormire, a tavolaccio, peggio dei reclusi in mezzo a un puzzo che la gente credeva di morire asfissati per la gran puzza, la maggior parte ha dovuto passeggiare quasi tutta la notte per Genova. Durante il viaggio siamo stati come le sardelle e cinque o sei li abbiamo lasciati per mare.

Hanno caricato circa 1400 passeggeri in un bastimento di 700 o al massimo di 800.

I giorni di traversata dai porti italiani a New York potevano variare; generalmente nei primi tempi erano una ventina. Le condizioni del mare e la tipologia delle navi transatlantiche potevano determinare fattori che facevano abbreviare o allungare il tempo di percorrenza. Una volta giunti in America, alle porte di New York, al trauma della traversata, che doveva aver già segnato i viaggiatori in maniera indelebile, si aggiungeva quello dei severi controlli.

Ellis Island era, appunto, il terminale dove gli immigrati transitavano, venivano identificati, schedati, visitati. Solo dopo

accurati e umilianti controlli gli esaminati, se idonei, potevano lasciare l'isola che, seguendo l'esempio del poeta francese Georges Perec, il primo ad usare questo termine, avevano ribattezzato come "L'isola delle lacrime". Venivano finalmente avviati oltre la "porta dell'America".

Una delle visite più istruttive che si consiglia agli svogliati e distratti turisti di oggi è quella al Museo dell'Emigrazione a New York. Tra le varie testimonianze di quel mondo sono ancora conservate le valigie piene di povere cose e di miseri capi d'abbigliamento di quanti, reimbarcati per l'Italia poiché non avevano superato i controlli degli uffici di Ellis Island, si buttavano disperati nelle acque gelide della baia andando quasi sempre incontro alla morte.

Tra quanti transitarono in quel luogo di speranza e spesso di tragedia, nei primi decenni del '900 ci furono, come già detto, anche moltissimi sardi e, tra questi, tanti berchiddesi. In molte famiglie resta probabilmente il ricordo di parenti che lasciarono affetti e cose per raggiungere l'America e, a volte, per non far più ritorno. Spesso, però, è solo un pallido ricordo di un nome, di una parentela incerta, di una sorte quasi sconosciuta. Questa ricerca si propone di ridare una memoria alle persone che un secolo fa lasciarono il paese d'origine in cerca di fortuna e che conobbero, nelle varie fasi del loro viaggio, le speranze, i disagi, le umiliazioni, il dolore, la nostalgia del distacco.

Oggi Ellis Island rappresenta l'archivio di questa memoria. Nei suoi scaffali, organizzati con criteri moderni e pratici, sono conservati i registri nei quali veniva annotato tutto ciò che riguarda i milioni di immigrati che transitavano dai suoi punti di controllo. Tra le carte originali c'è anche la testimonianza del passaggio degli immigrati berchiddesi, dei quali oggi siamo in grado di dare non solo il nome, ma di fornire anche diversi particolari.

Pericoli, disagi e raccomandazioni

La precarietà delle condizioni che l'emigrante incontrava durante il viaggio per mare dall'Italia all'America lo colpiva negativamente dopo che aveva dovuto affrontare situazioni altrettanto negative durante il trasferimento dal luogo d'origine ai porti d'imbarco in Sardegna e nelle ore o nei giorni di attesa nelle stesse città della Penisola da dove partivano i bastimenti.

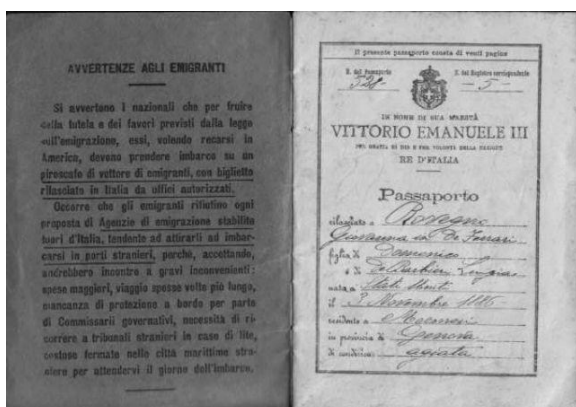
Il problema all'inizio del nuovo secolo aveva raggiunto proporzioni tanto allarmanti che divenne un tema di confronto negli ambienti parlamentari. Il 31 gennaio del 1901 fu varata la legge 23 sull'emigrazione con relativo regolamento, per rilascio dei passaporti per l'estero¹. Il provvedimento intendeva venire incontro alle difficoltà e alle ingiustizie che colpivano l'emigrante, mitigando almeno il momento del primo impatto con le strutture del porto d'imbarco e con i giorni di navigazione. Era prevista un'intensa opera di divulgazione delle nuove disposizioni che venivano affidate ai Comitati per l'Emigrazione e ad una serie di addetti all'ispezione nei porti deputati all'imbarco per l'America: Genova, Napoli e Palermo. Si stabiliva inoltre che si stampasse un dettagliato libretto d'istruzioni che doveva essere distribuito gratuitamente agli emigranti, al quale veniva affiancato un testo più conciso, pensato soprattutto per facilitare l'informazione ad un'utenza spesso incapace di prendere diretta visione di norme complesse.

Di seguito è riprodotta la prima pagina di un passaporto rilasciato ai tempi di Vittorio Emanuele III dove vengono date all'emigrante le prime, concise informazioni.

¹ Regolamento e Regio decreto del 31 gennaio 1901, n. 36 per il rilascio dei passaporti per l'estero. I Comitati per l'Emigrazione e gli Ispettori nei porti deputati all'imbarco per l'America — Genova, Napoli e Palermo — dovevano interessarsi di distribuire gratuitamente agli emigranti il testo di queste istruzioni. (Vedi Appendice)

L'avvertenza era stampata per iniziativa dell'ufficio emigrazione sulla seconda di copertina di ciascun passaporto. Si raccomandava che chi era intenzionato ad emigrare in America lo facesse utilizzando i canali organizzati a livello nazionale. La finalità di questo invito era duplice: mantenere il controllo anagrafico del flusso delle partenze ed evitare che compagnie, associazioni o singoli che agivano

ad di fuori dei canali ufficiali potessero strumentalizzare il fenomeno sfruttando indebitamente gli emigranti con vessazioni o richieste esorbitanti.



AVVERTENZE AGLI EMIGRANTI

Si avvertono i nazionali che per fruire della tutela e dei favori previsti dalla legge sull'emigrazione, essi, volendo recarsi in America, devono prendere imbarco su un piroscafo di vettore di emigranti, con biglietto rilasciato in Italia da uffici autorizzati.

Occorre che gli emigranti rifiutino ogni proposta di Agenzie di emigrazione stabilite fuori d'Italia, tendente ad attirarli ad imbarcarsi in porti stranieri, perché, accettando, andrebbero incontro a gravi inconvenienti: spese maggiori, viaggio spesso volte più lungo, mancanza di protezione a bordo per parte di Commissari governativi, necessità di ricorrere a tribunali stranieri in caso di lite, costose fermate nelle città marittime straniere per attendervi il giorno dell'imbarco.

Ellis Island. Isola delle lacrime

Fino al 1892 gli emigrati italiani in arrivo a New York venivano fatti sbarcare ed accolti al Castle Garden, un'area che si dimostrò non più idonea quando i flussi assunsero grandi proporzioni. In quel periodo la Sardegna non era stata ancora toccata dal fenomeno in forma significativa. Quando il sito si rivelò inadatto ad accogliere l'enorme massa di gente che cresceva di viaggio in viaggio, Ellis Island, piccolo isolotto all'entrata del porto di New York, sulla punta meridionale dell'isola di Manhattan, un tempo adibito dall'esercito americano a deposito di armi e di munizioni, fu trasformata in centro di accoglienza.

Questo punto di controllo per gli immigrati, che si trovava a Castle Clinton, in Battery Park, iniziò la sua attività il 1° gennaio del 1892. Si trattava di un'isola che era stata definita in passato Isola delle Ostriche, quindi Gibbet Island, Isola del Patibolo ed infine, dal nome del suo proprietario, Ellis Island.



Si calcola che da quel luogo di filtraggio dell'immigrazione siano passati, tra il 1892 e il 1954, decine di milioni di persone. In pratica era la porta d'ingresso degli Stati Uniti dalla quale transitarono il 70% del totale degli immigrati. Ciò vuol dire che le origini di oltre 100 milioni di americani (il 40 % dell'attuale popolazione statunitense) possono essere ricondotte a individui che attraversarono la grande e rumorosa "sala di registrazione", facendo sì che Ellis Island possa essere considerato oggi uno dei luoghi di frontiera più famosi del mondo.

Per immedesimarci meglio nell'atmosfera carica di interrogativi, paure, disagi, che gli immigrati affrontavano cerchiamo

di ricostruire le fasi dell'arrivo e la complessa serie di passaggi burocratici ai quali erano sottoposti.

Una volta entrate nel porto di New York le navi a vapore, i passeggeri di prima e seconda classe, i più benestanti, subivano una sommaria e superficiale ispezione nelle proprie cabine. Quindi venivano scortati a terra dal personale addetto ai controlli per l'immigrazione. Quando un immigrato temeva di non superare i severi controlli destinati alla gente comune, che aveva viaggiato in terza classe, spesso, se era in grado di permetterselo, anche a costo di rovinosi investimenti, preferiva pagare il biglietto delle classi superiori, ben più caro.



Ai passeggeri della terza classe era invece riservata una severa ispezione, appunto, ad Ellis Island, che veniva raggiunta con un traghetto riservato a quello scopo. La traversata del porto – il primo trauma dopo l'arrivo – veniva svolta in condizioni penose poiché i traghetti, il cui funzionamento era a carico delle stesse compagnie di navigazione, erano di solito sovraffollati e, per le loro condizioni, potevano tenere a malapena il mare. Chi doveva essere trasportato ad Ellis Island veniva comunque tenuto a volte per ore su queste imbarcazioni, spesso senza acqua né cibo.

D'inverno i passeggeri erano esposti al gelo che colpiva la baia di New York, mentre d'estate soffrivano la grande calura. Tra l'altro non erano previsti servizi igienici. Per questo si è calcolato che, a cavallo tra '800 e '900, tra i bambini che venivano sottoposti a questi disagi dopo una traversata che li aveva

sicuramente debilitati e spesso fatti ammalare, alcuni morivano persino in questo piccolo tragitto in traghetto.

Ogni immigrante in arrivo doveva portare con sé un documento che conteneva i dati relativi alla nave con la quale aveva effettuato la traversata. Quindi gli veniva assegnata una Inspection Card con un numero di riferimento. L'attesa per essere esaminati poteva durare anche tutto un giorno.

Un momento importante era costituito dalla visita medica. Il personale sanitario esaminava brevemente ciascun immigrante per diagnosticarne l'integrità fisica e l'assenza di malattie conclamate. Alcuni richiedevano ulteriori e più sofisticati esami nell'ospedale dell'isola o in quelli di Manhattan e di Brooklyn, perché se ne potesse accertare la condizione di salute; in tal caso la schiena dell'individuo in questione veniva marcata con un pezzo di gesso. Una donna incinta veniva segnata con un "PG"; una "K" indicava un'ernia; una "X" problemi mentali.

Per i "marchiati" era un momento drammatico. Esclusi dal flusso principale, venivano riuniti in un'altra sala dove veniva svolto un esame più approfondito. La separazione dal nucleo familiare era di per sé un momento assai difficile, anche a causa della difficoltà di capire e spiegarsi in una lingua quasi sempre sconosciuta.

Dopo questi controlli, che venivano comunque superati dal 98 % degli immigrati, ai pochi che erano stati scartati in queste visite preliminari veniva comminato il divieto di immigrazione. Dovevano rimpatriare immediatamente con la stessa nave con la quale avevano fatto il viaggio d'andata. Molti di loro, dopo i sacrifici sostenuti, non se la sentivano di affrontare immediatamente il viaggio di ritorno e talvolta si tuffavano in mare nel-



le acque spesso gelide, cercando di raggiungere Manhattan a nuoto. Nei casi estremi si poteva giungere al suicidio, piuttosto che affrontare il ritorno a casa.

Chi superava il controllo medico veniva trasferito, attraverso scale differenti, a seconda delle destinazioni finali da raggiungere, nella sala del registro. Qui, in attesa del colloquio, gli immigrati venivano raggruppati a blocchi di trenta persone, che corrispondevano alle trenta linee del registro di immigrazione.

Venivano annotati, tra gli altri, i vari dati di ciascun individuo: nome, luogo di nascita, stato civile, luogo di destinazione, disponibilità di denaro, professione, precedenti penali ed altri elementi già segnalati, che esamineremo con maggiori dettagli nei capitoli successivi.

Tra le varie domande che venivano rivolte una era considerata come la più insidiosa. L'immigrato doveva dare informazioni sulla sua situazione lavorativa. Per una questione di protezionismo, la legge sul lavoro straniero del 1885, appoggiata dai sindacati, non permetteva agli immigrati in possesso di un contratto di occupazione l'ingresso negli Stati Uniti. Lo scopo di questo divieto era quello di proteggere i lavoratori americani e i loro salari dalla concorrenza di manodopera a basso costo proveniente dall'estero. Spesso questa legge veniva applicata anche a chi diceva di recarsi a lavorare presso parenti e amici.

Occorreva quindi negare di avere un lavoro già pronto, ma bisognava comunque dimostrare di essere in condizioni di poter trovare un'occupazione e di avere mezzi di sostentamento.

Una volta superata questa serie di controlli, che durava circa 4 o 5 ore, l'immigrato veniva autorizzato allo sbarco. Poteva così raggiungere il molo del traghetto per New York o la stazione ferroviaria. Era il momento nel quale, diventati quasi americani, i viaggiatori potevano usufruire di diversi servizi gestiti da privati: ferroviari, bancari, postali.

Finalmente, all'uscita, ad attenderli c'erano parenti, conoscenti, o semplici "esperti" della realtà locale, che avvicinavano i nuovi arrivati con invitanti atteggiamenti di solidarietà, non sempre sincera. Lasciata l'isola, gli immigrati si fermavano a New York nella maggior parte dei casi, oppure raggiungevano destinazioni assai diverse, da un capo all'altro degli Stati Uniti.

Nel 1954, dopo aver accolto milioni di persone, Ellis Island ha chiuso i battenti. I registri dell'immigrazione, appositamente microfilmati, sono conservati negli edifici un tempo usati per gli uffici dell'immigrazione, restaurati alla metà degli anni Ottanta e aperti nel 1990 come Museo dell'Immigrazione.

Tutta la documentazione è stata immessa in rete per cui è a disposizione di chiunque la voglia consultare.

Criteri della ricerca

Per l'indagine sono stati utilizzati tutti gli strumenti informativi disponibili e i *data base* (gli estremi delle schedature) offerti in rete per la consultazione dall'Associazione Ellis Island. La ricerca è stata condotta per singoli cognomi, i cognomi più diffusi esistenti a Berchidda che è anche, in genere, il luogo di provenienza. Talvolta le singole schede informatizzate, catalogate da personale addetto poco esperto nel trattamento di dati in una lingua differente, non contenevano i singoli richiami così come ci si aspettava di trovarli. Sovente i cognomi sono riportati in forma diversa da quella corretta e spesso il nome del paese d'origine dei nostri immigrati è assolutamente irriconoscibile. Gli errori di schedatura sono tutti segnalati nei capitoli dedicati all'inventario delle singole situazioni.

Se ne desume che, qualora gli immigrati siano stati catalogati sotto nomi sbagliati o quando il nome di Berchidda è stato

storpiato, diversi casi, oltre quelli ritrovati, potrebbero essere sfuggiti.

Per limitare al massimo queste involontarie omissioni, ciascuna delle posizioni è stata verificata attraverso l'esame diretto della registrazione originale. E' stato così possibile individuare vari casi che erano sfuggiti alla ricerca informatizzata. Le due ricerche si sono rivelate complementari integrandosi così a vicenda.

In particolare, con l'esame della schedatura informatizzata, qualora riportata in modo corretto, è possibile conoscere nome, cognome, età, sesso, stato civile e provenienza dei singoli immigrati, oltre al nome della nave, il porto d'imbarco e la data dell'arrivo.

Attraverso l'esame dei documenti originali è possibile aggiungere informazioni su quando era iniziato il viaggio, quale era la famiglia d'origine dell'immigrato e l'indirizzo di riferimento in Italia, quale mestiere intendesse svolgere, se sapesse leggere e scrivere, quale fosse la destinazione finale e se avesse il relativo biglietto, di quali fondi avesse disponibilità, se dovesse raggiungere qualcuno in particolare, quale fosse l'altezza, lo stato di salute, il colore di occhi e capelli, eventuali segni particolari o annotazioni di carattere sociale.

Ellis Island. Il momento della schedatura

Conosciamo le notizie che stiamo pubblicando grazie alla puntale registrazione che, durante la navigazione, i comandanti delle navi elaboravano per poi presentarla al momento dello sbarco dei passeggeri, all'Ufficiale addetto all'immigrazione.

Dall'intestazione dei diversi registri consultati risulta che l'obbligo di compilare e presentare questa documentazione era sancita da uno specifico Atto del Congresso del 20 febbraio

1907 che regolamentava le norme per l'immigrazione, competenza del Segretario del Commercio e del Lavoro degli Stati Uniti.

In particolare l'intestazione dei registri riporta questi titoli:

Tutti gli stranieri delle cabine di prima classe (*salon*), seconda (*cabin*) e terza classe (*steerage*) devono essere schedati.

Lista o manifesto dei passeggeri stranieri per l'Ufficio immigrazione degli Stati Uniti al porto d'arrivo.

Per dare a chi legge il senso dell'attenzione (spesso discriminatoria) con la quale veniva fatta l'indagine preliminare che portava, se superata, alla concessione del visto d'ingresso negli Stati Uniti, viene qui riportata la traduzione delle raccomandazioni che gli ufficiali competenti ricevevano in merito al loro incarico.

Dalla scheda che segue², che riguarda solo alcuni dei passeggeri, quelli più sospetti, emerge un elenco di cause che avrebbero portato alla mancata concessione del permesso di ingresso: da cause fisiche, a quelle mentali, ad altre di carattere sociale o politico.

ELLIS ISLAND — Ufficio Immigrazione

Affidavit dell'Ufficiale in Prima Comandante, o Primo o Secondo Ufficiale.

Io, nome e cognome, del St. Louis, in navigazione da Southampton, dichiaro con ciò con sincerità, solennemente e in verità, che ho incaricato il medico del detto vascello in navigazione, o il medico appositamente nominato dagli armatori, di fare un esame fisico e un colloquio per ciascuno e per tutti gli stranieri nominati nella suddetta Lista o Registro, che sono in

² Traduzione dall'inglese di Pietro Meloni

numero di 4.

Dal rapporto del detto medico e dalla mia stessa investigazione, io credo che nessuno dei detti stranieri sia un idiota, o imbecille, o una persona debole di mente, o persona insana, o un mendicante, o sia incline a diventare un peso per la società, o sia afflitto da tubercolosi o da una ripugnante o pericolosa e contagiosa malattia, o sia una persona che è stata condannata, o che ammette di aver commesso un delitto o altro crimine o reato implicante turpitudine morale, o sia un poligamo o uno che ammette di credere nella pratica della poligamia, o un anarchico, o che sia sotto promessa o accordo, espresso o implicito, per lavorare negli Stati Uniti, o che sia una prostituta, o donna o ragazza che viene negli Stati Uniti a fini di prostituzione, o per qualsiasi altro scopo immorale.

In accordo con la mia sincera conoscenza dichiaro che l'informazione nella detta Lista o Manifesto riguardante ciascuno dei detti stranieri nominati nella stessa è corretta e reale nel rispetto di ogni norma.

Segue la firma degli incaricati dell'Ufficio Immigrazione e la data.

Norme di schedatura

Per apprezzare fino in fondo le difficoltà che doveva affrontare chi decideva di fare il grande salto dell'emigrazione verso gli Stati Uniti, è interessante leggere le dettagliate indicazioni che venivano distribuite dall'Ufficio Immigrazione ai capitani dei transatlantici adibiti al trasporto degli immigrati, incaricati di redigere un apposito registro³.

³ Il registro ha un grande formato. Ogni foglio, articolato in due pagine, con un'intestazione che fa riferimento alla nave in oggetto, ai luoghi e alle date di partenza e di arrivo; riporta quindi i dati di 30 passeggeri. Traduzione dall'inglese di G. M.

Emerge la grande rigidità nell'accertare l'identità, le attitudini, la salute, ma anche la razza e la moralità dei soggetti esaminati. L'America si apriva per accogliere i nuovi arrivati, da utilizzare come forza lavoro, ma esigeva rispetto delle leggi locali e, almeno in partenza, l'affidabilità degli immigrati.

ISTRUZIONI PER LA COMPILAZIONE DEL MANIFESTO DEGLI STRANIERI

Colonna 1 - Nome.

Colonna 2 - Cognome.

Colonna 3 (Età) - Il dato relativo all'età deve essere espresso in anni o mesi, per individui sotto un anno di età.

Colonna 4 (Sesso) - Indicare M (maschio) o F (femmina).

Colonna 5 (Sposato o no) - Indicare M (sposato), S (single), WD (vedovo) o D (divorziato).

Colonna 6 (Occupazione) - Indicare nel modo più accurato possibile l'occupazione, il mestiere o la professione di ogni straniero in arrivo; per esempio: ingegnere civile, ingegnere di statica, ingegnere ferroviario, ingegnere minerario, lucidatore di ottoni, lucidatore di acciaio, modellatore del ferro, tornitore del legno, ecc., e non semplicemente ingegnere, lucidatore, modellatore, tornitore, o altre indicazioni indefinite.

Una distinzione va fatta tra agricoltori e lavoratori di campagna riguardo all'ammontare di moneta dichiarato, come segue:

Un agricoltore (farmer) è uno che lavora in campagna, sia per se stesso che per altri.

Un lavoratore di campagna (farm laborer) è uno che lavora in campagna alle dipendenze di un datore di lavoro.

Le compagnie navali devono fare questa distinzione nel manifesto e, se necessario, devono essere fatte delle correzioni dagli ispettori e dagli impiegati di registro durante l'esame personale degli stranieri in arrivo.

Gli stranieri che intendono passare attraverso e fuori dagli Stati Uniti, devono essere catalogati, a proposito dell'occupa-

zione, come “in transito”; coloro che sono in arrivo solo per un soggiorno temporaneo negli Stati Uniti, ma non intendono transitare oltre, devono essere classificati come “turisti” nella casella relativa all’occupazione.

Colonna 7 (Capace di leggere e scrivere) - La colonna è divisa in due parti e le registrazioni possono essere: Si - Si (capace di leggere e scrivere); No - No (incapace di leggere e scrivere); Si - No (capace di leggere ma non di scrivere).

Colonna 8 (Nazionalità) - Indicare la nazione della quale l’immigrato è cittadino o suddito.

Colonna 9 (Razza o popolo) - Indicare la razza o il popolo così come specificato nel manifesto.

Prestare particolare attenzione alla distinzione tra razza e nazionalità, a proposito della quale i manifesti possono essere attentamente revisionati dagli ispettori e dagli impiegati di registro.

In particolare: “France” indicato nel manifesto non significa necessariamente “French” come razza o popolo, e similmente, “French” indicato nel manifesto non significa necessariamente “France” come nazionalità. Uno straniero irlandese, germanico, ebreo per razza può essere indicato per nazionalità sotto la denominazione di Regno Unito o ogni altro stato. Bisogna prestare particolare attenzione alle distinzioni seguenti:

Cubani. Il termine Cubani si riferisce ai cittadini cubani (non negri).

Indiani occidentali. Il termine si riferisce agli abitanti delle Indie Occidentali diversi dai Cubani (non negri).

Spagnoli-Americani. Il termine indica gli abitanti del Centro e Sud America o discendenti da Spagnoli.

Africani (Neri). “African (black)” si riferisce ai negri africani, se provenienti da Cuba o altre isole delle Indie Occidentali, dal Nord o dal Sud America, dall’Europa o dall’Africa.

Ogni straniero che presenta una percentuale di sangue negro deve essere classificato sotto questa tipologia.

Italia (Nord). Coloro che sono nativi del bacino del fiume Po, nell’Italia settentrionale (Piemonte, Lombardia, Venezia e

Emilia) e i loro discendenti, se residenti in Italia, Svizzera, Austria-Ungheria o altri stati, devono essere schedati come “Italian (north)”. La maggior parte di questi parlano un dialetto gallico della lingua italiana.

Italia (Sud). Coloro che sono nativi delle regioni a sud del bacino del fiume Po (Liguria, Toscana, Marche, Umbria, Roma, Abruzzi e Molise, Campania, Apulia, Basilicata, Calabria, Sicilia e Sardegna) e i loro discendenti devono essere schedati come “Italian (south)”.

Colonna 10 (Ultima residenza stabile) - Indicare lo stato, la città o il paese dell’ultima residenza stabile. E’ importante, ai fini statistici, che le compagnie di navigazione indichino accuratamente lo stato dell’ultima residenza stabile indipendentemente dal luogo di residenza temporanea, nazionalità o razza.

Gli stranieri che sono residenti stabili negli Stati Uniti e stanno rientrando dopo una visita all’estero, devono essere schedati come ultima residenza stabile negli Stati Uniti.

Colonna 11 (Nome e indirizzo completo del parente o amico più vicino nel paese da cui lo straniero proviene) - Indicare nome e indirizzo di un parente. Se non ci sono parenti viventi, indicare il nome di un amico.

Colonna 12 (Destinazione finale) - Indicare il luogo (città o paese) di destinazione finale se negli Stati Uniti; lo stato se fuori dagli Stati Uniti.

Colonna 13 - *manca* (All’inizio della seconda pagina del foglio viene riportato il numero di lista del passeggero).

Colonna 14 (indicare se in possesso di biglietto per la destinazione finale) - Indicare Sì (biglietto) o No (nessun biglietto).

Colonna 15 (Da chi è stato pagato il biglietto) - Indicare chi ha pagato il biglietto: se il passeggero stesso, se il marito il padre, il fratello o un altro parente, un amico, la compagnia di navigazione.

Colonna 16 (Se in possesso di \$ 50, e se meno, di quanto) - Indicare in ogni caso (individuale o familiare) l’esatto ammontare della somma posseduta.

Colonna 17 (Se già stato negli Stati Uniti e se sì, quando e dove) - Indicare Sì o NO se già stato negli Stati Uniti; se sì, indicare l'anno (o anni) e il luogo: es. 1894-97, Philadelphia.

Colonna 18 (Se si reca a raggiungere un parente o un amico, e se così, quale parente o quale amico) - Indicare nome e indirizzo completo del parente o amico che l'immigrato intende raggiungere.

Colonne 19-29 - Le domande relative a queste colonne sono soggette a revisione da parte di ogni ufficiale ispettore durante l'esame degli stranieri. In particolare:

Colonna 19 - Se ha riportato condanne

Colonna 20 - Se si tratta di un poligamo

Colonna 21 - Se si tratta di anarchico

Colonna 22 - Se è noto per aver compiuto atti immorali

Colonna 23 - Condizioni di salute mentale e fisica

Colonna 24 - Malformazioni: natura, durata e momento della causa

Colonna 25 - Altezza

Colonna 26 - Corporatura

Colonna 27 - Colore di capelli e occhi

Colonna 28 - Segni particolari di identificazione

Colonna 29 - Stato e luogo di nascita

Una testimonianza diretta

Il poeta francese Georges Perec descrive così l'impatto con l'isola "delle lacrime".

L'ispettore disponeva di circa due minuti per decidere se l'emigrante aveva o no il diritto di entrare negli Stati Uniti e prendeva questa decisione dopo avergli posto una serie di 29 domande: come si chiama?, da dove viene?, perché viene negli Stati Uniti?, quanti anni ha?, quanti soldi ha?, dove li tiene?, me li faccia vedere; chi ha pagato la sua traversata?, ha firmato in Europa un contratto per venire a lavorare qui?, ha degli

amici qui?, parenti?, qualcuno può garantire per lei?, che mestiere fa?, lei è anarchico?. Se il nuovo arrivato rispondeva in un modo che l'ispettore riteneva soddisfacente, l'ispettore stampigliava il visto e lo lasciava andare dopo avergli dato il benvenuto "Welcome to America"; se c'era il benché minimo problema scriveva sul foglio S.I., che voleva dire Special Inquiry, ispezione speciale, e l'emigrante veniva convocato, dopo una nuova attesa, davanti a una commissione composta da tre ispettori, uno stenografo e un interprete, che sottoponevano il candidato all'emigrazione a un interrogatorio molto più approfondito.

Quel che io Georges Perec sono venuto ad interrogare qui è l'erranza, la dispersione, la diaspora. Ellis Island per me è il luogo stesso dell'esilio, vale a dire il luogo dell'assenza di luogo, il non luogo, il da nessuna parte; è in questo senso che queste immagini mi riguardano, mi affasciano, mi implicano, come se la ricerca della mia identità passasse dall'approvazione di questo luogo di scarica, dove funzionari sfiancati battezzavano americani a palate. Quel che per me si trova qui non sono affatto segnali, radici o tracce, ma il contrario, qualcosa di informe al limite del dicibile, qualcosa che potrei chiamare reclusione o scissione o frattura.

L'incontro con il nuovo mondo

Una volta superati i meticolosi e puntigliosi controlli di Ellis Island, l'emigrato doveva affrontare il problema impellente della sistemazione, dell'abitazione, del lavoro. Molti dei nostri emigranti arrivavano in America attraverso reti informali, chiamati da amici, da parenti, e così via; erano i più fortunati perché potevano contare su un riferimento fidato, importante; altri invece, che si erano imbarcati ed erano arrivati in America senza queste reti protettive, entrati nei quartieri portuali di New York, potevano diventare facile preda di personaggi poco rac-

comandabili che sviluppavano le loro attività organizzando lo sfruttamento del nuovo fenomeno in costante e promettente sviluppo. Si trattava di un'organizzazione composta da padroni italiani che si erano già inseriti nel tessuto cittadino e malavitoso locale. Si atteggiavano a conoscitori affidabili del difficile mondo cittadino, anche perché colpivano psicologicamente i nuovi arrivati sfoggiando una rudimentale masticazione di inglese; erano pronti a offrire servizi e protezione dimostrando di preoccuparsi della sistemazione dei nostri emigranti, mettendoli a pensionamento, oppure avviandoli ed introducendoli nei luoghi di lavoro, cercando comunque di non rivelare il vero interesse che li spingeva. E' uno degli aspetti dolorosi della nostra emigrazione anche perché queste azioni infami alle spalle di individui, il più delle volte ingenui e indifesi, erano compiute spesso da parte di connazionali che, tra l'altro, lucravano tangenti usuarie e scandalose.

In questa ricerca l'aspetto negativo del fenomeno non emerge. Al contrario, si ha l'impressione che l'emigrazione berchiddese rispondesse a criteri di assistenza e protezione da parte degli emigrati della prim'ora. La maggior parte degli emigranti dichiarava, al momento dell'arrivo, di poter contare su un riferimento preciso in un amico, un parente, quasi sempre compaesani che si erano già ambientati a New York; qui, sebbene in quartieri popolari, avevano stabilito dei punti d'appoggio dai quali, dopo un iniziale periodo di accoglienza, probabilmente smistavano i conterranei, prima alcune unità, quindi diverse decine, infine centinaia, verso altre sistemazioni; il tutto, comunque senza che nella documentazione compaiano nomi di individui sospetti, ma solo, come già detto, generalità di parenti, amici, compaesani che offrivano con spirito fraterno la loro esperienza e lo loro assistenza.

In America, e quindi anche nell'area cittadina di New York, gli immigrati trovarono spesso un sostegno morale e materiale

anche nelle associazioni che via via nacquero, all'interno delle quali rimaneva vivo il richiamo di un'origine comune, nazionale, ma soprattutto regionale o paesana. Questo valeva in particolar modo per chi proveniva da un'area geografica assai caratterizzata, e con pochi contatti con altre realtà regionali, come quella sarda.

Le forme associative si aggregavano e si sviluppavano secondo modelli assai conservativi, spesso chiusi su se stessi e scarsamente propensi ad un confronto. All'interno il riferimento che accomunava era quello verso la cultura d'origine. Spesso prendevano il nome dalle località dove si sviluppavano, come Springfield, Roslindale, Medford o Roxbury, mentre quasi mai facevano riferimento alla località d'origine dei gruppi, forse per una sentita esigenza di non apparire troppo stranieri che gli immigrati sentivano. Altre volte, invece, il richiamo alle origini italiane veniva certificato dall'intitolazione delle nuove associazioni a grandi personaggi della letteratura come Dante Alighieri, Petrarca, Tasso o del Risorgimento, come i Fratelli Bandiera, Giuseppe o Anita Garibaldi, Mazzini, o a figure universali come Colombo. In pratica si trattava per gli emigrati di veri e propri miti da presentare come credenziale al mondo americano⁴.

Quando si lasciava la propria terra, comunque, chi faceva questa difficile scelta era animato certo dal miraggio di un miglioramento sociale ed economico personale e della propria famiglia che spesso si realizzava, sia pur a costo di grandi sacrifici. In pratica si andava a cercare fortuna lontano dal proprio paese di origine e si risparmiava quanto era possibile, conducendo nella nuova patria una vita spesso di stenti⁵.

⁴ G. Prezzolini, *I grandi italiani e gli emigrati*, in "Tempo", 1961, n. 123.

⁵ A. Langiu, *Sas paraulas*, p. 136, immagina così il contenuto delle chiacchiere che si sviluppavano nei ritrovi del paese di Berchidda: si parlava de "le illusioni e le speranze di chi avrebbe voluto andar via dal paese e di chi se ne era andato molto tempo prima. Solo pochi, forse uno o due, erano ritornati per raccontare e non sem-

L'emigrante italiano era capace di accumulare danaro, piccole somme, e talvolta modeste ricchezze, lavorando fino allo stremo e rinunciando, al limite, anche al necessario per vivere decentemente. Tutto il capitale risparmiato veniva spesso rinviato nei luoghi d'origine dove era rimasto il grosso della famiglia che, senza questa fonte di sostentamento, viveva spesso di stenti. Questo tipo di economia viene definito "economia delle rimesse".

In tutte le regioni d'Italia che offrirono consistenti forze lavoro all'emigrazione, così come in Sardegna, questo fenomeno ha avuto importanti e positive conseguenze sulla società sia dal punto di vista generale che nel più ristretto campo di un'economia puramente domestica.

Tramite il proventi del lavoro degli emigrati si calcola che nei primi cinque anni del Novecento affluirono in media mezzo miliardo di lire, mentre nei cinque anni successivi venne raggiunta la cifra di ben 800 milioni. Non solo ne beneficiò il bilancio dello Stato, ma l'intero tenore di vita delle popolazioni subì un miglioramento consistente. Si rafforzavano i bilanci familiari; si poteva saldare ogni debito stipulato per finanziare il viaggio dell'emigrato, annullare ipoteche o pignoramenti contratti in tempi più duri, migliorare il sistema di vita e indirizzarlo verso canoni non più mirati al semplice sostentamento. A volte si riusciva ad acquisire un pezzo di terra su cui esercitare un'attività al rientro in patria, costruire una casa di proprietà e magari programmare uno sviluppo culturale al quale la famiglia non aveva potuto accedere fino ad allora.

pre avevano avuto fortuna. Spesso morivano lontano, soli e disperati; questo almeno si diceva, ma non si sapeva mai chi aveva riportato, e quando, tali resoconti". Nella traduzione in lingua sarda-logudorese, qui e altrove di B. Calvia, queste frasi suonano così: "...de chie gighiat in bidea 'e mezorare in su venidore, andendesiche dai sa 'idda de chie, dai tempus meda si che fit andadu. De sos pagos torrados unu o duos solu l'aian fatt'a contu chena buscare sa foltuna sonniada. Sos pius nachì morian disisperados attesu, a sa sola, chen'ischire sa relata e cando".

Emigrazione dalla Sardegna

In Sardegna il fenomeno migratorio ha sempre costituito una risposta ad una costante carenza di occupazione unita ad una cronica congiuntura economica incapace di offrire soluzioni a breve termine. Questo si addice ancor più ad un periodo cruciale come quello dei decenni iniziali del Novecento che, in questa sede, costituisce un punto focale.

Emigrare, come già sottolineato, significava affrontare mo-



menti difficili sul piano degli affetti; lasciare la casa, la famiglia, gli amici, ed essere catapultati in un mondo diffidente, spesso pronto allo sfruttamento, carico di preconetti, per di più con carenze economiche e culturali di fondo.

In patria, in Sardegna, nei luoghi d'origine, venivano a mancare forze lavoro che, comunque, non trovavano modo di esprimersi nelle disastrose economie locali.

Uno dei richiami più attraenti era rappresentato dalle aree dove si era già sviluppata una società che si basava su un'economia aperta all'industrializzazione. Gli emigrati provenienti da regioni poco sviluppate da questo punto di vista erano visti esclusivamente come forza lavoro da impiegare, dopo adeguato tirocinio, nell'industria delle varie aree di attrazione, se non come semplice mano d'opera generica.

Se esaminiamo con attenzione le "Istruzioni per la compila-

zione del Manifesto degli stranieri”, pubblicate integralmente in questo stesso studio, alle quali si dovevano attenere gli ufficiali delle navi che trasportavano gli immigrati a New York, notiamo come fosse richiesta un’indagine accurata circa le attitudini e le conoscenze lavorative dei singoli imbarcati.

I lavoratori sardi erano considerati mano d’opera a basso costo; in genere, infatti, non avevano abilità professionali che li distinguessero. Tra gli emigrati che abbiamo preso in considerazione emergono pochi casi nei quali si fa riferimento ad occupazioni specifiche diverse da una manovalanza generica: ricordiamo alcuni muratori, una sarta, quattro calzolai e due casalinghe.

Nella prima categoria rientravano Salvatore Severo Meloni, un trentunenne, figlio di Gavino⁶; ancora Sebastiano Mazza, un quarantanovenne, sposato con Rosalia Casu⁷; infine il diciottenne Giovannino Acca⁸. La venticinquenne Gerolama Taras fu l’unica a dichiarare capacità nell’arte del cucito⁹. I calzolai erano: il diciannovenne Sebastiano Taras, figlio di Paolo¹⁰, che fu tra quanti non si fermarono nella grande metropoli ma si diresse verso uno dei centri satellite, Teaneck, dove lo attendeva un parente, Antonio Giovanni Taras. Ancora una schedatura come calzolaio ricevette Giovanni Fois, un diciannovenne, figlio di Tomasina¹¹. Il terzo con la qualifica di calzolaio fu il ventinovenne Gavino Puddinu. Il quarto caso è quello di Elia Scanu, trentacinquenne¹². La trentaduenne Maria Piga, che viaggiava

⁶ Era giunto a New York l’8 giugno 1912 a bordo del Principe di Piemonte.

⁷ Era arrivato a New York il 6 settembre del 1912 a bordo del Principe di Piemonte.

⁸ Si era imbarcato nella nave Re d’Italia ed era arrivato a New York il 26 settembre del 1913.

⁹ Era arrivata a New York il 26 settembre del 1913, a bordo del Re d’Italia.

¹⁰ Era giunto a New York il 12 agosto 1912 a bordo dello Stampalia

¹¹ Era arrivato a New York il 6 settembre del 1912 a bordo del Principe di Piemonte.

¹² Era arrivato in America il 29 aprile del 1914 a bordo dell’Oceanic.

col marito Leonardo e i due figli Andrea e Pietro, e la ventiquattrenne Maria Taras furono classificate come casalinghe¹³.

Il fenomeno migratorio iniziò a manifestarsi in Sardegna, con una consistenza numerica apprezzabile, a partire dal 1876, con un ritardo di qualche decennio rispetto alle altre regioni del Meridione d'Italia. A cavallo dei due secoli ci fu un crescente intensificarsi del flusso, che divenne più vistoso e significativo, soprattutto per quanto riguarda l'emigrazione dalla Sardegna all'America settentrionale, nel decennio tra il 1905 e il 1914.

Dalla tabella relativa alla frequenza annuale dei viaggi, che apre il capitolo dedicato ai singoli emigrati, questo dato appare evidente. Da flussi annuali assai consistenti (81 emigranti da Berchidda nel 1912, si passa a 51 nel 1913, a 18 nel 1914, a soli 3 nel 1915 per poi non avere nessun caso nel quadriennio 1916-19)¹⁴. Fu una pausa determinata dalla concomitanza e dalle conseguenze del prima Guerra Mondiale. Si temeva per la sicurezza del viaggio, con le navi esposte al pericolo di affondamento da parte dei sottomarini tedeschi, e si dovevano affrontare i problemi relativi agli arruolamenti in vista dell'utilizzo delle forze più giovani nelle operazioni del fronte.

Seguendo la cronologia essenziale dello sviluppo del conflitto si può notare la diretta dipendenza del fenomeno migratorio dall'intensità e dalla gravità dei fatti bellici.

- 28 luglio 1914. L'Austria dichiara guerra alla Serbia e quindi alla Russia, in seguito all'uccisione a Sarajevo dell'arciduca Francesco Ferdinando, erede al trono di

¹³ Avevano viaggiato insieme: erano sbarcate ad Ellis Island il 19 giugno del 1914 dopo una traversata a bordo del France.

¹⁴ Una certa ulteriore facilitazione per le possibilità di espatrio fu data dal potenziamento dei rami ferroviari che mettevano in collegamento Golfo Aranci, Sassari, Cagliari. Vennero così garantiti collegamenti giornalieri con il continente ed entrarono in funzione nuovi piroscafi: Città di Cagliari, Città di Sassari, Caprera. Il collegamento tra Golfo Aranci e Cagliari era coperto in 9 ore.

Austria-Ungheria (28 giugno). Inizia la prima Guerra Mondiale.

- 3 agosto 1914. La Germania dichiara guerra alla Francia.

- 4 agosto 1914. La Gran Bretagna dichiara guerra alla Germania.

- Le flotte nemiche solcano l'atlantico. L'8 dicembre 1914 la flotta inglese, al largo delle isole Falkland (le argentine Malvinas) affonda 4 navi tedesche.

- 24 gennaio 1915. la flotta tedesca, più maneggevole, infligge danni a quella britannica nel Mare del Nord, al largo di Dogger Bank.

- Febbraio 1915. Blocco navale della Gran Bretagna da parte dei tedeschi. I sottomarini attaccano anche i convogli mercantili.

- 7 maggio 1915. il piroscafo americano Lusitania viene affondato da un sottomarino tedesco¹⁵. Il governo tedesco, dopo le proteste americane, dà garanzie che le navi passeggero dirette in Gran Bretagna non verranno più attaccate senza preavviso.

¹⁵ Fu l'episodio che determinò la scelta degli Stati Uniti di entrare in guerra potendo disporre di una motivazione valida da offrire all'opinione pubblica. In quel periodo la Germania, da tempo in guerra con la Gran Bretagna, ne ostacolava i collegamenti militari e civili.

Gli Stati Uniti erano, al momento, ancora neutrali. Il Lusitania, nonostante un ammonimento a mezzo stampa dell'ambasciata tedesca perché gli Americani non si imbarcassero sulla nave, che era ancorata nel porto di New York, perché, se avesse forzato il blocco sarebbe stata affondata, salpò con a bordo un migliaio di Americani. Il 7 maggio del 1915, durante il viaggio, quando era già in vista delle coste irlandesi, fu intercettata da un sommergibile tedesco che ne determinò l'affondamento causando la morte di 1.198 persone; solo 751 si salvarono. Fin da subito si sospettò che il transatlantico trasportasse materiale bellico e solo recentemente questa eventualità è stata ammessa dal governo americano.

L'eco dell'affondamento fu enorme, contribuì a diffondere un sentimento di paura e, praticamente, causò l'arresto dei flussi migratori dall'Europa e, di conseguenza, dalla Sardegna. I dati relativi all'emigrazione da Berchidda confermano questa tendenza.

- 24 maggio 1915. L' Italia dichiara guerra all'Austria.
- 31 maggio 1916. Scontri tra flotte tedesca e inglese al largo dello Jutland. Perdite su entrambi i fronti. In Inghilterra difficoltà economiche per il blocco navale.
- Il piroscafo Sussex viene affondato dai tedeschi. Cresce la tensione.
- 6 aprile 1917. Gli USA dichiarano guerra alla Germania.
- 17 marzo 1918. Il piroscafo Tripoli, in navigazione tra Golfo Aranci e Civitavecchia, viene affondato da un sommergibile tedesco causando 280 morti.
- Fine 1918. Crollano gli Imperi austriaco e germanico.

Dal 1920 in poi, terminata la guerra, ci fu una certa ripresa del fenomeno migratorio, soprattutto quando in Sardegna si sentirono gli esiti di una contemporanea grave crisi mineraria. Fu però un rilancio di breve durata e di intensità molto contenuta.

I Sardi che partivano per gli Stati Uniti d'America e attraversavano la dogana di Ellis Island erano in genere diretti a New York, che veniva considerata come la meta finale del viaggio o, più raramente, come tappa intermedia. In America giungevano dopo un viaggio spesso lungo e travagliato che iniziava dal paese d'origine, si sviluppava, soprattutto in partenza dei porti galluresi, con una tappa intermedia quasi sempre a Genova.

I primi collegamenti regolari tra la Sardegna e la penisola risalivano alla metà dell'800, quando, nel 1851¹⁶, la Compagnia

¹⁶ L'anno precedente Raffaele Rubattino aveva pubblicato un opuscolo dal titolo "Sulle Corrispondenze Marittime fra la Sardegna e la Terraferma"; vi si criticava decisamente la gestione statale del servizio di navigazione a vapore per la Sardegna e si proponevano interventi di miglioramento.

Il servizio del postale a vapore per l'isola veniva attribuito alla Rubattino con una legge promulgata il 10 giugno 1851. La compagnia usufruiva però di significa-

Raffaele Rubattino organizzò, con l'utilizzo del piroscalo Lombardo, i primi viaggi di collegamento tra Genova, Cagliari, Porto Torres e La Maddalena. Solo in un secondo momento l'ampia insenatura di Golfo Aranci fu individuata come sede del porto di partenza di prima scelta per queste tratte, grazie ai fondali più profondi, con pochi scogli o secche e per la protezione che offriva in caso di maltempo. La maggiore forza politica di Terranova, l'attuale Olbia, comunque, fece propendere per questa scelta¹⁷. Fu scavato un canale artificiale che collegava il mare aperto con una banchina alla quale, dal 1873 al 1881 i piroscali postali potevano attraccare ai moli del principale porto gallurese. Subito dopo fu potenziato il ramo ferroviario di collegamenti con l'entroterra, fino a Monti e fu realizzato l'ultimo raccordo tra la stazione di Terranova e il porto. Allo stesso tempo veniva realizzato un ulteriore tratto ferroviario di circa 20 km. per collegare la stessa Terranova con Golfo degli Aranci, dove il molo provvisorio fu ubicato, in un primo tempo, presso Cala Moresca.

Se Genova era il porto dove convergevano quasi sempre gli emigranti dalla Sardegna, altre volte il loro viaggio partiva da Napoli. Gli stessi transatlantici che salpavano dallo scalo ligu-

tivi contributi statali. Due anni dopo il servizio sarebbe stato esteso fino a Tunisi. Nel 1861 la convenzione tra il Governo e la Rubattino per il servizio di collegamento con la Sardegna, Tunisi, Marsiglia e l'arcipelago toscano fu rinnovata per una durata di 15 anni.

Nel 1854 veniva varata nei cantieri inglesi di Chester, Inghilterra, la prima nave in ferro a elica della flotta Rubattino: il piroscalo Sardegna. In quegli anni travagliati i collegamenti tra Genova e la Sardegna erano sempre pericolosi: nel 1857 il piroscalo Cagliari, impegnato nei collegamenti tra la Liguria e l'isola, fu assalito e sequestrato da Carlo Pisacane e utilizzato per raggiungere prima Ponza e quindi Sapri.

¹⁷ Per diversi decenni le scelte politiche legate all'individuazione dello scalo gallurese, più adatto ad ospitare il traffico mercantile e passeggeri per Genova, determinarono diversi fatti criminosi come l'attentato del 23 dicembre 1919 ad un ponte presso Terranova, il sabotaggio di diversi metri del binario della ferrovia per Golfo Aranci, o, infine, presso Monti, il danneggiamento di un treno di cisterne per il trasporto dell'acqua a Golfo Aranci.

re, infatti, toccavano generalmente anche quelli del Basso Tirreno: Napoli e Palermo e, qualche rara volta, Messina.

Poche volte troviamo emigrati provenienti da Berchidda che si imbarcano da porti del Nord Europa: tre volte da Le Havre, una da Boulogne Sur Mer ed una persino da Southampton, un porto d'Oltre Manica.

Il viaggio, anche per i Sardi, veniva organizzato da agenzie autorizzate, ma a volte ci si affidava a privati privi di scrupoli che lucravano sulla necessità degli emigrati di partire subito con garanzie che, quasi sempre, non venivano rispettate. Per questo, nella stampa degli inizi del secolo sono frequenti articoli che ricordano episodi di vere e proprie truffe ai danni di questi emigrati. Aniché ricevere assistenza dagli agenti ai quali ci si affidava, chi partiva veniva abbandonato nelle città di imbarco privo di ogni riferimento, dopo aver pagato consistenti somme per garantirsi servizi inesistenti.

Nei registri di Ellis Island, che costituiscono lo strumento principale di questa ricerca, comunque, sono annotati i nomi degli emigrati che seguirono i canali ufficiali e pertanto riuscirono a coronare il loro progetto di raggiungere l'America.

Prima del 1900 si calcola che emigrarono dall'isola circa 10.000 persone; nel primo ventennio del nuovo secolo il numero divenne sempre più consistente fino a raggiungere le 100.000 unità. Qualcuno rientrava dopo brevi permanenze, ma la gran parte dei partenti si stabiliva per lunghi periodi, e a volte per sempre, nel Nuovo Mondo.

Si calcola che, a fronte dei 100.000 partenti dei quali abbiamo già parlato, non rientrò in quello stesso ventennio che un 20 % del totale. Nel ventennio successivo i flussi migratori verso l'America diminuirono sensibilmente per raggiungere un totale di circa 25.000 persone.

Nel corso di un secolo, da quando il fenomeno iniziò si può dire che 250.000 sardi lasciarono la loro isola per trovare situa-

zioni migliori. Solo 100.000 rimpatriarono.

Nella tabella che segue¹⁸, sono raccolti i dati relativi all'incidenza dell'emigrazione dalla Sardegna negli anni 1909-1910 sulla popolazione delle diverse zone, rapportata ai valori demografici del 1911.

Circondari	Popolazione	Emigrazione	%
Cagliari	204390	569	0,3
Iglesias	106172	751	0,7
Lanusei	79104	427	0,5
Oristano	130547	1470	1,1
Prov. Cagliari	520213	3217	0,6
Alghero	49121	621	1,3
Nuoro	75512	1197	1,6
Ozieri	50390	1101	2,2
Sassari	107862	1332	1,2
Tempio	49309	157	0,3
Prov. Sassari	332194	4408	1,3
Sardegna	852407		

Trasferendo questi dati alla realtà di Berchidda si nota come un paese che alla metà dell'800 superava di poco i 1.500 abitanti, in un ventennio aumentò i suoi valori demografici di oltre 500 unità, con un incremento del 34,6 %. Leggera fu, invece, la

¹⁸ Fonte ASEI, Archivio Storico dell'Emigrazione Italiana.

crescita del decennio successivo, caratterizzato, come abbiamo visto, da problemi economici strutturali e dallo sviluppo di un fenomeno migratorio che emerge in tutta la sua consistenza da queste pagine; solo un aumento di 200 unità per una percentuale del 9,3 %. Quando il fenomeno migratorio si arrestò, invece, e si verificarono contemporanei fenomeni di sviluppo economico, soprattutto nel dopoguerra, l'incremento della popolazione si fece nuovamente sensibile; portò in un altro decennio i valori massimi a sfiorare le 2.800 unità con un aumento, nell'ultimo decennio che esaminiamo, del 19,2 %.

Anni	Popolazione	%
1881	1579	12,6
1901	2125	34,6
1911	2323	9,3
1921	2769	19,2

Va sottolineato che il paese, tra Ottocento e Novecento, presentava solo alcuni di quei parametri negativi per lo sviluppo sociale ed economico della comunità che spingevano consistenti gruppi di giovani e meno giovani a cercare fortuna oltre Oceano. L'economia locale, anche se risentiva negativamente della crisi che colpiva l'isola, così come altre regioni d'Italia, si basava su un solido comparto agro-pastorale. Gli allevamenti di bovini, ovini, caprini e suini raggiungevano dimensioni spesso considerevoli, anche se la ricchezza era mal distribuita, pur se in maniera meno vistosa che in altre realtà del territorio.

Mezzo secolo prima, a metà dell'Ottocento il paese contava 1500 vacche, 3000 pecore, 4000 capre, 1500 maiali; inoltre la forza lavoro animale contava su 120 buoi impiegati nei lavori

agricoli, circa 200 cavalli e numerosi capi di bestiame di allevamento domestico.

Un certo avviamento contraddistingueva le attività artigianali e quelle agricole; inoltre il paese, o meglio le famiglie che ne potevano usufruire, faceva molto riferimento agli introiti provenienti dalla produzione e dalla vendita del sughero.

Nonostante questo quadro, non del tutto negativo, che comunque non caratterizzava la vita di tutte le famiglie, l'attrattiva che la propaganda favorevole all'emigrazione esercitava era tanto forte che segnò profondamente il sostrato sociale del paese nel periodo che si è preso in considerazione.



Prime residenze a New York

Visita al 174 di Hester Street

Grazie alle indicazioni che si leggono nel registro originale a proposito di diversi immigrati, siamo in grado di sapere qualcosa di più sulle condizioni di vita che aspettavano i nuovi arrivati.

Sicuramente, accanto alla speranza di una vita migliore, trovava largo spazio un forte sentimento di nostalgia e l'incognita non priva di preoccupazione, spaesamento, forse anche spavento che doveva necessariamente condizionare gli immigrati.



Per questo, spesso, il gruppo che aveva deciso di tentare l'avventura veniva preceduto da uno di loro, un amico, un parente, più intraprendente degli altri, che faceva da battistrada.

Chi si era imbarcato a Genova il 15 ottobre 1909 sul Virginia, che qui citiamo a titolo esemplificativo, aveva un preciso punto di riferimento a New York. Si trattava di una casa situata al n. 174 di Hester Street, dove abitava il trentanovenne Francesco Demuro, probabilmente lo stesso che era giunto a New York due anni prima, il 3 novembre 1907. Era cugino di due

dei viaggiatori, dell'omonimo Francesco Demuru¹⁹ e di Giovanni Sini, nonché amico di Salvatore Fresu.

Hester Street e, in particolare, il palazzo al civico 174, divenne uno dei punti di riferimento più segnalati dagli immigrati berchiddesi, al momento della schedatura. Si tratta di una strada nel Lower East Side di New York City nel distretto di Manhattan. Porta da Essex Street a Centre Street; si interrompe in corrispondenza del Sara Delano Roosevelt Park, tra Chrystie Street e Forsyth Street.

E' stato sempre considerato come un quartiere della comunità ebraica, con la quale si mischiavano frequentemente i nuovi arrivati dall'Italia o da altri luoghi di provenienza. In tempi recenti è stata assorbita nel quartiere cinese Chinatown.

La strada viene considerata come un simbolo dei fenomeni migratori che hanno interessato New York. Nel 1975 Hester Street ha ispirato e dato il titolo ad un famoso film imperniato proprio sul tema dell'immigrazione.



Grazie ad una ricerca che ha interessato vecchie e nuove immagini, proponiamo i luoghi e i palazzi dove andarono ad abitare cento anni fa (nel 2009 ricorreva proprio in centenario) gli emigrati dei quali ci interessiamo. Oggi al 174 di Hester Street fa ancora mostra di sé un locale di ispira-

zione italiana: la Pizzeria di Rudy (foto 2007).

Nell'antica foto che pubblichiamo alla pagina precedente si nota come una delle caratteristiche di Hester Street agli inizi del Novecento fosse il caos che la animava.

¹⁹ Il cognome è indifferentemente riportato nei documenti come Demuru, Demuro, De Muro.

Baxter Street 64

Un'altra meta di molti immigrati berchiddesi è Baxter Street. Qui, al n. 64, abitavano diversi compaesani tra i quali viene spesso ricordato nei registri Sebastiano Campus. La via incrociava Hester Street, dove, come abbiamo visto, al 174 alloggiavano altri berchiddesi. Oggi al 64 di Baxter Street troviamo un edificio moderno, in via di ristrutturazione.



Angoli di Baxter Street agli inizi del '900

Bayard Street 106



Bayard Street ieri



Oggi Bayard Street è un'importante via popolata soprattutto da immigrati orientali, centro della China Town di New York. Al 106, meta nel 1912 di molti berchiddesi, esiste oggi un ristorante thailandese.

Mulberry Street 34



Destinazioni diverse

Nelle pagine precedenti è stato identificato il quartiere dove la maggior parte degli immigrati berchiddesi avrebbero stabilito la loro residenza iniziale, così come alcune delle vie nelle quali contavano di abitare i nuovi arrivati, con i rispettivi edifici. Sono stati indicati alcuni indirizzi principali che costituivano la destinazione finale del lungo viaggio: in particolare il 174 di Hester Steet, il 64 di Baxter Street, il 106 di Bayard Street o il 34 di Mulberry Street. E' evidente che quasi tutti coloro che giungevano nella grande città aspiravano a trovare un lavoro, che in genere poteva incontrarsi con la richiesta di mano d'opera non specializzata, nella grande città.

Non tutti gli immigrati che abbiamo schedato, però, avevano come destinazione finale l'area metropolitana di New York. Alcuni casi, meno numerosi, ci hanno condotto a realtà esterne alla grande città, una sola volta al di fuori degli USA²⁰, raramente ad una certa distanza, ma sempre negli States, altre volte in zone periferiche del grande centro. Esaminiamo alcuni casi.

Parsons / Wilkes-barre

Gavino (registrato come Ganno)
Casedda aveva 38 anni quando giun-



²⁰ E' il caso di Matteo Sanna, un giovane di 26 anni, sposato a Berchidda con Maria Sanna, che intendeva proseguire il viaggio fino al Canada, dove a Montreal avrebbe raggiunto lo zio Gianandrea Camboni.

se a New York, il 30 giugno del 1913, dopo aver fatto un viaggio diverso dal consueto. I berchiddesi, così come tutti i Sardi, trovavano più comodo seguire i canali ufficiali dell'emigrazione per cui partivano quasi sempre da Genova, con qualche eccezione in occasione di traversate che iniziarono a Napoli. Cascedda, che aveva lasciato a Berchidda la moglie Maria Angela, seguì un percorso diverso. Si imbarcò a Le Havre a bordo del Rochambeau, un transatlantico più moderno e veloce dei soliti bastimenti in partenza dall'Italia, e compì la navigazione, come permetteva la minore distanza del tragitto, in soli 9 giorni.

Non aveva programmato di fermarsi a New York e pertanto, agli ufficiali incaricati di raccogliere le deposizioni degli emigranti, aveva comunicato che il suo viaggio sarebbe stato più lungo. Intendeva raggiungere uno zio, Giorgio Vargiu, che da qualche tempo lo aveva preceduto a Parsons, dove contava di trovare un lavoro.

Parsons è una piccola comunità nell'area urbana di Wilkes-Barre (città di circa 50.000); appartiene alla contea di Luzern, nel nord-est della Pennsylvania, stato confinante con quello di New York, dalla cui metropoli dista 221 miglia, circa 330 km., che oggi si percorrono in circa due ore e 30 minuti.



Agli inizi del Novecento la popolazione di Wilkes-Barre conobbe un deciso incremento che proiettò i suoi riflessi anche sui piccoli centri vicini, come Parsons. Era richiesta molta mano d'opera da impiegare nell'estrazione dell'antracite. Per questo si calcola che centinaia di migliaia di immigrati, provenienti in gran parte dall'Europa, giunsero in città dove si integrarono con la popolazione locale fino a quando ci fu la crisi mineraria che, attorno agli anni Sessanta

del secolo scorso segnò un forte calo demografico. Ancora oggi tra gli abitanti di origine europea della Pennsylvania gli Italiani occupano la terza posizione dopo Tedeschi e Irlandesi e prima di Inglesi, Polacchi e, genericamente, ispanici. Anche gli abitanti di origine nordafricana non raggiungono per numero quello degli Italiani.

Shenectady

Ugualmente diverso dal solito è il caso di Giovanni Antonio Orgolesu (Gio Antonio nei registri navali), un emigrato di 36 anni che raggiunse New York il 26 settembre del 1913, dopo aver viaggiato a bordo della Re d'Italia.



La navigazione, iniziata a Genova il 9 dello stesso mese, aveva toccato anche Napoli e Palermo, come era consuetudine in questi viaggi.

Aveva segnalato come indirizzo d'origine, a Berchidda, quello della madre Martina Orgolesu, e aveva dichiarato che non intendeva fermarsi

in città, una volta raggiunto il porto di New York e la sua “porta”, Ellis Island. Intendeva invece proseguire il viaggio verso l'interno, in una località dello stesso stato, Shenectady, che era

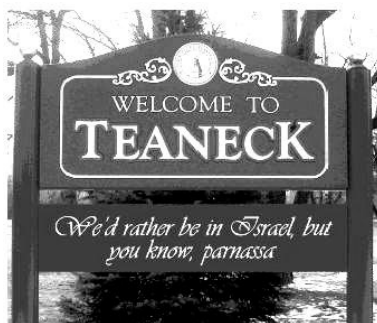
il capoluogo dell'omonima contea dell'entroterra, nell'area orientale dello stato di New York, dove un suo conoscente, Francesco Marcolini²¹, lo attendeva per ospitarlo al 309 di Front Street. Nei nostri elenchi compare due volte il fratello di Francesco, Carlo Marcolini²²: una prima in occasione del viaggio del Nieuw Amsterdam, approdato ad Ellis Island il 28 aprile del 1913 e una seconda quando raggiunse New York a bordo dell'Italia, il 10 settembre del 1920.

Francesco e Carlo erano figli di Vittorio Marcolini, un toscano che anni prima si era stabilito a Berchidda, dove esercitava il mestiere di carbonaio. I due avevano anche tre sorelle, Andreana, Grazia e Caterina. Carlo, meglio conosciuto come Carlino, ebbe un figlio, Vittorio, che morì in circostanze tragiche, investito da un treno.

Shenectady, oggi centro di oltre 60.000 abitanti, è nota come “la città che illumina il mondo” poiché fu sede delle prime società elettriche.

Teaneck

Altro caso diverso e originale è anche quello dei due fratelli Taras. Gerolama Taras, giovane venticinquenne, figlia di Paolo Taras, è il primo emigrato di sesso femminile proveniente da Berchidda che incontriamo in questa ricerca. Evidentemente il concetto stesso dell'allontanamento da casa non era visto



²¹ Sappiamo che un Francesco Marcolini sposò Gerolama Taras, dalla quale ebbe quattro figli.

²² La moglie di Carlo, nel 1920 si chiamava Giovanna.

come una concreta prospettiva per le donne.

Arrivò a Ellis Island il 26 settembre del 1913, viaggiando con un fratello, Anton Paolo, appena sedicenne; i due erano attesi da un altro fratello, Antonio, che già da tempo risiedeva nell'area newyorkese. Gerolama viaggiava con la qualifica di sarta, un mestiere che probabilmente garantiva prospettive economiche ed occupazionali già in partenza di qualche interesse. I due fratelli non intendevano fermarsi nella grande metropoli, ma erano intenzionati a ricomporre un nucleo familiare in un quartiere periferico di New York, un sobborgo dell'area metropolitana di New York, Teaneck, borgata di Bergen County nel New Jersey²³.

Gerolama Taras, sposò Francesco Marcolini. I loro quattro figli si affermarono in America come distinti professionisti. Rimasta vedova, fece una visita a Berchidda nel 1952²⁴.



Anche Maria Taras, che giunse a New York il 19 giugno del 1914 viaggiando a bordo del *France* in compagnia della famiglia di Leonardo Piga, era diretta a Teaneck dove probabilmente era già stata e dove risiedeva suo fratello Giovanni.

²³ Teaneck conta oggi 40000 abitanti ed è nota come la città natale del calciatore del Villareal e della nazionale italiana Giuseppe Rossi (1° febbraio 1987).

²⁴ Traccia un ricordo della sua visita G. Vargiu, *Emigranti di Berchidda*, in un articolo pubblicato su "La Nuova Sardegna" nel 1952 e riproposto su "Piazza del popolo", a VIII, n. 2 [40], aprile 2002, p. 8 (vedi appendice).

Peetzburg New Milford

Un altro viaggio di immigrazione che non aveva come destinazione finale l'area urbana di New York è quello di Gio Maria Mazza, un adulto di 42 anni, sposato a Berchidda con Antonia Brianda. Si recava dal cugino Tomaso Spolittu, il quale



risiedeva ad una settantina di chilometri dal centro di New York, in una località che viene registrata come Peetzburg, all'indirizzo Bosc 147. Non è stato semplice individuare questo sito. Il nome Peetzburg è andato in disuso ma è ancora possibile identificare l'area geografica alla quale si riferiva: si tratta

di una sezione delle Palisades Township, nell'area settentrionale di New Milford.

Ancora oggi nella cittadina di New Milford sono presenti esponenti della famiglia Mazza.



Pittsfield

Anche Francesco Taras, un giovane di 27 anni, figlio di Giovanni Luigi, non si fermò a New York. Vi era sbarcato il 29



aprile del 1914 dopo un viaggio a bordo dell'Oceanic, iniziato una settimana prima a Southampton, sulla costa meridionale della Gran Bretagna. Era già stato in America ed ora contava di raggiungere il fratello Giovanni, che si era stabilito

a Pittsfield, nel Massachusetts, poco più di 200 km. dal porto d'arrivo. La lettura dell'indirizzo ci lascia qualche dubbio: Royal Avenue, n. 14.

A Pittsfield abitava anche Bartolomeo Fois; fu suo l'indirizzo che il fratello Giuseppe Fois, sbarcato il 15 maggio dello stesso anno, dopo un viaggio sul Regina d'Italia, segnalò come destinazione finale del viaggio.

Pittsfield oggi è una città di circa 50.000 abitanti, capoluogo della contea di Berkshire, nello stato del Massachusetts.

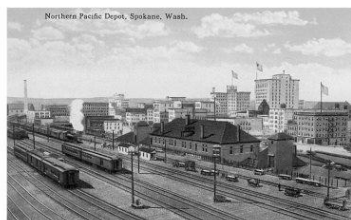


Spoken

Singolare è la vicenda di Barbaro Demuru e di Gio Giorgio Sini. Si erano imbarcati a Genova il 20 agosto ed erano arrivati a New York il 6 settembre 1912, dopo aver fatto la traversata a bordo del Principe di Piemonte.



I due erano già stati in America; in particolare sappiamo che il Demuru aveva già compiuto la traversata sbarcando a New York il 3 novembre del 1907 dopo aver viaggiato a bordo del Liguria. Dalle registrazioni manoscritte relative al viaggio del 1912 apprendiamo che era diretto a Spoken, mentre altrove risulta che era già stato a Spokane. Bisogna considerare che la pronuncia delle due parole è molto simile, pertanto la differenza tra la grafia delle due località è probabilmente dovuta a come Demuru e Sini pronunciarono questo nome.



Sembrirebbe trattarsi di Spokane, nello stato di Washington²⁵, nella costa occidentale degli USA.

²⁵ A prima vista sembra difficile che i due abbiano scelto di fare un viaggio di migliaia di chilometri in territorio americano per raggiungere la loro destinazione. Questa possibilità è però confortata dal fatto che il funzionario incaricato di annotare le generalità dei passeggeri, nell'indicare la località dove era diretto il Demuru registra Spokane, e specifica "Wash", che sta per "Washington". Da precisare che lo stato di Washington, dove si trova Spokane, all'estremità nord-occidentale degli USA, al confine con il Canada, non va confuso con la città di Washington D. C. (District of Columbia), capitale degli USA, nella regione nord-orientale degli Stati Uniti.

Curwensville

E' un piccolo paese della contea di Clearfield, in Pennsylvania, che nei primi dieci anni del Novecento ebbe un sensibile

incremento demografico. Gli abitanti, poco meno di 2.000 nel 1900, passarono nel 1910 ad oltre 2.500, con un aumento del 25 % circa. Oggi il paese ha circa 2.700 abitanti.



Per alimentare le diverse attività eco-

nomiche che andavano sempre più sviluppandosi, come l'estrazione del carbone o le manifatture, concerie o fabbriche di laterizi, era necessaria nuova e disponibile mano d'opera. Per questo nel paese immigrarono tanti che provenivano d'Oltremare e, qualche volta anche dalla Sardegna.

E' il caso della famiglia Piga: Leonardo e Maria con i loro figli ancora bambini, Andrea e Pietro. Leonardo era già stato in America, dove era giunto a bordo del Liguria il 3 novembre del 1907. Probabilmente, dopo un primo periodo di acclimatamento, aveva pensato opportuno rientrare nel paese d'origine, Berchidda, e portare con sé nel viaggio di ritorno tutti i suoi cari.



Syracuse

Negli Stati Uniti esistono ben otto città che portano questo nome, ispirato all'omonimo centro della Sicilia. La Syracuse in questione, che oggi conta poco meno di 150.000 abitanti, si trova a circa 250 miglia a N-W di New York²⁶. E' il capoluogo della contea di Onondaga, situata a breve distanza dal lago omonimo, nello stato di New York. Nel corso degli ultimi secoli la città era di grande importanza poiché vi passava un canale navigabile, l'Erie Canal che, tramite un sistema di ingegnose chiuse, permetteva la navigazione e lo scambio di prodotti tra la grande metropoli, New York, e le regioni più a settentrione.

Fu proprio in questa città che uno degli emigrati berchiddesi, che ha fatto ritorno a Berchidda in due occasioni, nel 1960 e nel 1965, si stabilì con la famiglia. Si tratta di Giovanni Andrea



Orgolesu, che aveva affrontato i controlli di Ellis Island il 24 maggio del 1912, dopo aver viaggiato a bordo del San Giorgio.

Sappiamo che²⁷, dopo un primo difficile periodo di ambientamento, era riuscito ad aprire un'attività commerciale e gestiva, assieme ad un socio, un negozio di tessuti e di articoli coloniali. Un incendio distrusse lo stabile dove era situata la rivendita e questo determinò la rovina temporanea dell'Orgolesu. In seguito Giovanni Andrea aveva trovato impiego come operaio in una fabbrica di casalinghi in metallo; durante una delle sue

²⁶ Oltre al rilievo economico la città è nota per aver dato i natali all'attore Tom Cruise.

²⁷ Queste notizie, così come le fotografie e la copia di alcune ricevute, consultabili nell'apposita sezione, ci sono state fornite dalla nipote materna, Francesca Santu.

visite in Sardegna, aveva fatto conoscere ai parenti di Berchidda i prodotti di questa fabbrica regalando stoviglie da cucina come forchette, ed una splendida accetta.



Si sa che mise su famiglia sposando una signora portoghese, di nome Agnese, e che ebbe diversi figli. Proprio a Syracuse scelse di costruire la sua casa che si intravede sullo sfondo di questa fotografia, mentre in primo

piano campeggiano la bandiera americana e i proprietari, Giovanni Andrea e Agnese.

Un particolare singolare della vicenda di questo emigrato è legato al suo cognome che, come si può constatare nella documentazione presente nella sezione fotografica, fu trasformato da Orgolesu in Argola. A volte queste evoluzioni del nome erano dovute ad errori anagrafici; in questo caso pensiamo che si tratti di un'influenza del portoghese, la lingua madre della moglie. Argola in portoghese significa cerchio, anello, e forse il nome fu scelto perché era più semplice da scrivere e pronunciare.



*Viaggi in sintesi (1907-1920)*²⁸

Calabria	da Napoli	1912 giugno 1
Chicago	da Le Havre	1914 maggio 9
Duca d'Aosta	da Genova	1911 aprile 10
Europa	da Genova	1913 agosto 26
France	da Le Havre	1913 maggio 9
France	da Le Havre	1914 giugno 19
Konig Albert	da Palermo	1910 ottobre 14
Italia	da Napoli	1920 settembre 10
Liguria	da Genova	1907 novembre 3
Mendoza	da Genova	1909 ottobre 15
Mendoza	da Genova	1913 ottobre 13
Moltke	da Genova	1909 luglio 12
Nieuw Amsterdam	da Boulogne Sur Mer	1913 aprile 28
Oceanic	da Southampton	1914 aprile 29
Principe di Piemonte	da Genova	1911 maggio 13
Principe di Piemonte	da Genova	1912 marzo 8

²⁸ In questa tabella sono elencati 44 viaggi di 21 transatlantici a bordo dei quali viaggiarono nei primi decenni del '900 (1907-1920) oltre 200 emigranti berchiddesi. Le notizie sono state rintracciate negli archivi *on line* di Ellis Island. Le navi sono elencate in ordine alfabetico con il riferimento al porto di imbarco e la data d'arrivo a New York.

Principe di Piemonte da Genova		1912 giugno 8
Principe di Piemonte da Genova		1912 luglio 20
Principe di Piemonte da Genova		1912 settembre 6
Principe di Piemonte da Napoli		1912 ottobre 20
Principe di Piemonte da Genova		1913 maggio 2
Principe di Piemonte da Genova		1913 giugno 13
Principe di Piemonte da Genova		1913 luglio 23
Re d'Italia	da Genova	1907 ottobre 28
Re d'Italia	da Genova	1910 settembre 15
Re d'Italia	da Genova	1911 aprile 21
Re d'Italia	da Napoli	1913 aprile 5
Re d'Italia	da Genova	1913 maggio 15
Re d'Italia	da Genova	1913 settembre 26
Re d'Italia	da Napoli	1920 dicembre 19
Regina d'Italia	da Genova	1907 dicembre 22
Regina d'Italia	da Genova	1910 dicembre 1
Regina d'Italia	da Genova	1911 marzo 18
Regina d'Italia	da Genova	1911 maggio 3
Regina d'Italia	da Genova	1914 maggio 15
Rochambeau	da Le Havre	1913 giugno 30
San Giorgio	da Napoli	1912 aprile 12
San Giorgio	da Napoli	1912 maggio 24
San Giorgio	da Napoli	1912 ottobre 13
San Giovanni	da Napoli	1913 maggio 3
Stampalia	da Genova	1912 agosto 12
Taormina	da Genova	1913 settembre 23
Taormina	da Genova	1915 maggio 26
Virginia	da Genova	1909 ottobre 31

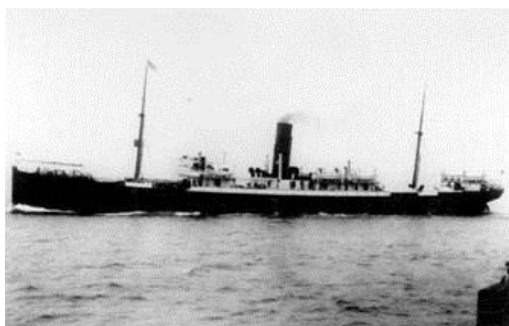
*Traversate*²⁹

Calabria

Il piroscafo Calabria era stato commissionato dalla Compagnia inglese Anchor Line e costruito a Glasgow nel 1901 da D. e W. Henderson & Co.

Di 4376 tonnellate, era lungo 376 piedi e largo 47. Raggiungeva i 13 nodi e imbarcava fino a 1170 passeggeri dei quali solo 20 in prima classe.

Fu impiegato prima nelle linee tra gli scali del Mediterraneo e New York e in un secondo tempo tra Glasgow e New York. Cessò il servizio nel 1923.



Viaggi:

Napoli, 16 maggio – New York, 1 giugno 1912

²⁹ In questa sezione vengono segnalate le principali caratteristiche delle navi a bordo delle quali viaggiarono gli emigrati dei quali ci interessiamo, con relative immagini e riferimenti alle traversate che hanno costituito oggetto di questa indagine. I bastimenti, come si chiamavano un tempo, sono elencati in ordine alfabetico.

Chicago



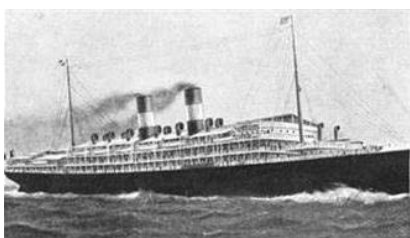
Nave francese, costruita nel 1908 a St. Nazaire dall'Ateliers et Chantiers de l'Atlantique per le linee marittime francesi. Fu impiegata, sempre in partenza da Le Havre, prima con destinazione New York e in

seguito verso le regioni caraibiche. Nel 1928 fu restaurata e ribattezzata Guadeloupe. Navigò fino alla demolizione, nel 1936. Stazzava 9.350 tonnellate; era lunga 508 piedi a larga 57. Raggiungeva i 16 nodi. Poteva imbarcare 1608 passeggeri, 358 dei quali in prima classe.

Viaggi:

Le Havre, 29 aprile – New York, 9 maggio 1914

Duca d'Aosta



Costruita nel 1908 nei Cantieri Siciliani di Palermo per la Compagnia di Navigazione Generale Italiana, con bandiera italiana. Aveva una stazza di 7804 tonnellate, una lunghezza di 476 piedi, e una larghezza di 53. Raggiungeva

la velocità di 16 nodi; imbarcava 1836 passeggeri, di cui 80 di prima classe e 16 di seconda. Fu impiegata nella linea Italia-New York. Cessò il servizio nel 1929.

Viaggi:
Genova, 28 marzo – New York, 10 aprile 1911

Europa

Nave tutta italiana, era stata costruita nel 1907 a Palermo nei Cantieri Navali Siciliani per la compagnia La Veloce Line. Durante la guerra, tra il 1915 e il 1919, fu internata. Nel 1922 passò alla Navigazione Generale Italiana al cui servizio viaggiò per cinque anni prima di essere disarmata nel 1927.



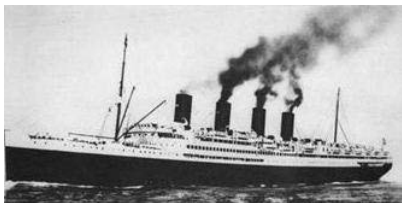
Transatlantico da 7870 tonnellate, aveva queste dimensioni: 454 piedi per 53. Viaggiava fino a 15 nodi. Era in grado di imbarcare 2516 passeggeri dei quali 116 in prima classe.

Viaggi:
Genova, 9 agosto – New York, 26 agosto 1913

France

Costruita nei cantieri Penohet a St. Nazaire, in Francia, nel 1912, per le linee marittime francesi, aveva una stazza di 23666 tonnellate. Era lunga 713 piedi per 75 di larghezza. Raggiungeva i 24 nodi. Per questo la traversata, rispetto a transatlantici più piccoli e più lenti, durava molto meno. Poteva imbarcare

1050 passeggeri di prima classe, 442 di seconda e 534 di prima.



Dai registri del primo dei due viaggi esaminati risultano schedati 1385 passeggeri.

Era, in definitiva, un transatlantico di caratteristiche molto più evolute, una nave di lusso, rispetto a quelle che facevano rotta dall'Italia. Ol-

tre che più veloce, aveva anche più spazio per passeggeri di classi non popolari. Questi erano tutt'altro che emigranti senza soldi e con poche speranze e qualche illusione. Si trattava di persone facoltose che facevano il viaggio per diletto o per affari. Per questo motivo il registro del secondo viaggio che abbiamo esaminato riporta solo 849 nominativi di passeggeri che possiamo configurare come emigranti.

Fu impiegata in operazioni collegate con la prima Guerra Mondiale e terminò il servizio civile tra il 1919 e il 1932. Fu disarmata nel 1934.

Viaggi:

Le Havre, 3 maggio – New York, 9 maggio 1913

Le Havre, 13 giugno – New York, 19 giugno 1914

Italia

Costruita nel 1903 nei cantieri scozzesi a Glasgow da D. e W. Henderson & co. per la compagnia inglese Anchor Line, aveva una stazza di 4806 tonnellate; era lunga 400 piedi e larga 49. Viaggiava ad una velocità massima di 14 nodi. Imbarcava fino a 1400 passeggeri più 20 di prima classe. Svolse servizio

tra il Mediterraneo e New York fino al 1922 e poi, per un breve periodo sulla linea Glasgow-New York fino al disarmo, nel 1923.



Viaggi:

Napoli, 27 agosto – New York, 10 settembre 1920

Konig Albert

Costruita da A/G Vulcan Shipyard, Stettin, Germania, 1899 per la Compagnia tedesca North German Lloyd. Era una nave da 10484 tonnellate, lunga 251 piedi e larga 60.

Imbarcava 2175 passeggeri dei quali 257 in prima classe, 119 in seconda, 1799 in terza.



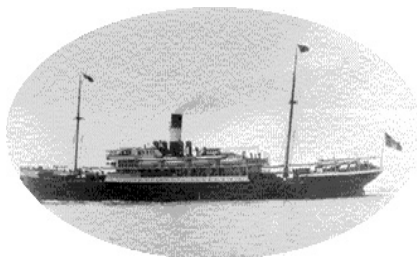
Fu impiegata in servizio tra Bremerhaven e Yokohama e dopo il 1903 tra Bremerhaven e New York. Dopo il 1905 fece servizio dal Mediterraneo a New York.

Internata in Italia nel 1914, fu allestita con bandiera italiana nel 1915 e rinominata Ferdinando Palasciano.

Nel 1920 fu trasferita alla Linea di Navigazione Generale Italiana, e impiegata in servizio tra Genova e New York. Nel 1923 fu ribattezzata Italia, adattata alla tipologia di nave da trasporto e infine dismessa nel 1925 e disarmata nel 1926.

Viaggi:
Genova, 25 settembre – New York, 14 ottobre 1910

Liguria



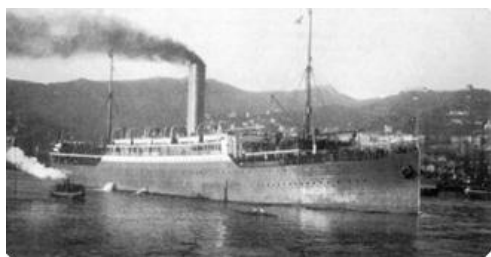
Nave tutta italiana, visto che era stata costruita a Sestri Ponente nel 1901. Stazzava 5127 tonnellate; era lunga 122 metri e larga 14. Raggiungeva i 14 nodi di velocità ed era in grado di ospitare 1250 passeggeri, 1194 dei quali (quasi tutti) di

terza classe.

Fu impiegata principalmente nella rotta tra l'Italia e New York fino al 1911, quando, venduta ad una compagnia russa, fu ribattezzata Affon.

Viaggi:
Genova, 17 ottobre - New York, 3 novembre 1907

Mendoza



Nave inglese costruita nel 1904 a Newcastle da Armstrong, Michell & Company. Stazzava 7028 tonnellate. Le dimensioni erano: 130 metri di lunghezza e 15

di larghezza. Viaggiava fino a 14 nodi. Imbarcava 1630 passeggeri dei quali 130 in prima classe. Dapprima prese il nome di Maritzburg e viaggiò per la Bucknall Steamship Company con bandiera inglese. Ben presto passò alla bandiera italiana e prese il nome di Mendoza. Fu impiegata prima nelle rotte tra Italia e Sud America e solo in seguito passò alla rotta per New York. Nel 1913 fu ribattezzata Caserta. Nel 1923 fu venduta alla Veloce Line e ribattezzata ancora una volta Venezuela. Cessò il servizio poco dopo, nel 1928.

Viaggi:

Genova, 29 settembre, – New York, 15 ottobre 1909

Genova – New York, 1 settembre 1910

Genova, 27 settembre – New York, 13 ottobre 1913

Moltke

Costruita ad Amburgo nel 1902 da Blohm & Voss Shipbuilders, stazzava 12335 tonnellate. Raggiungeva i 166 metri di lunghezza e 18 di larghezza e toccava i 16 nodi; era per-



tanto nave più grande e veloce di quelle che abbiamo incontrato in questa ricerca. Imbarcava 2102 passeggeri dei quali 333 in prima classe e 169 in seconda. Aveva anche un equipaggio consistente, che raggiungeva le 252 unità.

Iniziò il servizio sotto bandiera tedesca nella rotta tra Amburgo e l'America. Fu utilizzata anche nei collegamenti tra Genova e New York.

Pochi anni dopo, nel 1907, fu acquisita alla bandiera italiana

dal Lloyd Sabaudo. Era impiegata nella rotta Italia-New York e Italia-Sud America

Nel 1915 fu acquisita dal governo italiano, e fu ribattezzata Pesaro. Nel 1919, sempre sotto bandiera italiana, tornò al patrimonio del Lloyd Sabaudo e riprese i collegamenti regolari tra l'Italia e New York o il Sud America, fino al 1925, quando andò in disarmo.

Viaggi:

Genova, 30 giugno – New York, 12 luglio 1909

Nieuw Amsterdam

Transatlantico di fabbricazione nord irlandese, varato a Belfast nei cantieri Harland & Wolff Limited. Nave di 16967 ton-



nellate, era lunga 615 piedi e larga 68. Raggiungeva i 16 nodi. Aveva una grande capacità di carico passeggeri: 440 di prima classe, 246 di seconda, 2200 di terza. Iniziò a navigare nel 1906 per la Holland-America Line, con bandiera olandese.

La traversata tipica era quella Rotterdam-New York. Fu in seguito impegnata in servizi ausiliari finché terminò il suo servizio in Giappone nel 1932.

Viaggi:

Boulogne Sur Mer, 19 aprile – New York, 28 aprile 1913

Oceanic

Era stata costruita a Belfast, nell'Irlanda del nord nel 1899 nei cantieri Harland & Wolff Limited per la Withe Star and Dominion Lines. Doveva essere impiegata soprattutto sulla linea Liverpool-New York.

La stazza era di 17272 tonnellate; le dimensioni 704 piedi di lunghezza per 63 di larghezza. Viaggiava ad una velocità massima di 19 nodi.

Fin dai primi anni del Novecento era considerato un transatlantico di qualità elevata e ricordato tra i più famosi, poiché, a differenza di quelli utilizzati per gli spostamenti dall'Italia, dei 1710 passeggeri che poteva imbarcare, ben 410 erano di prima classe e 300 di seconda.



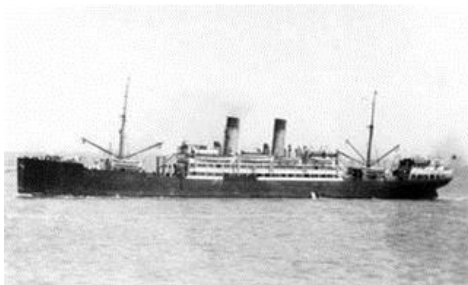
Tra i tanti emigrati senza nomi altisonanti, furono diverse le personalità che ospitò in varie occasioni nella lunga traversata. In primo luogo si ricorda Charles Chaplin che, partendo da Southampton, giunse a New York nel viaggio del 9 ottobre del 1912. Chaplin, che aveva a quei tempi 23 anni, era già stato negli USA.

Anche Arthur Stanley Jefferson (più noto come lo Stan Laurel della famosa coppia Laurel and Hardy, Stanlio e Ollio) fece la traversata arrivando a New York con lo stesso viaggio, il 9 ottobre del 1912.

Durante la Grande Guerra si pensò di utilizzarla per servizi ausiliari finché, nel settembre del 1914 fu internata presso le Shetland. Fu disarmata nel 1924.

Viaggi:
Southampton, 22 aprile – New York, 29 aprile 1914

Principe di Piemonte



Il transatlantico, di 6665 tonnellate, era stato costruito nel 1889 in Inghilterra, a Sunderland, dalle Industrie Navali di Sir James Laing & figli. Lungo 430 piedi e largo 52, raggiungeva i 14 nodi. Poteva imbar-

care 1960 passeggeri, dei quali 60 di seconda classe e i rimanenti di terza. Il committente era il Lloyd Sabaudo che battezzò la nave con bandiera italiana. Fu impiegata stabilmente nella rotta Italia-New York. Venduta all'Uranium Steamship Company nel 1914, fu ribattezzata Principello e impiegata nella nuova rotta Rotterdam-New York. Solo due anni dopo fu venduta alla compagnia inglese Cunard Line e ribattezzata Folia. Fece un solo viaggio da Avonmouth a New York prima di essere affondata da un sottomarino tedesco al largo delle coste irlandesi l'11 febbraio del 1917.

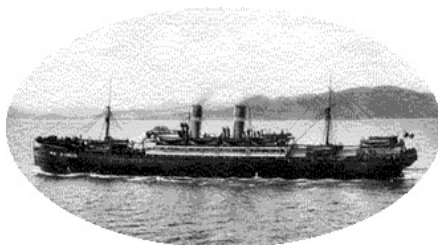
Era considerata una nave gemella del Re d'Italia e della Regina d'Italia

Viaggi:
Genova, 27 aprile – New York, 13 maggio 1911
Genova, 20 febbraio – New York, 8 marzo 1912
Genova, 23 maggio – New York, 8 giugno 1912

Genova, 4 luglio – New York, 20 luglio 1912
Genova, 20 agosto – New York, 6 settembre 1912
Napoli – New York, 20 ottobre 1912
Genova, 17 aprile – New York, 2 maggio 1913
Genova, 29 maggio – New York, 13 giugno 1913
Genova, 8 luglio – New York, 23 luglio 1913

Re d'Italia

La nave era stata costruita a Sunderland, in Inghilterra dalla compagnia di Sir James Laing & figli. Era lunga 131 metri e larga 16, con una stazza di 6560 tonnellate. Raggiungeva i 14 nodi di velocità ed era in grado di ospitare 2020 passeggeri, 1900 dei quali di terza classe.



In Italia era stata armata per il Lloyd Sabaudo e da allora fu impiegata nella tratta tra l'Italia e New York o il Sud America. Cessò il servizio nel 1929.

Era considerata una nave gemella del Principe di Piemonte e della Regina d'Italia

Viaggi:

Genova, 9 ottobre – New York, 28 ottobre 1907
Genova – New York, 15 settembre 1910
Genova, 4 aprile – New York, 21 aprile 1911
Napoli, 20 marzo – New York, 5 aprile 1913
Genova, 28 aprile – New York, 15 maggio 1913
Genova, 9 settembre – New York, 26 settembre 1913

Napoli, 2 dicembre – New York, 19 dicembre 1920

Regina d'Italia



Nave di fabbricazione inglese, costruita dagli armatori Sir James Laing e figli, a Sunderland nel 1907. Aveva 6560 tonnellate di stazza, 130 metri di lunghezza e 16 di larghezza. Nave veloce, raggiun-

geva i 14 nodi. Imbarcava 2020 passeggeri dei quali 120 in prima classe. Nello stesso 1907 fu subito acquisita alla bandiera italiana dal Lloyd Sabaud. Era impiegata nella rotta Italia-New York e Italia-Sud America. Cessò il servizio nel 1928.

Era considerata una nave gemella del Principe di Piemonte e del Re d'Italia

Viaggi:

Genova – New York, 22 dicembre 1907

Genova, 14 novembre – New York, 1 dicembre 1910

Genova, 2 marzo – New York, 18 marzo 1911

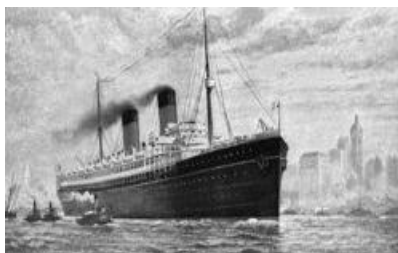
Genova, 18 aprile – New York, 3 maggio 1911

Rochambeau

La nave era stata costruita nel 1911 in Francia, nei cantieri di Penhoet, a St. Nazaire per essere impiegata nei collegamenti dalla Francia per l'America, in un primo tempo in partenza da Le Havre (come nel nostro viaggio), più tardi da Bordeaux. Vantava oltre 12000 tonnellate di stazza; era lunga 598 piedi e larga 63. Viaggiava ad una velocità massima di 15 nodi. Fu

sottoposta a diverse ristrutturazioni nel 1919, 1920 e 1927. Fu disarmata a Dunkirk nel 1934.

Poteva imbarcare 428 passeggeri di seconda classe e 1700 di terza, per un totale di 2128. Nel viaggio in questione abbiamo ritrovato nei registri i dati di 1321 passeggeri.

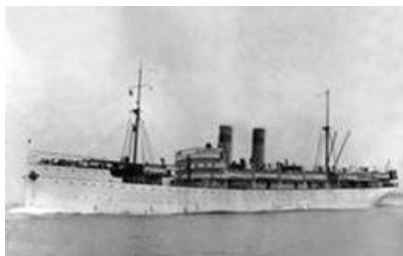


Viaggi:

Le Havre, 21 giugno – New York, 30 giugno 1913

San Giorgio

Il transatlantico era stato costruito nel 1886 a Southampton, in Inghilterra, dal gruppo Osvald Mordaunt. Stazzava 2187 tonnellate e le sue dimensioni erano di 307 piedi di lunghezza e 41 di larghezza. Raggiungeva gli 11 nodi e poteva imbarcare 1920 passeggeri dei quali solo 20 di prima classe. In un primo tempo le stava per essere assegnato il nome di Shakespeare ma fu invece battezzata nel 1887 San Giorgio e iniziò a prestare servizio sulla rotta Italia-New York. Navigò fino al 23 ottobre 1920.



Viaggi:

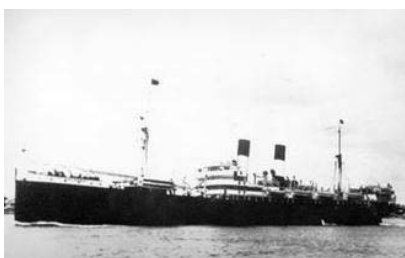
Napoli, 29 marzo – New York, 12 aprile 1912

Napoli, 9 maggio – New York, 24 maggio 1912

Napoli, 29 settembre – New York, 13 ottobre 1912

San Giovanni

Fu costruita nel 1907 nei cantieri inglesi di Sunderland da Sir James Laing e figli. Era stata commissionata dalla società di navigazione Sicula-Americana per essere impiegata nei viaggi dall'Italia a New York. La Navigazione Generale Italiana l'aveva rilevata nel 1921 per impiegarla sulla stessa rotta, ribattezzandola Palermo. Cessò il servizio nel 1928.



Di stazza raggiungeva le 6592 tonnellate; era lunga 430 piedi e larga 52. La velocità massima era di 14 nodi. Imbarcava 1890 passeggeri dei quali solo 30 di prima classe e 60 di seconda.

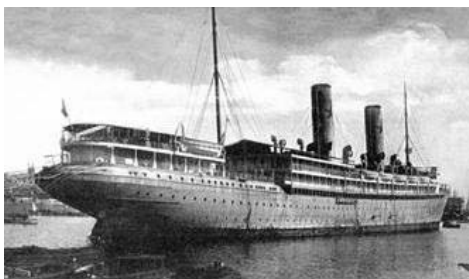
Viaggi:

Napoli, 19 aprile – New York, 3 maggio 1913

Stampalia

Costruita nei Cantieri Navali Riuniti di La Spezia nel 1909. Raggiungeva le 8999 tonnellate. Le dimensioni erano: 476 piedi di lunghezza e 55 di larghezza. Viaggiava fino a 16 nodi. Poteva imbarcare 2500 passeggeri dei quali 100 di prima classe.

Assemblata nel 1909 per la linea La Veloce col nome di Oceania, aveva fatto il collegamento Genova-Napoli-Palermo-New York. Ribattezzata nel 1912 Stampalia, fu impegnata sempre per rotta verso New York. Fu affondata da un sottomarino tedesco nel Mar Egeo il 16 agosto 1916.



Viaggi:
Genova, 30 luglio – New York, 12 agosto 1912

Taormina

Costruita a Glasgow nel 1908 nei cantieri D. and W. Henderson and Co. Ltd. La stazza era di 8282 tonnellate e le sue dimensioni di 520 piedi per 58. Raggiungeva i 16,5 nodi di velocità. Imbarcava a pieno carico 2680 passeggeri di cui 60 in prima e 120 in seconda classe. Destinata a svolgere servizio sulla rotta Italia-New York con bandiera italiana, passò alle dirette dipendenze del Lloyd Italiano nel 1912 e della Navigazione Generale Italiana nel 1918 continuando ad essere impiegata nei viaggi tra Genova e New York. Fu opera-



tiva fino al 1929.

Viaggi:

Genova, 9 settembre – New York, 23 settembre 1913

Genova, 11 maggio – New York, 26 maggio 1915

Virginia

Costruita in Italia nel 1905 dalla Società Esercizio Bacini a Riva Trigoso per il Lloyd Italiano. Di 5181 tonnellate, era lunga 381 piedi e larga 47. Raggiungeva i 14 nodi. Trasportava 1625 passeggeri dei quali solo 25 in prima classe. Prestò servizio con bandiera



italiana anche quando fu venduta alla Ligure Brasiliana nel 1911, e ribattezzata Garibaldi. La Tirrenia l'acquistò nel 1932 e le riattribuì il nome originario Virginia. Durante i bombardamenti alleati di Genova del 2 agosto 1944 subì gravi danni; due anni più tardi fu disarmata.

Viaggi:

Genova, 15 ottobre – New York, 31 ottobre 1909

Emigrati

Vengono esaminati in questa sezione i viaggi nei quali si imbarcarono gli emigranti rintracciati nei registri di Ellis Island, provenienti da Berchidda, Sardegna settentrionale.

Per ogni viaggio viene ricordato il nome della nave, le date di partenza e d'arrivo e i particolari più significativi che emergono dalla lettura delle singole registrazioni: le generalità principali, nome e cognome, età, lo stato civile, l'eventuale analfabetismo, il mestiere, l'indirizzo di riferimento in Sardegna, quasi sempre attribuito al paese d'origine, Berchidda. Quando ci si riferisce ad altri paesi il fatto viene debitamente annotato. Sono segnalati inoltre eventuali viaggi precedenti in America, il punto di appoggio negli Usa (molto spesso nella stessa New York), cenni sulle caratteristiche somatiche (quasi sempre colorito e occhi scuri), l'altezza, eventuali altri segni distintivi.

Uno degli elementi di confronto che ci permettono di capire fino in fondo quale fu l'impatto del fenomeno migratorio sulla società di un piccolo paese ad economia prevalentemente agropastorale riguarda la distribuzione per età di quanti scelsero la difficile via dell'emigrazione. Dal quadro che segue è possibile suddividere gli oltre duecento emigrati per età e considerare quali furono le fasce più coinvolte.

Dall'analisi dei dati che seguono emerge come emigrarono in massa individui molto giovani (25 diciottenni, 22 ventitreenni e 23 ventiquattrenni, così come persone ormai mature (67 emigrati tra i 28 e i 30 anni)³⁰.

³⁰ I dati generali riferiti all'Italia confermano questa distribuzione. Tra il 1901 e il 1914 partirono soprattutto giovani uomini. In generale provenivano dalle regioni

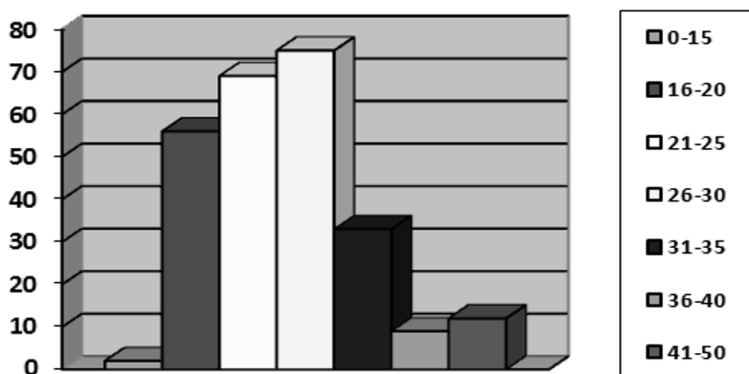
età	emigrati	età	emigrati
7	1	31	7
8	---	32	6
9	1	33	9
10-15	---	34	6
16	8	35	5
17	9	36	1
18	25	37	5
19	7	38	1
20	7	39	2
21	7	40	---
22	9	41	3
23	22	42	2
24	23	43	2
25	8	44	1
26	9	45	3
27	9	46	---
28	23	47	---
29	22	48	---
30	22	49	1

Va notato, inoltre, che il fenomeno interessò, come è riscontrabile anche per altre realtà regionali, in massima parte individui di sesso maschile. Le donne emigrate presenti in questi elenchi sono solo tre³¹.

Nel grafico che segue è possibile visualizzare i valori dei raggruppamenti di età:

meridionali della penisola (circa il 70% del totale) con una predilezione per le mete transoceaniche, soprattutto gli Stati Uniti ai quali si rivolsero almeno la metà degli emigranti.

³¹ Maria Piga, Gerolama Taras, Maria Taras.



Dall'esame dei dati che sono contenuti in questo capitolo è inoltre possibile notare come i flussi di emigrazione si svilupparono in maniera coerente, definendo il raggruppamento dei candidati all'espatrio in maniera organica in determinati anni³², mentre in altri ci fu un rallentamento del fenomeno o persino la sospensione.

Gli emigrati che sono schedati nelle pagine successive³³ si distribuirono così attraverso gli anni:

1907	18	1914	18
1908	0	1915	3
1909	11	1916	0
1910	12	1917	0
1911	11	1918	0
1912	81	1919	0
1913	51	1920	4

³² Il 1913 fece registrare in Italia il picco delle emigrazioni con ben 870.000 espatri totali.

³³ Va detto ancora una volta che alcuni possono essere sfuggiti nel corso di questa ricerca d'archivio a causa della difficoltà di individuarli in elenchi che contengono 25 milioni di registrazioni e che spesso presentano nomi registrati o trascritti in forma errata.

Per ogni nome vengono segnalati, racchiusi tra parentesi quadre [...] gli estremi archivistici delle annotazioni manoscritte. Ogni registrazione è distribuita su due pagine di grandi quaderni che, solitamente, contengono blocchi di trenta nomi. Pertanto, per ogni emigrato vengono indicati i due numeri delle pagine del registro della nave in questione dove il nome è segnato, oltre al numero di riga relativo. Ad es. [235/236-12] significa che l'emigrato in questione è catalogato nel registro della nave della quale si sta esaminando il viaggio, alle pagine 235 e 236, al rigo 12.



Emigrati (Catalogo)

Re d'Italia: Genova, 9 ottobre – New York, 28 ottobre 1907

E' questo il primo viaggio documentato a Ellis Island nel quale compaiono in arrivo passeggeri berchiddesi.

Gli elenchi compilati durante quel viaggio sono divisi in 56 schede comprendenti generalmente ciascuna 30 nominativi per un totale di circa 1500. Tra i viaggiatori figurano una quindicina di Sardi, la maggior parte di Bultei, uno di Nughedu, due di Benetutti e tre berchiddesi: Antonio Carta, Gio Antonio Casula e Pietro Orgolesu. Quest'ultimo doveva essere una sorta di capo comitiva, con i suoi 39 anni; più giovane il Casula (24 anni) e ancora di più il Carta (18 anni).

Già da queste prime registrazioni si notano i primi errori di scrittura da parte del personale che eseguì la schedatura informatica del materiale manoscritto: Desole viene riportato come Desoli.

Dalla lettura dei registri di immigrazione emergono alcuni particolari comuni ai tre: figuravano come braccianti, sapevano leggere e scrivere e avevano come destinazione finale New York col biglietto pagato. Altri particolari, invece, li differenziano.

Antonio Carta - Anni 18 / Scapolo / Indirizzo di origine: padre Antonio Carta³⁴ / In possesso di \$ 14 / Altezza cm. 150 / Capel-

³⁴ Quando non viene riportato il nome del paese d'origine ci si riferisce sempre a Berchidda.

li e occhi scuri / Non aveva ancora un punto di riferimento a New York / [1129/1130-6].

Gio Antonio Casula - Anni 24 / Sposato / Indirizzo di origine: moglie Salvadorica Elena / In possesso di \$ 12 / Altezza cm. 170 / Capelli e occhi scuri / Nato ad Oschiri / Raggiunge l'amico Francesco Fois al 2111 della First Avenue / [1129/1130-2].

Pietro Orgolesu - Anni 39 / Scapolo / Indirizzo di origine: madre Giuseppa Desole / In possesso di \$ 12 / Altezza cm. 170 / Capelli e occhi scuri / [1129/1130-3].

Liguria: Genova, 17 ottobre – New York, 3 novembre 1907

E' la seconda traversata documentata negli archivi di Ellis Island con l'arrivo di viaggiatori berchiddesi. La nave Liguria aveva navigato solo una settimana dopo il viaggio della Re d'Italia del quale si sono appena presentati i dati.

Tra i passeggeri schedati ben 14 sono berchiddesi, a testimonianza che, dopo i primi tre apripista, il fenomeno migratorio stava già per manifestarsi in proporzioni vistose.

Il più anziano di questo gruppo (45 anni) era Giuseppe Seddaju; era originario di Monti, per cui aveva fornito all'ufficiale addetto alla schedatura una duplice indicazione sul suo indirizzo di riferimento, sia a Monti che a Berchidda. Il più giovane era il sedicenne Salvatore Gaias che viaggiava col padre Stefano. Parenti e in particolare fratelli erano anche Barbaro e Francesco Demuru.

Alcuni particolari sono comuni a tutto il gruppo: capelli e occhi scuri; erano classificati come lavoratori generici (*workman*) e in possesso della somma di danaro richiesta (\$ 20); avevano come destinazione finale New York col biglietto pagato; solo Gavino Galaffu e Salvatore Sanna non sapevano leggere e scri-

vere. Nessuno di loro aveva già un punto d'appoggio a New York.

Andrea Demuro, Gavino Galaffu e Giov. Giorgio Vargiu mancano nello schedario informatizzato. I loro nomi sono stati rilevati direttamente dal registro originale.

E' stato difficile rintracciare Giov. Gorgio Vargiu poiché il suo nome è riportato nelle schede erroneamente come Vargin. Anche per Antonio Meloni è stato commesso un errore di trascrizione quando lo si definisce originario di "Berchidota". Curiosamente Berchidda è definita centro del "Nord Italia".

Altri particolari si possono notare nelle schede individuali.

G. Maria Crasta - Anni 30 / Sposato / Indirizzo di origine: padre Sebastiano Crasta / Altezza cm. 169 / [47/48-23].

Andrea Demuro - Anni 41 / Sposato / Indirizzo di origine: moglie Paola Demuru / Altezza cm. 160 / [51/52-7].

Barbaro Demuru - Anni 28 / Scapolo / Indirizzo di origine: fratello Pietro Antonio Demuru / Altezza cm. 157 / [47/48-21].

Francesco Demuru - Anni 37 / Scapolo / Indirizzo di origine: fratello Pietro Antonio Demuru / Altezza cm. 154 / [47/48-20].

Salvatore Demuru - Anni 29 / Scapolo / Indirizzo di origine: madre Gian Maria Deledda / Altezza cm. 160 / [47/48-22].

Martino Fresu - Anni 34 / Sposato / Indirizzo di origine: moglie Maria Giovanna Crasta / Altezza cm. 167 / [51/52-6].

Salvatore Gaias - Anni 16 / Scapolo / Indirizzo di origine: madre Caterina Achenza / Altezza cm. 157 / [47/48-28].

Stefano Gaias - Anni 43 / Sposato / Indirizzo di origine: moglie Caterina Achenza / Altezza cm. 169 / [47/48-27].

Gavino Galaffu - Anni 33 / Vedovo / Indirizzo di origine: suocero Giuseppe Vargiu / Altezza cm. 164 / [47/48-19].

Antonio Meloni - Anni 23 / Scapolo / Indirizzo di origine: fratello Giuliano Meloni / Altezza cm. 160 / [83/84-8].

Leonardo Piga - Anni 28 / Sposato / Indirizzo di origine: moglie Maddalena Soddu / Altezza cm. 169 / [47/48-18].

Salvatore Sanna - Anni 29 / Scapolo / Indirizzo di origine: madre Marchesa Canu / Altezza cm. 154 / [51/52-11].

Giuseppe Seddaju - Anni 45 / Vedovo / Indirizzo di origine: fratello Lorenzo Seddaiu, Monti-Berchidda / Altezza cm. 169 / [47/48-24].

Giov. Giorgio Vargiu - Anni 28 / Scapolo / Indirizzo di origine: sorella Paola Francesca Vargiu / Altezza cm. 164 / [47/48-26].

Regina d'Italia: Genova – New York, 22 dicembre 1907

I viaggi dei berchiddesi del 1907 si concludono con la traversata invernale del transatlantico Regina d'Italia.

Tra i passeggeri sardi, provenienti soprattutto da Bultei e Ollo-lai, solo uno è berchiddese: Sebastiano Casula. Di lui sappiamo che era analfabeta e che non fornì nessun riferimento di parenti o amici nel paese d'origine.

Si tratta probabilmente dello stesso Sebastiano Casula che qualche anno dopo, tornato in patria, partì una seconda volta da Le Havre nel 1913³⁵.

Sebastiano Casula - Anni 23 / Scapolo / Indirizzo di origine: padre Nicolò / Raggiungeva l'amico Francesco Fois / Altezza cm. 163 / [105/106-6].

Moltke: Genova, 30 giugno – New York, 12 luglio 1909

Nessun emigrato è stato rintracciato nei viaggi del 1908. Il flusso migratorio riprende però nel 1909.

³⁵ Vedi i dati relativi al viaggio del France (3-9 maggio del 1913).

Tra i passeggeri sardi figurano tre berchiddesi che consideravano l'amico Sebastiano Casula, partito 17 mesi prima, come punto di riferimento a New York.

Gavino Desole è stato rintracciato solo con l'esame della documentazione originale. Negli schedari informatizzati è infatti erroneamente registrato con il cognome Besole.

Salvatore Asara - Anni 41 / Scapolo / Indirizzo di origine: padre Gavino / Altezza cm. 164 / Raggiungeva a New York l'amico Sebastiano Casula³⁶, al 193 di Hester Street / [52/53-6].

Gavino Desole - Anni 23 / Scapolo / Indirizzo di origine: padre Salvatore / Altezza cm. 168 / Raggiungeva a New York l'amico Sebastiano Casula, al 193 di Hester Street / [52/53-7].

Pietro Piga - Anni 37 / Sposato / Indirizzo di origine: fratello Giuseppe / Altezza cm. 169 / Raggiungeva a New York l'amico Sebastiano Casula, al 193 di Hester Street / [52/53-8].

Mendoza: Genova, 29 settembre, – New York, 15 ottobre 1909

Tra i passeggeri sardi schedati durante quel viaggio, figurano quattro braccianti (*workman*) berchiddesi. Tutti erano in possesso di 20 \$ e fornivano quale indirizzo di riferimento a New York quello del *Labor information office for italians*, Lafayette 59, l'ufficio immigrazione per il lavoratori italiani. Tutti sono catalogati come di carnagione scura (*dark*) con occhi e capelli castani (*chestnut*). Salvatore Demuro non figura nelle schede computerizzate del Centro Ellis Island. Per rintracciarlo è stato necessario consultare la documentazione originale. Sebastiano Piga fornisce il nome della madre ma poi la registra-

³⁶ Si tratta del Casula, giovane di 23 anni, emigrato due anni prima, giunto a New York il 22 dicembre del 1907 dopo un viaggio a bordo del Regina d'Italia.

zione riporta il nome di Giuseppe.

Pietro Asara - Anni 24 / Scapolo / Indirizzo di origine: padre Giovannino / Altezza cm. 160 / Capelli e occhi scuri / [545/546-21].

Andrea Campus - Anni 28 / Scapolo / Indirizzo di origine: padre Giuseppe / Altezza cm. 157 / Capelli e occhi scuri / [545/546-20].

Salvatore Demuro - Anni 28 / Scapolo / Indirizzo di origine: padre Salvatore / Altezza cm. 157 / Capelli e occhi scuri / [545/546-30].

Sebastiano Piga - Anni 26 / Scapolo / Indirizzo di origine: madre? Giuseppe / Altezza cm. 160 / Capelli e occhi scuri / [545/546-19].

Virginia: Genova, 15 ottobre – New York, 31 ottobre 1909

Quattro giovani agricoltori berchiddesi (*farmers*)³⁷ alfabetizzati si imbarcarono per questo viaggio: Salvatore Fresu, Giovanni Sini, Francesco Demuro e Pietro Sini. Francesco e Giovanni dichiararono di essere in possesso di 20 \$, mentre Salvatore ne possedeva 30. Tutti vengono schedati come caratterizzati da una carnagione scura (*dark*) e da occhi e capelli castani (*chestnut*). Non è stato facile rintracciare Francesco Demuro; infatti è registrato come Demura. Anche per individuare Pietro Sini ci sono state difficoltà. Di lui si sa poco perché i suoi dati sono illeggibili e per giunta cancellati con una riga. E' possibile che sia stato respinto all'immigrazione per motivi che non conosciamo.

³⁷ Col termine *farmer* venivano indicati quanti praticavano lavori agricoli sia in proprio che alle dipendenze di altri.

Francesco Demuru - Anni 23 / Scapolo / Indirizzo di origine: padre Salvatore / Altezza cm. 169 / Dichiarava di voler raggiungere il cugino Francesco Demuro³⁸ al 174 di Hester Street / [104/105-8].

Salvatore Fresu - Anni 28 / Scapolo / Indirizzo di origine: padre Giuliano / Altezza cm. 164 / Segni particolari: una cicatrice sul volto³⁹ / Dichiarava di voler raggiungere l'amico Francesco Demuro al 174 di Hester Street / [104/105-7].

Giovanni Sini - Anni 23 / Scapolo / Indirizzo di origine: madre Andreana Mu, / Altezza cm. 160 / Dichiarava di voler raggiungere il cugino Francesco Demuro al 174 di Hester Street / [104/105-6].

Pietro Sini - Anni 24 / Scapolo / [104/105-9].

Mendoza: Genova – New York, 1 settembre 1910

Un solo sardo, berchiddese, viaggiava in questa nave che trasportava emigrati da Palermo, Napoli e Genova: Antonio Pinna, del quale conosciamo solo la provenienza e l'età. Il collegamento alle pagine del registro restituisce, infatti, un'immagine sbagliata con nomi di emigrati imbarcati sulla San Giovanni, che giunse a New York pochi giorni prima, il 19 agosto.

Antonio Pinna - Anni 25 / Scapolo / [192/193-12].

Re d'Italia: Genova – New York, 15 settembre 1910

E' il terzo viaggio di questo transatlantico esaminato in que-

³⁸ Si tratta probabilmente del Demuro, all'epoca trentasettenne, che aveva raggiunto New York il 3 novembre del 1907 dopo una traversata a bordo del Liguria.

³⁹ E' l'unico caso rintracciato nel quale i segni particolari vengono precisati.

sta ricerca. Nella traversata in questione furono imbarcati a Genova 87 passeggeri, 453 a Napoli e 244 a Palermo.

Anche in questo registro stonano molte imprecisioni. Berchidda [Berchedda], Aini [Aimi], De Muru [De Menro], Doneddu [Doneddi], Sini [Simi].

Per un errore di collegamento non è consultabile per via informatica la pagina manoscritta del registro. Alla richiesta della pagina 726, compare una pagina bianca. Per questo non si è in grado di offrire i soliti particolari; si può comunque dire che, in questo gruppo di giovanissimi, solo Sini era sposato.

Giovanni Aini - Anni 16 / [726-21].

Paolo De Muru - Anni 26 / [726-17].

Salvatore Doneddu - Anni 23 / [726-19].

Pietro Dore - Anni 21 / [726-20].

Giuseppe Sini - Anni 24 / [726-18].

Konig Albert: Genova, 25 settembre – New York, 14 ottobre 1910

Sei sardi viaggiavano in questo transatlantico: tre di Benetutti, Bachisio (erroneamente indicato come Pancino) Arca, Giuseppe Cucca e Antonio Ledda e tre berchiddesi: Salvatore Apeddu, Sebastiano Campus e Andrea Orgolesu. Sono indicati come contadini, in grado di leggere e scrivere. E' stato difficile rintracciarli nelle incerte registrazioni informatizzate. Sono schedati come provenienti da Burchidoda. Per giunta Andrea Orgolesu è stato schedato come Andrea Ogolino. Sono catalogati tra gli imbarcati in Sicilia, ma dal registro si deduce che si imbarcarono a Genova. Tutti possedevano la somma di danaro richiesta ed erano schedati con tratti somatici che evidenziano capelli ed occhi scuri.

Salvatore Apeddu - Anni 20 / Scapolo / Indirizzo di origine: madre Maria Apeddu / Altezza cm. 162 / Dichiarava di essere atteso dall'amico Pietro Orgolesu⁴⁰, al 174 di Hester Street / [251/252-14].

Sebastiano Campus - Anni 26 / Scapolo / Indirizzo di origine: padre Antonio / Altezza cm. meno di 150 / Dichiarava di essere atteso dal fratello Andrea⁴¹, al 174 di Hester Street / [251/252-15].

Andrea Orgolesu - Anni 22 / Scapolo / Indirizzo di origine: madre Giuseppa Orgolesu / Altezza cm. 162 / Dichiarava di essere atteso dal fratello Pietro, al 174 di Hester Street / [251/252-13]

Regina d'Italia: Genova, 14 novembre – New York, 1 dicembre 1910

La nave percorreva il solito tragitto: partita da Genova il 14 novembre, il 17 era segnalata di passaggio a Napoli e Palermo. Non è stato semplice rintracciare i tre viaggiatori berchiddesi. Il cognome Casula è indicato come Casulla; Demuro come Di Muro; Brianda come Brianna; il Casula e il Sini sono registrati come provenienti da Bershiddi, mentre il Mazza da Berchipdn. Solo il Sini era analfabeta. Inoltre, Gioacchino Sini è registrato come Gioacchino⁴².

⁴⁰ Era arrivato a New York il 28 ottobre del 1907 dopo un viaggio a bordo del Re d'Italia.

⁴¹ Era arrivato a New York il 15 ottobre del 1909 dopo un viaggio a bordo del Mendoza.

⁴² E' una conferma della difficoltà incontrata dagli schedatori americani nell'interpretare nomi e toponimi di un paese così lontano, riportati in una lingua diversa dalla loro. Nel campo degli studi paleografici è noto come le difficoltà maggiori nel leggere e trascrivere documenti di ogni tipo, soprattutto redatti in una lin-

Paolo Casula - Anni 30 / Sposato / Indirizzo di origine: moglie Caterina Demuro / Altezza cm. 162 / Raggiungeva il fratello Sebastiano Casula⁴³ al 174 di Hester Street / [466/467-22].

Giuseppe Maria Mazza - Anni 28 / Sposato / Indirizzo di origine: moglie Caterina Brianda / Altezza cm. 157 / Raggiungeva il cugino Sebastiano Casula al 174 di Hester Street / [466/467-20].

Gioacchino Sini - Anni 29 / Scapolo / Indirizzo di origine: padre Pasquale / Altezza cm. 162 / Raggiungeva il cugino Sebastiano Casula al 174 di Hester Street / [466/467-21].

Regina d'Italia: Genova, 2 marzo – New York, 18 marzo 1911

Quattro giovanissimi berchiddesi, registrati come braccianti agricoli o generici, viaggiarono a bordo di questo transatlantico. Solo un caso ha permesso di rintracciare nei registri di immigrazione il Taras: è registrato prima come Taras Marina Jio, quindi come Saras Gio Mario e infine come Saras Gio Marie. Ci sono state difficoltà anche per individuare i due Fresu: Bartolomeo è schedato col cognome Fosi; Giuliano come Fretn Giordano.

Da notare che Giuseppe Carta, del quale nel registro compare anche il secondo nome Maria, poi cancellato, è schedato come Guiseppe, proveniente da Berchiddi. Il Carta, Giuliano Fresu e Gio Maria Taras furono trattenuti e sottoposti ad un supplemento di indagine prima di ricevere il sospirato visto d'ingresso. I loro nomi sono presenti, infatti, anche in un secondo regi-

gua diversa da quella di chi compie l'operazione, sta nel riportare in forma corretta nomi di persona e di luogo.

⁴³ Era giunto a New York il 22 dicembre del 1907 dopo un viaggio a bordo del Regina d'Italia.

stro, quello delle indagini supplementari. Il Carta, indagato per un motivo che è siglato LPC 10, fu interrogato dall'ispettore Mann. Il Fresu e il Taras, inquisiti rispettivamente con la causale LPC 1020 e 1030, furono sottoposti all'esame dell'ispettore Dyckes. I tre restarono in osservazione circa due giorni, consumando ciascuno due colazioni, tre pranzi, due cene.

Solo il Carta era analfabeta. Tutti erano in possesso di 25 \$ e indicarono lo stesso punto di riferimento: Labor Information Office, 59 Lafayett Mulberry street, New York. Sono classificati come di colorito roseo, con occhi e capelli scuri. Nel registro figura anche un Sebastiano Brianda, sedicenne, il cui nome è cancellato.

Sebastiano Brianda - Anni 16 / Scapolo / Indirizzo di origine: padre Sebastiano. / Altezza cm. 151 / [965/7-4].

Giuseppe Carta - Anni 18 / Scapolo / Indirizzo di origine: padre Antonio / Altezza cm. 151 / [977/978-30 - 965-7].

Bartolomeo Fois - Anni 22 / Scapolo / Indirizzo di origine: padre Francesco / Altezza cm. 162 / [973/974-2].

Giuliano Fresu - Anni 22 / Scapolo / Indirizzo di origine: padre Paolo / Altezza cm. 162 / [973/974-1].

Gio Maria Taras - Anni 20 / Scapolo / Indirizzo di origine: padre Giovanni / Altezza cm. 157 / [973/974-3].

Duca d'Aosta: Genova, 28 marzo – New York, 10 aprile 1911

Parte in perfetta solitudine Gioacchino Sini, un lavoratore generico, alfabetizzato. Il registro presenta un inchiostro molto sbiadito che rende problematica la lettura dei singoli particolari.

Gioacchino Sini - Anni 33 / Scapolo / Indirizzo di origine: ma-

dre Andreina / Altezza cm. 162 / Raggiungeva l'amico Francesco Demuru⁴⁴ / [269/270-29].

Re d'Italia: Genova, 4 aprile – New York, 21 aprile 1911

La nave fece la consueta rotta con partenza da Genova e scali a Napoli e Palermo. Durante la traversata atlantica toccò anche tappe intermedie. Il registro documenta una sosta alle isole Azzorre, dove salirono a bordo gli ultimi 41 passeggeri. Tre berchiddesi, come era consuetudine, si imbarcarono a Genova. Solo il Casu è definito agricoltore (*farm labourer*): gli altri due si qualificarono come manovali generici (*labourer*). Il Casu era analfabeta. Tutti e tre erano di colorito roseo, con capelli e occhi scuri.

Gio Maria Apeddu - Anni 30 / Sposato / Indirizzo di origine: moglie Maria Dau / Altezza cm. 167 / Raggiungeva l'amico Paolo Casula⁴⁵ al 174 di Hester Street / [698/699-27].

Francesco Casu - Anni 25 / Scapolo / Indirizzo di origine: padre Giovanni / Altezza cm. 162 / Raggiungeva l'amico Paolo Casula al 174 di Hester Street / [698/699-26].

Gio Maria Mazza - Anni 31 / Non sono annotati dati sul suo stato civile né un indirizzo di origine / Altezza cm. 150 / Raggiungeva il cugino Sebastiano Campus⁴⁶ al 64 di Baxter Street / [698/699-28].

⁴⁴ Lo abbiamo già incontrato come punto di riferimento dei nuovi immigrati. Doveva avere ormai 41 anni ed essersi ambientato bene nella metropoli, dove abitava già da 4 anni.

⁴⁵ Era giunto a New York il 1° dicembre del 1910 dopo aver viaggiato sul Regina d'Italia.

⁴⁶ Riferimento per numerosi immigrati, era arrivato a New York il 14 ottobre del 1910. Aveva fatto la traversata a bordo del Konig Albert.

Regina d'Italia: Genova, 18 aprile – New York, 3 maggio 1911

Un solo berchiddese viaggia su questa nave. La sua registrazione è incompleta e cancellata con una lunga linea nera. Probabilmente fu respinto allo sbarco.

Antonino Nieddu - Anni 21 / Altezza cm. 167 / [232/233-18].

Principe di Piemonte: Genova, 27 aprile – New York, 13 maggio 1911.

Vi si imbarca un solo berchiddese, alfabetizzato, lavoratore generico, dal colorito, occhi e capelli scuri.

*Antonio Nieddu*⁴⁷ - Anni 21 / Scapolo / Indirizzo di origine:

⁴⁷ Antonio Nieddu, anni dopo, si sarebbe arruolato nell'esercito americano e avrebbe partecipato, durante la Grande Guerra alla campagna di Francia, dove sarebbe morto in combattimento.

Vedi G. Chirra, *Mortos in terra anzena – 1915-1918*, vol. 1, 2008, p. 317, da cui trascriviamo: "Nieddu Antonio di Gavino ed Isoni Contu Giovanna. Soldato dell'esercito americano, nato il 10 luglio 1889 a Berchidda, morto il 1° ottobre 1918 in Francia per ferite riportate in combattimento.

Non è pervenuto l'atto di morte. Era emigrato negli Stati Uniti d'America, nello stato di New York. Nei ruoli matricolari, conservati nell'Archivio di Stato di Sassari, la nascita è posta al giorno 7 ottobre; gli altri dati documentari coincidono. Vi è riportato quanto segue: "...30 maggio 1916. Lasciato in congedo illimitato, *Consolato d'Italia in New York*, addì 5 luglio 1916. Chiamato alle armi li 5 settembre 1916, e non giunto perché all'estero. Dichiarato disertore l'11 settembre 1916, per non aver risposto alla chiamata alle armi della sua classe... Dichiarato non luogo a procedere perché estinta l'azione penale per amnistia... in data 7 marzo 1921..." Nel frattempo Antonio Nieddu – già dichiarato disertore – aveva preso la cittadinanza americana e, soldato americano, era morto in combattimento in Francia. Non è nota la località della sepoltura."

A Berchidda, grazie alla segnalazione del pronipote Giampaolo Nieddu, abbia-

madre Giovanna Isoni / Altezza cm. 164 / Era atteso dall'amico Giuseppe Sini⁴⁸ al 174 di Hester Street / [115/116-7].

Principe di Piemonte: Genova, 20 febbraio – New York, 8 marzo 1912

Passano i mesi invernali, nei quali non abbiamo individuato viaggi di transatlantici nei quali si siano imbarcati emigrati originari di Berchidda; i collegamenti tra Europa e America settentrionale erano in quel periodo dell'anno meno frequenti poiché la navigazione era più impegnativa, difficile e pericolosa. Con l'avvicinarsi della primavera ci imbattiamo nei primi tre emigrati del nuovo anno.

Fortuito il ritrovamento di Apeddu e Sini. Il primo è registrato negli schedari informatizzati come Garino Apedda; il secondo è completamente assente. Un esame diretto della documentazione manoscritta ha permesso che i due venissero rintracciati. E' probabile che Martino Sini abbia avuto problemi nel superare le verifiche d'entrata. Nella sua registrazione, accanto al suo nome è presente un'annotazione che lo fa intuire. Tutti e tre risultano in possesso di 25 \$ ciascuno; sono schedati come provenienti da un paese indicato a volte come Berchedda, altre volte come Bercheddu. Classificati come *laborer* (manovale) sapevano leggere e scrivere. Mancano indicazioni sullo stato civile.

mo rintracciato la tomba, sulla quale spicca una significativa fotografia del soldato Antonio Nieddu con la divisa e il cappello da Marine, oltre all'indicazione della località del decesso, Zuilles (vedi appendice fotografica). Alla morte di Antonio alla famiglia fu consegnato un bauletto con gli effetti personali del defunto. Il suo contenuto, nel corso degli anni, è andato perduto tranne una lettera inviata da un'amica di Philadelphia, quando era impegnato nelle operazioni militari in Francia, il cui contenuto può essere letto in appendice.

⁴⁸ Il Sini, allora venticinquenne, lo aveva preceduto il 15 settembre del 1910 viaggiando a bordo del Re d'Italia.

Gavino Apeddu - Anni 21 / Indirizzo di origine: padre Antonio / Altezza cm. 157 / Raggiungeva l'amico Sebastiano Campus / [417/418-7].

Gio Luigi Scanu - Anni 29 / Indirizzo di origine: madre Sebastiana / Altezza cm. 163 / Raggiungeva il cugino Sebastiano Campus / [417/418-6].

Martino Sini - Anni 21 / Indirizzo di origine: padre Giovanni Maria / Altezza cm. 151 / Raggiungeva il cugino Salvatore Casu⁴⁹ / [417/418-5].

San Giorgio: Napoli, 29 marzo – New York, 12 aprile 1912

Questo viaggio, iniziato il 27 marzo a Messina, (279 imbarcati), aveva toccato Palermo il giorno successivo (altri 483 passeggeri) per poi raggiungere Napoli (altri 989 passeggeri per un totale di 1751).

Due i berchiddesi, cugini tra loro, imbarcati su questa nave a Napoli (generalmente gli imbarchi dei berchiddesi avvenivano invece, come abbiamo visto, a Genova), entrambi lavoratori generici, analfabeti, di carnagione, occhi e capelli scuri; in possesso ciascuno di 25 \$.

Antonio Demuru - Anni 20 / Scapolo / Indirizzo di origine: padre Amoroso / Altezza cm. 150 / Raggiungeva il fratello Francesco De Muro al 64 di Baxter Street / [792/793-18].

*Bernardino Fresu*⁵⁰ - Anni 22 / Scapolo / Indirizzo di origine:

⁴⁹ Non abbiamo rintracciato questo emigrato nei registri dei viaggi precedenti. Il suo nome potrebbe essere riportato in forma errata, come spesso accadeva, oppure potrebbe essere entrato negli USA attraverso un altro canale e, pertanto, sarebbe sfuggito alle registrazioni di Ellis Island.

⁵⁰ Dai ricordi del figlio Giuliano affiorano alcuni particolari biografici.

padre Giuliano / Altezza cm. 163 / Raggiungeva il cugino Francesco De Muro al 64 di Baxter Street / [792/793-17].

San Giorgio: Napoli, 9 maggio – New York, 24 maggio 1912

Il viaggio, aveva seguito un itinerario particolare. Era iniziato a Messina il 7 maggio; l'8 la nave aveva fatto scalo a Palermo e il 9 a Napoli; non aveva interessato, quindi, il porto di Genova, quasi sempre presente negli altri viaggi in partenza dal Tirreno che abbiamo esaminato. Nel porto campano si erano imbarcati i 12 berchiddesi i cui nomi sono qui segnalati.

Le registrazioni informatizzate sono esplicite solo per quattro. I nomi degli altri otto sono stati rintracciati non molte difficoltà poiché riportati in forma errata. E' il caso di Gian Giorgio Casu, registrato come Casa, di Francesco Antonio Canu [Cann], di Giovanni Andrea Orgolesu [Orgolesa], di Paolo Fresu [Fresa]. Giovanni Maria Sini appare cancellato; ne ignoriamo il motivo. Inconsueto il nome di Teodoro Curadi. Sebastiano Meloni è registrato come Sebastiana.

Barbaro Scanu è uno degli emigrati che conosciamo meglio⁵¹.

Bernardino partì per l'America poiché le risorse economiche di cui disponeva la famiglia si riducevano a piccoli appezzamenti di terreno dove pascolava uno sparuto gregge di poche decine di pecore.

In America trovò impiego come operaio nella costruzione di una ferrovia. Dopo pochi anni rientrò in Sardegna dove mise a frutto i pochi dollari guadagnati riuscendo, comunque, a costruire una casa. Fece il servizio militare a Napoli e sostenne le sue operazioni di guerra al fronte, dove fu catturato dagli Austriaci. Durante la prigionia imparò un mestiere poiché fu impiegato in lavori artigianali quali la costruzione di parti in legno per l'artiglieria, soprattutto ruote di cannoni. Al suo ritorno mise a frutto le nuove abilità artigianali acquisite dedicandosi spesso alla costruzione di manufatti in legno per i lavori tipici del mondo agricolo come ruote, scale di carro, cancelletti di campagna (*jagas*).

Vedi anche la sezione fotografica.

⁵¹ Aveva sposato Andreana Colla, la più piccola di tre sorelle. Antonietta Langiu, figlia della figlia di Barbaro e Andreana, ricorda così nel libro *Sa contra*, pp. 34

Per un errore nella visualizzazione dei registri originali non è possibile avere altre notizie su otto di essi; al loro nome è erroneamente collegata la pagina dei viaggiatori del France, arrivato a New York lo stesso 24 maggio, proveniente da Le Havre, da dove era partito il 18 maggio. Solo per quattro di essi (Canu, Orgolesu, Fresu e G. M. Sini) si possono precisare altri particolari poiché è possibile esaminare il registro ufficiale manoscritto.

Da notare ancora che nove di loro sono giovani dai 21 ai 29 anni; uno è giovanissimo: Orgolesu, diciassettenne, e due sono più maturi, forse gli accompagnatori del gruppo: Giuseppe Sini, di 45 anni, e Paolo Fresu, di 39.

Alcuni particolari: di questi solo Canu era analfabeta. I quattro sono registrati come persone di colorito, occhi e capelli bruni; Paolo Fresu capelli e occhi neri.

Qualche considerazione a parte merita Teodoro Curadi. Questo cognome oggi non è presente a Berchidda, per cui, ipotizzando un'errata trascrizione del personale di Ellis Island si è fatto un supplemento di indagine presso l'Archivio dell'Anagrafe del

sgg. le vicende che avevano portato i nonni a conoscersi: “Si era sposata giovanissima, a quindici anni, con un bellissimo giovane di cinque anni più grande di lei, figlio di un ricco proprietario terriero.” Andreana non era stata mai accettata completamente dalla famiglia del marito che, tra l'altro, dimostrava un carattere poco incline ai vincoli e alle convenzioni sociali. Dopo aver seguito con scarso profitto i suoi studi a Sassari, “per orgoglio aveva rifiutato di sostituire uno dei servi dei poderi paterni, aveva preferito fare il manovale presso questo o quello, ma era troppo duro per uno che non aveva lavorato mai. Non aveva resistito e nel 1912 si era imbarcato, come tanti altri, per l'America, in cerca di fortuna. Si disse nel paese che la fortuna l'aveva trovata davvero, come e in che modo non lo si seppe mai... ma la nonna non lo rivide più”.

Nel volume *Sas paraulas*, p. 30 sg., il personaggio è caratterizzato da uno sguardo “ironico e beffardo, ma anche allegro e scanzonato” / “Mazzoninu e beffajolu e finas corallegru e ispensamentadu”. “Portava... il corpetto e i pantaloni neri sull'ampia camicia bianca, come gli altri, ma era diverso per portamento e fierezza. I capelli nerissimi, come gli occhi e i baffi sottili, avevano riflessi corvini”. / “...fit bestidu pretzisu a totu, cosse e calzones nieddos cun su 'entone biancu lalgu, diversu fit pro traggiu e impite. Pilinieddu, mustazzifine e ojos pidigos che colvu”.

Comune di Berchidda⁵². E' stato così possibile appurare che il 7 agosto del 1888 nasceva effettivamente a Berchidda Teodoro Curadi, figlio di Girolamo Battista⁵³.

*Antonio Addis*⁵⁴ - Anni 28

Francesco Antonio Canu - Anni 22 / Scapolo / Indirizzo d'origine: padre Andrea / Altezza cm. 160 / Raggiungeva il cugino Giovanni Sini⁵⁵ al 174 di Chester Street / [164/165-27]

*Gian Giorgio Casu*⁵⁶ - Anni 24

*Teodoro Curadi*⁵⁷ - Anni 23

Paolo Fresu - Anni 39 / Sposato / Indirizzo d'origine: moglie Maria / Altezza cm. 160 / Raggiungeva il cugino Giovanni Maria Sini⁵⁸, residente al 174 di Chester Street / [164/165-29]

Sebastiano Meloni - Anni 24

Gian Maria Nieddu - Anni 23

Giov. Andrea Orgolesu - Anni 17 / Scapolo / Indirizzo d'origine: padre Gerolamo⁵⁹ / Altezza cm. 151 / Era atteso dallo zio Paolo Asara / [164/165-28].

Salvatore Pitzalis - Anni 29

⁵² Grazie a Berto Crasta per la collaborazione

⁵³ Girolamo Battista Curadi era un appaltatore proveniente da Pontremoli, che si era fermato in paese, dove aveva sposato Giovanna Soddu, madre dello stesso Teodoro. Pontremoli si trova in Lunigiana, in Provincia di Massa-Carrara, nella Toscana settentrionale, nel lembo di terra che si incunea tra Liguria ed Emilia, sorge ai piedi dell'Appennino a circa 250 metri sul livello del mare in mezzo a montagne che arrivano a sfiorare i duemila metri.

⁵⁴ Era altrimenti noto come *Caniggia*.

⁵⁵ Si tratta probabilmente di Giovanni Sini, arrivato a New York il 31 ottobre del 1909 a bordo del Virginia.

⁵⁶ Figlio di Francesco Casu, veva sposato Maria Antonia Falchi. In America lavorò come manovale per la realizzazione di grandi opere come sbancamenti di terra o costruzione di ferrovie. Rientrò nel paese d'origine nel 1916; due anni dopo morì.

⁵⁷ Dalla lapide di Teodoro Curadi, presente nel cimitero di Berchidda, sappiamo che si sposò con Giovanna Sini. Vedi Galleria di immagini.

⁵⁸ Può essere lo stesso Giovanni Sini trattato alla nota 55.

⁵⁹ Sappiamo che la madre si chiamava Mariangela.

Barbaro Scanu⁶⁰ - Anni 27

Giovanni Maria Sini⁶¹ - Anni 21 / Scapolo / Indirizzo d'origine:
manca / Altezza cm 151 / Raggiungeva il fratello Giuseppe⁶² al

⁶⁰ Descrivendo il trauma dell'emigrazione A. Langiu, *Sas paraulas* (p. 50) continua: ««Mi farò vivo io» le aveva scritto nell'ultima lettera, rimproverandola di non averlo raggiunto laggiù, nel vasto continente ove era andato a cercare lavoro e fortuna. Le aveva mandato persino i biglietti per la traversata da Genova a New York. Ma lei non aveva potuto affrontare da sola la grande incognita di quel lungo viaggio con due bambine piccole e bambina anch'essa. Tutto il suo mondo era Berchidda, non conosceva nient'altro e aveva avuto paura. «Vienimi a prendere quando puoi; io ti aspetterò», gli aveva risposto; ma lui non aveva potuto, o forse non aveva voluto.» / ««Ti l'ap'avvelter'eo» in s'ultima littera l'aiat iscrittu, brighendela ca no l'aiat postu fattu a inie, a terra manna, a ue fit paltidu, in chilca 'e tribagliu e fattuerettu. Finas sos biglietti de su piroscafu dai Genova a Novaiorco l'aiat ispididu. Cun duas criaduras minores e issa piseddona no li fit abbastadu s'animu a giumpare mare a sa sola. Belchidda fit totu su mundu sou, no connoschiat atteru e aiat timidu. «Beni tue a mi leare cando podes, aisettende ti so», l'aiat iscrittu; ma isse no lu poteit o forsis no lu chelfeit».

Ricorda poi (p. 110): «Era stato nel 1919, sette anni dopo la partenza di Alvaru (*Barbaro*), che un gruppo di contadini-pastori aveva formato le prime cooperative casearie; altri avevano occupato le terre incolte del demanio comunale, stabilendo un canone d'affitto equo. Fu allora che Nedda (*Andreana*) aveva sperato in un ritorno. Alvaru in America doveva sapere quello che avveniva nella sua antica isola, non più immobile e estatica nell'attesa. Tante cose erano cambiate e ci sarebbero stati terra e lavoro per tutti, anche per lui. Ma Alvaru non era tornato, lasciandola in un'angoscia senza fine». / «Propriu in su 1919, sett'annos infattu a sa paltentzia de Àlvaru, unu sotziu de massajia-pastorina aiat folmadu sas coperativas de su casu; atteros, a fol-tza, si ch'intrein in terrinos cumonales, cuntrattrende preju 'onu. Nedda tando bi creiteit chi Àlvaru torraiat, ca in s'America puru gia s'ischiat chi calchi cosa fit capitada in sa terra antiga puru. Cosas meda cambiadas e tribagliu pro totu, pro isse puru. Ma Àlvaru no che torreit, lassend'a issa trazende sa vida che una rughe».

Qualche volta Andreana aveva avuto notizie del marito, ma sempre negative. Così quando, dopo una ventina d'anni di assenza, era tornato dall'America il maggiore dei due fratelli Achenza (p. 136): «Tuo marito è diventato ricco e rispettato – disse un giorno a Nedda – non dovevi lasciarlo solo, capisci ... Ci sono tante donne, e belle, in America», continuò, ma non disse altro, né la donna fece altre domande». / «Maridu tou puru at fattu foltuna e trattadu cun ammiru – neit una die a Nedda. – No lu devias lassare solu, a mi cumprendes... In s'America bind'at de feminas e bel-las – sigheiteit chena narrer atteru, ei sa femina chena pregunta peruna».

⁶¹ Era soprannominato *Matita*.

⁶² Forse il Giuseppe sbarcato a New York 15 settembre del 1910 dopo aver viaggiato a bordo del Re d'Italia.

76 di Beck Street / [164/165-30].
Giuseppe Sini - Anni 45.

Calabria: Napoli, 16 maggio – New York, 1 giugno 1912

247 passeggeri si imbarcarono a Palermo e 373 a Napoli. Gavino Scanu è registrato come Scame proveniente da Berchilda. Tommaso Langiu (registrato come Langin) proveniente da Beshilde (Berchelda nel documento) era nato a Oschiri. Gavino Sini proveniente da Berchilda.

Antonio Stefano Demuru - Anni 18 / Scapolo / Indirizzo d'origine: padre Domenico / Altezza cm. 163 / Raggiungeva lo zio Gioacchino Sini⁶³ al 174 di Hester Street / [1094/1095-23].
*Giovanni Grisoni*⁶⁴ - Anni 25 / Scapolo / Indirizzo d'origine:

⁶³ Potrebbe essere il Gioacchino Sini giunto a New York il 1° dicembre 1910 dopo un viaggio a bordo del Regina d'Italia o l'omonimo che sbarcò dal Duca d'Aosta il 10 aprile del 1911. Nel giugno del 1912 dovevano avere rispettivamente 31 e 34 anni.

⁶⁴ Grisoni (o Grixoni, secondo una grafia più attuale) partì subito dopo la conclusione della guerra di Libia. Dalla memoria lontana di suo figlio Antonio risulta che avrebbe viaggiato assieme a suo fratello Costantino (in effetti partì un anno dopo, come si evidenzia a proposito del viaggio del Re d'Italia terminato il 5 aprile del 1913) e diversi altri compaesani che identifica, purtroppo, solo tramite i diffusi soprannomi: un certo *Matita* (Giovanni Maria Sini), un certo *Bimbu* (Gavino Sini), *Caxittu* (Salvatore Casu), Domenico Nieddu (i suoi dati ci riportano invece al viaggio dell'Oceanic, giunto a New York il 29 aprile del 1914), *Caniggia* (Antonio Addis), *Pioboi* (Giovanni Andrea Orgolesu) ed altri ancora (il soprannome *Pioboi* trae origine dalla singolare abilità dell'Orgolesu nel suonare lo scacciapensieri).

Molti del gruppo rientrarono in Italia all'inizio del 1915, preoccupati dalle informazioni che giungevano in America dall'Europa in piena guerra. Grisoni fu subito richiamato e arruolato a Tempio Pausania nel 152° Reggimento, Brigata Sassari, fondato ai primi dello stesso 1915. Suo fratello, invece, riuscì a sfuggire all'arruolamento assieme a *Caniggia*, e a rientrare in America. Giovanni Grisoni, dopo il congedo militare, cercò di reimbarcarsi a Marsiglia ma la difficile situazione dovuta agli scioperi dell'inizio dell'era fascista ne impedì la partenza; si sarebbe sposato nel 1921. Suo fratello Costantino rientrò in Sardegna nel 1927, mentre *Caniggia* solo

padre Sebastiano / Altezza cm. 157 / Raggiungeva il cugino Sebastiano Campus al 64 di Baxter Street / [1094/1095-6].

*Tommaso Langiu*⁶⁵ - Anni 31 / Sposato / Indirizzo d'origine: moglie Maria Antonia Nieddu⁶⁶ / Altezza c. 167 / Raggiungeva il cugino Salvatore Doneddu⁶⁷ al 174 di Hester Street / [1098/1099-7].

Gavino Scanu - Anni 32 / Sposato / Indirizzo d'origine: moglie Maria Antonia Carta⁶⁸ / Altezza c. 167 / Raggiungeva il cugino Giuseppe Sini⁶⁹, al 64 di Baxter Street / [1098/1099-22].

dopo gli anni Trenta. *Pioboi* rientrò nel paese natale per visitare i parenti, accompagnato da una figlia, solo nel 1961. Secondo i ricordi di Francesca Santu, nipote di Giovanni Andrea Orgolesu, il rientro è da fare risalire al 1960.

⁶⁵ A. Langiu, *Sas paraulas*, p. 114, riporta la notizia della partenza di due fratelli, figli di Nanni Langiu, il maggiore, Zaneddu e Tommaso: "...i figli avevano cominciato ad andarsene per il mondo... come tanti altri allora, poco prima della grande guerra. Avevano voluto portarsi un gruzzolo perché «...in America si poteva fare fortuna.» E il vecchio aveva dovuto vendere gran parte della sua terra". / "...innanti de sa ghera manna sos fizos... cun parizzos atteros, leein sa iga de si ch'andare fatt'a su mundu, in s'America. Paltein gittendesiche unu sacchedduzzu de'inari ca "in s'America si podiat fagher foltuna" ei su 'ezzu palte manna de sa tanca la deveit bendere".

Zaneddu fratello di Tommaso Langiu, ricordato dalla nipote Antonietta, non sembra essere Sebastiano, arrivato a New York il 4 giugno del 1912, a bordo dell'Ancona [488/489-7]. Sebastiano (Zaneddu) dovrebbe essere il fratello Maggiore; al contrario, aveva 24 anni, mentre Tommaso 31.

⁶⁶ "La bella Maria Antonia dai capelli corvini, che se ne era andata due anni dopo la partenza del marito per "tisi malinconica", si disse allora" / "Maria Antonia piliniedda, sa colza, bella che un'amore; nachì molzeit duos annos infattu dai su "learesi disigura" pro sa paltentzia 'e su maridu": A. Langiu, *Sas paraulas*, pp. 136 sgg. Fino ad un mese prima della morte una delle poche cose che le restavano del marito era "una fotografia, l'unica che l'uomo aveva mandato dal nuovo mondo". / "su retrattu chi lis aiat imbiadu dai s'America, su mundu nou." "Il mio Tomeu (*Tommaso*) è diventato un signore. Lo vedete che bel cappello porta!" / "Tomeu nach'est unu signorone. Abbaidade arrazz'e cappellu chi gighet!". Vedi Galleria di immagini.

⁶⁷ Un Salvatore Doneddu era sbarcato il 15 settembre del 1910 dal Re d'Italia.

⁶⁸ Il cognome è riportato sotto la forma Calta, come con ogni probabilità fu pronunciato da Gavino Scanu all'atto dell'indagine.

⁶⁹ Si tratta dell'emigrante che sbarcò il 15 settembre del 1910 dal Re d'Italia.

*Gavino Sini*⁷⁰ - Anni 24 / Sposato / Indirizzo d'origine: moglie Pietrina Casu / Altezza cm. 169 / Raggiungeva il cognato Antonio Orgolesu⁷¹ al 174 di Hester Street / [1094-1095-22].

Principe di Piemonte: Genova, 23 maggio – New York, 8 giugno 1912

Sette berchiddesi si imbarcarono su questo transatlantico, dai più maturi (Casedda e Meloni, di 34 e 31 anni) ai più giovani (Canu e Taras, di 17 e 19 anni).

Anche negli schedari di questa nave sono frequenti gli errori di trascrizione. Casedda viene trascritto col nome Anto Mario. Meloni e Taras vengono indicati come provenienti da Berehidda. Scanu viene annotato come Scami o Scann.

Difficile identificare Canu, poiché registrato come Cann, proveniente da Berelridda.

Sono classificati tutti come alfabetizzati e lavoratori generici (*laborer*) tranne Meloni, per il quale viene registrata la voce *masson*. Probabilmente sta per *mason*, muratore. Solo Casedda è sposato.

Indicano tutti la stessa abitazione, il 64 di Baxter Street, come residenza newyorkese⁷².

Gio. Antonio Canu - Anni 17 / Indirizzo d'origine: padre To-

⁷⁰ Il Casula aveva raggiunto New York il 1° dicembre 1910 col Regina d'Italia; Scanu e Sini il 1° giugno 1912 col Calabria. Il Sini era soprannominato *Bimbu*.

⁷¹ Non abbiamo rintracciato nei nostri elenchi un emigrante con tale nome proveniente da Berchidda. Un Antonio Orgolesu, sedicenne di Oschiri, risulta comunque giunto a New York il 20 marzo del 1910, a bordo del Batavia.

⁷² A questo punto, considerate anche le numerose registrazioni dei viaggi precedenti che abbiamo già esaminato, c'è da dubitare che il 64 di Baxter Street fosse idoneo ad accogliere tanti immigrati. Probabilmente si trattava di una residenza di comodo o di primo appoggio, in vista di un successivo smistamento verso altre destinazioni nella stessa New York o altrove.

maso / Altezza cm. 163 / Andava dall'amico Gavino Desole⁷³ al 64 di Baxter Street / [160/161-15].

Anto Maria Casedda - Anni 34 / Indirizzo d'origine: padre Quirico / Altezza cm. 171 / Andava dal cognato Antonio Donneddu⁷⁴ al 64 di Baxter Street / [164/165-3].

Salvatore Severo Meloni - Anni 31 / Indirizzo d'origine: padre Gavino / Altezza cm. 163 / Andava dal nipote Francesco Casu⁷⁵ al 64 di Baxter Street / [164/165-18].

Gio Batta Sannitu - Anni 24 / Indirizzo d'origine: madre Marianna Casu / Altezza cm. 163 / Andava dall'amico Giuseppe Sini al 64 di Baxter Street / [164/165-2].

Domenico Scanu - Anni 28 / Indirizzo d'origine: padre Sebastiano / Altezza cm. 163 / Andava dall'amico Pietro Atala (forse un errore per Asara?)⁷⁶ al 64 di Baxter Street / [164/165-5].

Salvatore Antonio Taras - Anni 19 / Indirizzo d'origine: padre Giovanni / Altezza cm. 163 / andava dall'amico Giuseppe Sini⁷⁷ al 64 di Baxter Street / [164/165-17].

Andrea Sini - Anni 27 / Indirizzo d'origine: padre Pasquale / Altezza cm. 163 / Andava dall'amico Gioacchino Sini⁷⁸ al 64 di Baxter Street / [164/165-4].

⁷³ Era a New York ormai da tre anni. Vi era giunto il 12 luglio 1909 a bordo del Moltke.

⁷⁴ Non abbiamo rintracciato Antonio Donneddu negli elenchi di arrivo a Ellis Island.

⁷⁵ Era in America dal 21 aprile del 1911 dove era giunto a bordo del Re d'Italia.

⁷⁶ Un Pietro Asara era arrivato a New York a bordo del Mendoza il 15 ottobre 1909.

⁷⁷ Due emigrati omonimi vivevano già a New York; un primo, arrivato ormai da due anni, il 15 settembre del 1910 e il secondo da pochi giorni, il 24 maggio di quello stesso anno. E' probabile che l'individuo in questione sia il primo, un giovane di circa 26 anni. Il secondo, probabilmente non ancora acclimatato con l'ambiente della grande metropoli, era un adulto di 45 anni.

⁷⁸ Anche in questo caso abbiamo due emigrati con lo stesso nome: uno arrivato in città il 1° dicembre 1910 a bordo del Regina d'Italia e l'altro qualche mese dopo, il 10 aprile del 1911 dopo aver navigato con il Duca d'Aosta.

Principe di Piemonte: Genova, 4 luglio – New York, 20 luglio 1912

Sono due i berchiddesi che si imbarcarono a Genova. Anche in questo caso errori di trascrizione hanno reso molto difficile la loro individuazione. Marongiu viene registrato come Marogni e Sanna come Sanno. Anche la loro provenienza viene segnalata in modo errato: da Berchitta. Il Marongiu, di famiglia originaria di Buddusò, era analfabeta. Non indicarono nessun referente a New York.

Salvatore Antonio Marongiu - Anni 27, m. 6/ Indirizzo d'origine: padre Salvatore, a Buddusò / Altezza cm. 157 / [235/236-4].

Antonio Sanna - Anni 32 / Indirizzo d'origine: Giovanni Sanna⁷⁹ / Altezza cm. 163 / [235/236-5].

Stampalia: Genova, 30 luglio – New York, 12 agosto 1912

Quattordici i berchiddesi che si imbarcarono a Genova su un totale di 301 passeggeri saliti a bordo nello scalo ligure. La nave raggiunse poi il porto intermedio di Napoli, dove imbarcò altri 2004 emigranti; il 31 salpò per l'America.

Abbiamo incluso nel gruppo anche Gavino Piga, anche se residente a Monti, poiché nato a Berchidda. E' stato difficile individuare il Crasta poiché nella schedatura informatizzata segnalato come Crana; è stato pertanto necessario, come in altri casi già riportati, verificarlo nel registro manoscritto.

Cinque di loro non avevano 20 anni (il più giovane era Giuseppe Meloni, poco più che sedicenne); tre non arrivavano ai 30

⁷⁹ Non è indicato il grado di parentela.

anni, mentre i rimanenti li superavano (Giuseppe Antonio Biancu, trentacinquenne, era il più maturo) Erano capaci di leggere e scrivere tranne Brianda, Sini e Gavino Piga. Classificati tutti come lavoratori generici (*laborer*) tranne Taras, identificato come calzolaio (*shoemaker*).

Di alcuni non siamo in grado di segnalare su chi facevano riferimento come primo contatto a New York poiché alla specifica richiesta risposero “nessuno”, *nobody*: erano Salvatore Biancu, Crasta, Dau, Giuseppe Meloni, Salvatore Meloni, Gavino Piga.

Giuseppe Antonio Biancu - Anni 35 / Indirizzo d'origine: padre Giovanni Maria / Altezza cm. 163 / Raggiungeva il cugino Francesco De Giovanni⁸⁰ al 106 di Bayard Street / [381/382-11].

Salvatore Biancu - Anni 27, m. 6 / Indirizzo d'origine: padre Giomaria / Altezza cm. 163 / [389/390-1].

*Sebastiano Brianda*⁸¹ - Anni 19, m. 7 / Indirizzo d'origine: padre Sebastiano / Altezza cm. 163 / Raggiungeva lo zio Gavino Desole⁸² al 174 di Hester Street / [381/382-9].

Giuseppe Maria Crasta - Anni 29 / Indirizzo d'origine: padre Salvatore / Altezza cm. 174 / [377/378-23].

Simone Dau - Anni 30 / Indirizzo d'origine: sorella Maria / Altezza cm. 169 / [377/378-21].

Giovanni Andrea Desole - Anni 18 / Indirizzo d'origine: padre Salvatore / Altezza cm. 160 / Raggiungeva il cugino Gavino

⁸⁰ La registrazione non è univoca. La prima annotazione riportava la parola *nobody*, nessuno. A proposito di De Giovanni, si sono individuati sette emigrati che portano questo nome, generalmente provenienti dalla Sicilia. Non ci sono elementi che ci permettano di sapere se uno di questo è il riferimento di Giuseppe Antonio Biancu che qui ci interessa.

⁸¹ Non era mai stato negli Stati Uniti, pertanto non può essere identificato con l'omonimo che era giunto a New York il 18 maggio del 1911 viaggiando sul Regina d'Italia.

⁸² Era a New York da tre anni; vi era giunto il 12 luglio 1909 a bordo del Moltke.

Desole al 174 di Hester Street / [377/3780-24].

Antonio Stefano Gaias - Anni 18 / Indirizzo d'origine: padre Stefano / Altezza cm. 137 / Raggiungeva il cugino Pietro Fresu⁸³, al 174 di Hester Street / [381/382-8].

Giuseppe Meloni - Anni 16, m. 7 / Indirizzo d'origine: padre Giommaria / Altezza cm. 157 / [381/382-7].

Salvatore Meloni - Anni 31 / Indirizzo d'origine: padre Francesco / Altezza cm. 169 / [377/378-22].

Gavino Piga - Residente a Monti / Anni 22 / Indirizzo d'origine: padre Nicolo / Altezza cm. 160 / [389/390-2].

Giovanni Antonio Piga - Anni 30 / Indirizzo d'origine: padre Paolo / Altezza cm. 163 / Raggiungeva il cugino Sebastiano Piga⁸⁴, all'86 di Spring Street / [386/387-30].

Giovanni Pinna - Anni 30 / Indirizzo d'origine: padre Giommaria / Altezza cm. 163 / Raggiungeva il cognato Giuliano Fresu⁸⁵, al 174 di Hester Street / [381/382-12].

Antonio Sini - Anni 33 / Indirizzo d'origine: moglie Michela Rau / Altezza cm. 171 / Raggiungeva Sebastiano Piga, all'86 di Spring Street / [377/378-25].

*Sebastiano Taras*⁸⁶ - Anni 18, m. 10 / Indirizzo d'origine: pa-

⁸³ In un primo tempo la registrazione che lo riguarda riportava la scritta *nobody*.

⁸⁴ Era a New York da tre anni; vi era giunto il 15 ottobre 1909 a bordo del *Mendoza*.

⁸⁵ In un primo tempo non aveva segnalato nessun punto di riferimento. Il Fresu era a New York da poco; vi era giunto il 18 marzo del 1911 a bordo del *Regina d'Italia*.

⁸⁶ Sebastiano Taras si sarebbe arruolato nell'esercito americano e avrebbe partecipato, durante la Grande Guerra alla campagna di Francia, dove sarebbe morto in combattimento. In Italia era stato dichiarato disertore.

Vedi G. Chirra, *Mortos in terra anzena – 1915-1918*, vol. 1, 2008, p. 312, da cui trascriviamo: "Taras Sebastiano di Paolo. Soldato dell'esercito americano, nato il 7 settembre 1893 a Berchidda, morto il 26 settembre 1918 in Francia per ferite riportate in combattimento.

Non pervenuto l'atto di morte. Si veda il capitolo dedicato."

Vedi anche vol. 1, p. 318: "Taras Sebastiano di Paolo e Meloni Maria Rosa. Soldato dell'esercito americano, nato il 7 settembre 1893 a Berchidda, morto il 26 settembre 1918 in Francia per ferite riportate in combattimento.

dre Paolo / Altezza cm. 160 / Raggiungeva Antonio Giovanni Taras⁸⁷, Teaneck, Congress Avenue / [386/387-29].

Principe di Piemonte: Genova, 20 agosto – New York, 6 settembre 1912

Il transatlantico partì da Genova con a bordo 188 emigrati. Fece il consueto scalo a Napoli, dove ne imbarcò altri 523, e ripartì il 21 per Palermo. Qui salirono a bordo gli ultimi 573 passeggeri; a quel punto, il 22, iniziò il viaggio alla volta di New York.

L'esame e la verifica dei 1284 nomi di passeggeri schedati nei registri ha permesso di individuare ben 34 berchiddesi. Si tratta del viaggio più affollato di emigranti da questo paese, facilitato dal periodo estivo nel quale si svolse e certamente dalle notizie positive di coloro che avevano già raggiunto l'America. Questi ultimi, infatti, cominciavano ad integrarsi nella società e nel mondo del lavoro di quella realtà lontana e ne davano notizia, nelle loro lettere a familiari ed amici rimasti in patria in termini confortanti ed entusiastici anche se, a volte, non del tutto veritieri.

Se aggiungiamo a questi 34 il numero dei 43 che erano già emigrati nel corso dello stesso 1912, e consideriamo i 4 che sarebbero partiti negli ultimi viaggi del 1912, raggiungiamo il

Nell'atto di nascita non compare alcuna annotazione e non è pervenuto l'atto di morte. Nei ruoli matricolari, conservati nell'Archivio di Stato di Sassari, è riportato quanto segue: "*...di professione calzolaio... espatriato li 1 dicembre 1916 (sic)... dichiarato disertore 16 ottobre 1915 per non aver raggiunto il Distretto militare di Sassari... costituitosi al Distretto militare di Sassari il 26 ottobre 1915... tale nel 46° Reggimento di Fanteria...*". Evidenti le discrepanze fra quanto riportato nell'Albo d'Oro (morto in Francia, soldato dell'esercito americano) e quanto scritto nei ruoli matricolari (tornato in Italia); possiamo solo prenderne atto."

⁸⁷ Si tratta probabilmente del venticinquenne proveniente da Sassari a bordo del Luisiana, che era approdato a Ellis Island il 10 aprile 1911.

numero di ben 81 emigrati nel corso di un solo anno. Una cifra considerevole, se consideriamo che il paese a quei tempi superava di poco i 2300 abitanti; questo dato fa capire quanto il fenomeno fu sentito nel paese, così come nella maggior parte dei centri della Sardegna.

Venticinque di loro si imbarcarono a Genova; 9 sembrano essere partiti da Napoli: Asara, Biancu, Brodu, Salvatore Antonio Demuru, Tomaso Fresu, Gianuario Nieddu, Francesco Pinna, Tomaso Scanu e Taras; i loro nomi infatti hanno questa indicazione nel registro generale degli imbarcati, mentre l'intestazione dei fogli manoscritti di registrazione riporta l'indicazione della partenza da Genova. Quest'ultima, forse va intesa come indicazione generica in merito alla prima provenienza della nave.

Per alcuni di essi è stata necessaria un'indagine supplementare sui registri manoscritti poiché i loro nomi si presentavano, anche questa volta, in forma errata. E' il caso di Biancu [Briancu]; i Canu [Cann]; Crasta [Crosta]; Giovanni Demuru [Dennoru]; Fois [Frois]; Gio Mario Nieddu [Gianario]; i Piga [Piza]; i Pinna [Prima]; gli Scanu [Scann]; Seddaiu [Seddan]; Sebastiano Soddu [Sebastionio]; Spolitu [Spolitum]; Taras [Tarns]; i Vargiu [Varzin] Giovanna Demuru, madre di Matteo Biancu [Demura].

Curioso il nome di battesimo di Liacchino (o Siacchino) Scanu [Siacchino / Liacchino / Livacchino Scann].

Solo quattro, Brodu, Gio Mario Nieddu e i due Piga dichiararono di essere analfabeti.

Quasi tutti vennero classificati come lavoratori generici, manovali (*laborer*); solo Giuseppe Pinna è definito agricoltore, lavoratore dipendente (*farm laborer*), Sebastiano Mazza muratore (*masson*) e Giovanni Fois calzolaio (*shoemaker*).

Risultano sposati: Addis, Paolo Canu, Gio Maria Canu, Chirigoni, Crasta, Tomaso Fresu, Sebastiano Mazza, Francesco Pin-

na, Sannitu, Liacchino Scanu, Salvatore Sini, i Vargiu.

Il giovane diciassettenne Antonio Mazza viaggiava con il padre Sebastiano, quarantanovenne.

Interessante esaminare gli indirizzi di destinazione dei singoli; i nuovi immigrati erano attesi negli appartamenti di: 64 Baxter Street, 106 Bayard Street, 80-86 Spring Street, 74 Malbery Street, 174 Hester Street. Analizzando le annotazioni specifiche di ogni registrazione risaltano eventuali parentele ed amicizie con emigrati che si trovavano già a New York, come risulta nell'elenco che segue. Tra questi un cenno a parte merita Domenico Renzullo⁸⁸.

Stefano Addis - Anni 35 / Indirizzo d'origine: moglie Maria Giovanna Addis / Altezza cm. 163 / Raggiungeva il nipote Sebastiano Campus / [108/109-12].

*Salvatore Asara*⁸⁹ - Anni 42 / Indirizzo d'origine: moglie Tomasina / Altezza cm. 151 / Raggiungeva il fratello Pietro / [96/97-24].

Matteo Biancu - Anni 26 / Indirizzo d'origine: madre Giovanna Demuru / Altezza cm. 163 / Raggiungeva il cugino Domenico Scanu⁹⁰ / [96/97-22].

Michele Brodu - Anni 33 / Indirizzo d'origine: padre Sebastia-

⁸⁸ Sono 5 i Domenico Renzullo registrati nei *file* di Ellis Island che giunsero in America prima del 6 settembre del 1912, ma non ci sono elementi per poterne individuare uno che si adatti al nostro caso.

⁸⁹ Dalla registrazione di bordo apprendiamo che Asara era già stato a New York. Un passeggero con le sue generalità aveva già viaggiato sul Moltke che era giunto a New York il 12 luglio 1909. Non sappiamo se si tratti della stessa persona; il primo, infatti, aveva 41 anni nel 1909; quest'ultimo 42 nel 1912. Il primo non era sposato, ma sappiamo che suo padre si chiamava Gavino, mentre la moglie del secondo si chiamava Tomasina. Dubbi anche sull'altezza dei due omonimi. Quello che viaggiò nel 1909 sembra fosse alto 5,5 piedi (ma nell'indicazione del secondo numero è presente una cancellatura che rende la lettura difficile), mentre il Salvatore Asara qui considerato era alto 5 piedi (1 piede [foot] = 30, 24 cm.).

⁹⁰ Era a New York da pochi mesi; vi era giunto l'8 giugno a bordo del Principe di Piemonte.

no a Berchidda, ma proveniente da Desulo / Altezza cm. 157 / Raggiungeva il cugino Pietro Asara / [96/97-19].

Gio Maria Canu - Anni 31 / Indirizzo d'origine: moglie Teresa / Altezza cm. 163 / Raggiungeva l'amico Domenico Scanu / [100/101-9].

Paolo Canu - Anni 28 / Indirizzo d'origine: moglie Caterina / Altezza cm. 172 / Raggiungeva il cugino Giuliano Fresu / [100/101-5].

Gio Maria Casula - Anni 25 / Indirizzo d'origine: padre Battista / Altezza cm. 157 / Raggiungeva l'amico Amedeo Campus⁹¹ / [108/109-18].

Antonio Chirigoni - Anni 27 / Indirizzo d'origine: moglie Maria Caterina Sanna / Altezza cm. 164 / Raggiungeva l'amico Francesco Casu⁹² / [104/105-28].

Salvatore Crasta - Anni 34 / Indirizzo d'origine: moglie Andreina / Altezza cm. 172 / Raggiungeva il nipote Francesco Casu / [100/101-21].

*Barbaro Demuru*⁹³ - Anni 33 / Indirizzo d'origine: padre Pietro

⁹¹ La ricerca non ha individuato nessun emigrato con questo nome.

⁹² Era a New York da un anno; vi era giunto il 21 aprile 1911, a bordo del *Re d'Italia*.

⁹³ Era già stato in America, sbarcato a New York il 3 novembre del 1907 dopo aver viaggiato a bordo del *Liguria*. Dalla registrazione manoscritta apprendiamo che era diretto a Spoken; risulta, però, che era già stato a Spokane. La pronuncia delle due parole è molto simile, pertanto la differenza è probabilmente dovuta a come il Demuru pronunciò il nome di questa località. Anche se può sembrare difficile, a causa della grande distanza che separa le due città, dovrebbe trattarsi di Spokane nello stato di Washington; ci troviamo di fronte ad un caso singolare poiché si tratta di una località presso la costa occidentale degli USA. Questa considerazione è confortata dal fatto che il funzionario incaricato di annotare le generalità dei passeggeri, nell'indicare la località di provenienza del Demuru registra Spokane, e specifica "Wash", che sta per "Washington". Da precisare che non va confuso lo stato di Washington, all'estremità nord-occidentale degli USA, al confine con il Canada, con la città capitale di Washington D. C. (District of Columbia), nella regione nord-orientale degli Stati Uniti.

Da una testimonianza del nipote Luciano Crasta sappiamo che, dopo anni di permanenza in America, fece ritorno nel paese d'origine.

Antonio / Altezza cm. 151 / Raggiungeva l'amico Domenico Renzullo a Spoken / [100/101-7].

Giovanni Demuru - Anni 20 / Indirizzo d'origine: padre Andrea / Altezza cm. 151 / Raggiungeva il cognato Giovanni Apeddu⁹⁴ / [108/109-13].

Salvatore Antonio Demuru - Anni 18 / indirizzo d'origine: padre Pietro / Altezza cm. 151 / Raggiungeva l'amico Domenico Scanu⁹⁵ / [96/97-16].

Giovanni Fois - Anni 19 / Indirizzo d'origine: madre Tomasina / Altezza cm. 157 / Raggiungeva il cugino Giovanni Apeddu / [108/109-11].

Giovanni Fresu - Anni 45 / Indirizzo d'origine: moglie Anna Maria / Altezza cm. 163 / Raggiungeva l'amico Pietro Dore⁹⁶ / [108/109-30].

Tomaso Fresu - Anni 31 / Indirizzo d'origine: moglie Nicolina / Altezza cm. 157 / Raggiungeva il cognato Pietro Dore / [96/97-20].

Antonio Mazza - Anni 17 / Indirizzo d'origine: madre Rosalia Mazza Casu / Altezza cm. 151 / Raggiungeva Antonio Addis⁹⁷ / [108/109-22].

Sebastiano Mazza (2 volte) - Anni 49 / Indirizzo d'origine: moglie Rosalia Mazza Casu / Altezza cm. 163 / Raggiungeva il cugino Antonio Addis / [108/109-14-21].

Gio Mario Nieddu - Anni 28 / Indirizzo d'origine: moglie Annetta / Altezza cm. 172 / Raggiungeva il cognato Tomaso Lan-

⁹⁴ Non abbiamo trovato la registrazione di questo emigrato mentre diversi portano il nome di Giovanni Maria. Probabilmente è stato schedato con un nome non corretto.

⁹⁵ Era da pochissimo tempo a New York; era giunto l'8 giugno 1912 a bordo del Principe di Piemonte.

⁹⁶ Aveva fatto il viaggio a bordo del Re d'Italia ed era sbarcato il 15 settembre del 1910.

⁹⁷ Era destinato ad essere uno dei veterani della traversata atlantica. Il suo primo viaggio è documentato in arrivo a New York il 24 maggio del 1912 a bordo del San Giorgio.

giu / [96/97-23].

Sebastiano Nieddu - Anni 18, m. 6 / Indirizzo d'origine: padre Sebastiano / Altezza cm. 167 / Raggiungeva il cognato Tomaso Langiu⁹⁸ / [104/105-25].

Giovanni Piga - Anni 16, m. 10 / Indirizzo d'origine: padre Paolo / Altezza cm. 151 / Raggiungeva il cugino Francesco Casu / [108/109-10].

Pietro Battista Piga - Anni 19 / Indirizzo d'origine: padre Paolo / Altezza cm. 157 / Raggiungeva il cugino Pietro Asara / [96/97-17].

Francesco Pinna - Anni 33 / Indirizzo d'origine: moglie Giovanna / Altezza cm. 172 / Raggiungeva il cognato Sebastiano Campus / [96/97-18].

Giuseppe Pinna - Anni 23 / Indirizzo d'origine: Salvatore Isoni / Altezza cm. 164 / Raggiungeva il cugino Tomaso Langiu / [104/105-26].

Paolo Sannitu - Anni 24 / Indirizzo d'origine: moglie Agostina Sannitu Casula / Altezza cm. 157 / Raggiungeva il cugino Sebastiano Campus / [108/109-15].

Liacchino Scanu - Anni 30 / Indirizzo d'origine: padre Sebastiano / Altezza cm. 171 / Raggiungeva il fratello Domenico⁹⁹ / [100/101-11].

Tomaso Scanu - Anni 29 / Indirizzo d'origine: padre Sebastiano / Altezza cm. 163 / Raggiungeva il fratello Giovanni¹⁰⁰ / [96/97-21].

*Francesco Seddaiu*¹⁰¹ - Anni 19 / Indirizzo d'origine: padre

⁹⁸ Aveva viaggiato a bordo del Calabria, che era approdato a New York il 1° giugno del 1912.

⁹⁹ Aveva viaggiato a bordo del Principe di Piemonte che era giunto a New York l'8 giugno del 1912.

¹⁰⁰ Non si trovano tracce del viaggio di questo emigrato.

¹⁰¹ Francesco Seddaiu si sarebbe arruolato nell'esercito americano e avrebbe partecipato, durante la Grande Guerra alla campagna di Francia, dove sarebbe morto in combattimento.

Vedi G. Chirra, *Mortos in terra anzena – 1915-1918*, vol. 1, 2008, p. 311, da cui

Giuseppe / Altezza cm. 151 / [100/101-25].

*Gio Giorgio Sini*¹⁰² - Anni 26 / Indirizzo d'origine: padre Tomaso / Altezza cm. 163 / Raggiungeva l'amico Domenico Renzullo a Spoken / [100/101-6].

Salvatore Sini - Anni 33 / Indirizzo d'origine: moglie Giovanna Piga / Altezza cm. 163 / Raggiungeva l'amico Sebastiano Campus / [104/105-27].

Sebastiano Soddu - Anni 32 / Indirizzo d'origine: moglie Margherita / Altezza cm. 163 / Raggiungeva il cognato Giuliano Fresu / [100/101-20].

Francesco Luigi Spolitu - Anni 18 / Indirizzo d'origine padre Barbaro / Altezza cm. 167 / Raggiungeva Salvatore Pitzu¹⁰³ / [100/101-8].

Antonio Stefano Taras - Anni 17 / Indirizzo d'origine: padre Pietro / Altezza cm. 151 / Raggiungeva il cugino Luigi Scanu¹⁰⁴ / [96/97-15].

Andrea Vargiu - Anni 43 / Indirizzo d'origine: moglie Maria

trascriviamo: "Seddaiu Francesco, di Giuseppe e Calvia Giuseppa. Soldato dell'esercito americano, nato il 7 giugno 1893 a Berchidda, Distretto Militare di Sassari, morto il 7 luglio 1918 in Francia per ferite riportate in combattimento.

Dall'atto di nascita non risulta alcuna annotazione; non è pervenuto l'atto di morte. Si veda il capitolo dei soldati sardi nell'esercito americano."

Vedi anche vol. 1, p. 318: "Seddaiu Francesco di Giuseppe e di Calvia Giuseppa. Soldato dell'esercito americano, nato il 7 giugno 1893 a Berchidda, morto il 7 luglio 1918 in Francia per ferite riportate in combattimento.

Nell'atto di nascita non compare alcuna annotazione e non è pervenuto l'atto di morte".

¹⁰² Anche Sini era già stato in America, sbarcato a New York il 3 novembre del 1907 dopo aver viaggiato a bordo del Liguria. Dalla registrazione manoscritta si apprende che era diretto a Spoken; risulta, però, che era già stato a Spokane. Per le considerazioni sulla differenza tra Spoken e Spokane vedi quanto detto nella nota a proposito di Barbaro Demuru, passeggero di questa stessa nave.

¹⁰³ Probabilmente si tratta di un errore per Putzu. Un Salvatore Putzu, ventiseienne di Oschiri, era arrivato a New York il 27 marzo del 1911, viaggiando con il Duca degli Abruzzi.

¹⁰⁴ Non sappiamo se si tratti di Gio Luigi Scanu, arrivato a New York l'8 giugno del 1912 a bordo del Principe di Piemonte.

Giuseppa / Altezza cm. 163 / Raggiungeva l'amico Sebastiano Campus / [100/101-10].

Sebastiano Vargiu - Anni 34 / Indirizzo d'origine: moglie Girolama Vargiu Campus / Altezza cm. 157 / Raggiungeva il cognato Sebastiano Campus / [108/109-17].

San Giorgio: Napoli, 29 settembre – New York, 13 ottobre 1912

I viaggi estivi del 1912 avevano visto imbarcarsi dalla Sardegna per in Nord-America centinaia di emigranti. Nell'autunno di quello stesso anno i flussi migratori si impoverirono. Il viaggio della San Giorgio partì il 27 settembre da Messina, dove salirono a bordo 245 passeggeri. Altri 659 si aggiunsero durante lo scalo di Palermo, il 28, e finalmente completarono l'elenco dei passeggeri altri 965 che si imbarcarono a Napoli il 29. Quello stesso giorno il transatlantico partiva per l'America.

Gli elenchi di tutti i 1563 passeggeri, tra i quali figurano molti sardi, soprattutto di Pattada e Pozzomaggiore, riportano solo tre berchiddesi, imbarcati tutti a Napoli.

Anche durante questa ricerca sono sorte difficoltà di identificazione soprattutto per i Vargiu, schedati come Vargin o Vargio e per il Crasta, indicato in un foglio di registro il cui numero è sbagliato (al suo posto è registrato un siriano) e pertanto è stato corretto: non [595/596-30], quindi, ma [599-30]. E' stata corretta anche la collocazione di Antonio Vargiu, non [595/596-29] ma [599-29]. Solo Antonio Vargiu era sposato.

Giuseppe Crasta - Anni 29 / Indirizzo d'origine: padre Salvato-

re / Altezza cm. 169 / Era atteso da Michele Cossu¹⁰⁵, di Calangianus, al 64 di Baxter Street / [599-30].

Antonio Vargiu - Anni 32 / Indirizzo d'origine: padre Giuseppe / Altezza cm. 169 / Era atteso da Michele Cossu, di Calangianus, al 64 di Baxter Street / [599-29].

Paolo Vargiu - Anni 30 / Indirizzo d'origine: padre Gio Antonio / Altezza cm. 167 / Era atteso da Michele Cossu, di Calangianus, al 64 di Baxter Street / [595/596-1].

Principe di Piemonte: Napoli – New York, 20 ottobre 1912

Con l'inverno alle porte i viaggi per l'America si fanno più rari. La traversata di fine ottobre che esaminiamo è l'ultima del 1912 dove viaggiarono emigranti provenienti da Berchidda. Tra i 1739 passeggeri (138 saliti a Genova, 978 a Napoli e 632 a Palermo) uno solo era originario del paese, erroneamente registrato come Birchiddu: si tratta di Paolo Fresu, scapolo. Non possediamo altri particolari biografici poiché i registri manoscritti consultabili alla sua voce, per un errore di collegamento restituiscono l'immagine di un registro della nave Pennsylvania, proveniente da Amburgo, giunta a New York il 22 ottobre, due giorni dopo il Principe di Piemonte sul quale viaggiava il Fresu.

Non va confuso con l'omonimo Paolo Fresu, un trentanovenne giunto a New York il 24 maggio 1912, a bordo della San Giorgio, del quale si è già parlato.

Paolo Fresu - Anni 26 / [198/199-30].

¹⁰⁵ L'amico ventiquattrenne li aveva preceduti di pochi mesi, in un precedente viaggio della San Giorgio, giunto a New York il 24 maggio 1912.

Re d'Italia: Napoli, 20 marzo – New York, 5 aprile 1913

Questa nave giunse a New York il 5 aprile 1913; proveniva dal Mediterraneo dove aveva imbarcato passeggeri a Napoli (1084) e a Palermo (481). Aveva pertanto saltato il consueto scalo di Genova. Provenivano in gran parte dall'Italia meridionale e, tra questi, non pochi erano i Sardi, più propensi, quando possibile, ad utilizzare il porto ligure come base di partenza, considerati anche i collegamenti più regolari tra Genova e la Sardegna.

Otto berchiddesi salparono quindi da Napoli, imbarcandosi su questo transatlantico.

Gravi errori sono riscontrabili ancora nella trascrizione informatizzata dei nomi degli emigrati imbarcati in questo viaggio. Solo per Grisoni è correttamente indicata la località d'origine; per tutti gli altri è sbagliata: Berehidda o Barchiadda, in Sardegna o Sardigua. Due di loro sono stati individuati solo grazie alla consultazione diretta dei manoscritti contenenti i nomi degli imbarcati, poiché schedati con nomi fortemente alterati: Briando Francesco e Demuris Salvatore. Sebastiano Taras è indicato come Sebastian.

Sono classificati tutti come manovali generici (*laborer*). Solo Sanna e Soddu figurano sposati. Tutti sono definiti di carnagione scura (*chest*).

Un caso unico nella nostra ricerca è quello di Matteo Sanna che si preparava a fare un lungo viaggio per raggiungere l'amico Gian Andrea Camboni in Canada, a Montreal.

Francesco Brianda - Anni 29 / Indirizzo d'origine: padre Sebastiano / Altezza cm. 164 / Va dal fratello Sebastiano¹⁰⁶, 130

¹⁰⁶ Non ci sono particolari per individuare con esattezza quale dei due Sebastiano Brianda già incontrati sia fratello di Francesco. Un primo emigrato con queste generalità arrivò in America il 18 marzo del 1911 a bordo del Re d'Italia; un secon-

Mulberry Street / [465/466-8].

Salvatore Demuru - Anni 29 / Indirizzo d'origine: padre Tommaso / Altezza cm. 167 / Va dall'amico Gio Batta Careddu¹⁰⁷, 174 Hester Street / [465/466-5].

Giuseppe Desole - Anni 22 / Indirizzo d'origine: padre Salvatore / Altezza cm. 167 / Va dal fratello Gavino¹⁰⁸, 89 Park Street / [465/466-10].

Salvatore Galaffu - Anni 17 / Indirizzo d'origine: madre Maria / Altezza cm. 157 / Va dal cugino Salvatore Taras¹⁰⁹, 106 Bayard Street / [465/466-6].

*Costantino Grisoni*¹¹⁰ - Anni 18 / Indirizzo d'origine: padre Sebastiano / Altezza cm. 164 / Va dal fratello Giovanni¹¹¹ al 106 di Bayard Street / [457/458-13].

Matteo Sanna - Anni 26 / Indirizzo d'origine: moglie Maria / Altezza cm. 164 / Va dallo zio Gianandrea Camboni, a Montreal / [457/458-3].

Giovanni Maria Soddu - Anni 41 / Indirizzo d'origine: moglie Gerolama / Altezza cm. 163 / Va dal fratello Sebastiano¹¹², 106 Bayard Street / [465/466-9].

do il 12 agosto del 1912 a bordo del Stampalia. All'epoca il primo aveva 17 anni, mentre il secondo quasi 20. Tra l'altro, entrambi hanno un padre di nome Sebastiano.

¹⁰⁷ Non abbiamo elementi per individuare questo emigrato, non presente nell'elenco dei berchiddesi.

¹⁰⁸ Era sbarcato ad Ellis Island il 12 luglio 1909 dopo un viaggio a bordo del Moltke.

¹⁰⁹ Potrebbe trattarsi di Salvatore Antonio Taras, giunto a New York l'8 giugno 1912 a bordo del Principe di Piemonte.

¹¹⁰ Dai ricordi del nipote Antonio sappiamo che Costantino, assieme all'amico *Caniggia*, rientrati in Sardegna in attesa di essere arruolati per la guerra, riuscirono, tramite raccomandazioni, a evitare l'arruolamento e fecero rientro in America. Costantino sarebbe rientrato ancora una volta in Sardegna nel 1927, mentre *Caniggia* solo dopo gli anni Trenta.

¹¹¹ Giovanni era arrivato a New York il 1° giugno del 1912, viaggiando sulla nave Calabria.

¹¹² Lo aveva preceduto il 6 settembre del 1912 viaggiando sul Principe di Piemonte.

Sebastiano Taras - Anni 17 / Indirizzo d'origine: padre Gavino / Altezza cm. 163 / Va dal fratello Salvatore, 106 Bayard Street / [465/466-7].

Nieuw Amsterdam: Boulogne Sur Mer, 19 aprile – New York, 28 aprile 1913

In questo viaggio la nave imbarcò i primi 140 passeggeri a Boulogne Sur Mer, località portuale che si affaccia sul canale della Manica, sulla costa francese prospiciente le scogliere di Dover; quindi fece rotta verso nord-est, approdò a Rotterdam dove imbarcò la maggior parte dei passeggeri, 2363.

Nelle trascrizioni sono presenti i soliti errori di lettura. Catterina per Caterina.

Dalle annotazioni risulta che il Marcolini nel 1910-1912 era già stato negli USA, dove risiedeva in una località registrata come Schenets, nome che sta per Schenectady.

Carlo Marcolini - Anni 25 / Indirizzo d'origine: madre Caterina Marcolini / Altezza cm. 169 / Era intenzionato a raggiungere il fratello Francesco a Schenectady (Schenects), New York / [22/23-23].

Principe di Piemonte: Genova, 17 aprile – New York, 2 maggio 1913

Partì da Genova con 353 passeggeri, cinque dei quali berchiddesi; a Napoli la nave ne imbarcò altri 1055; infine a Palermo 616.

E' interessante il caso di Giuseppe Fois e Pasquale Fresu, correttamente registrati ma identificati come provenienti da Be-

reludda. E' una svista ricorrente. Lo stesso errore di trascrizione caratterizza le registrazioni di altri berchiddesi rintracciabili solo negli elenchi manoscritti poiché i loro nomi sono storpiati: Antonio Casa [Casu], Salvatore De Murn [De Muru], Gio Antonio Soddu [Soddu].

Tutti sono definiti lavoratori generici (*laborer*). Solo Soddu era analfabeta. De Muru e Soddu, i più grandi, erano sposati.

Antonio Casu - Anni 18 / Indirizzo d'origine: padre Giovanni / Altezza cm. 151 / Va dal fratello Francesco¹¹³ al 106 di Bayard Street / [548/549-20].

Salvatore De Muru - Anni 31 / Indirizzo d'origine: moglie Sebastiana Demuru Fresu / Altezza cm. 164 / Va dai fratelli Francesco¹¹⁴ e Antonio¹¹⁵, al 106 di Bayard Street / [548/549-17].

Giuseppe Fois - Anni 17, m. 3 / Indirizzo d'origine: madre Tomasina Achenza / Altezza cm. 157 / Va dal fratello Giovanni¹¹⁶ al 106 di Bayard Street / [548/549-16].

Pasquale Fresu - Anni 18 / Indirizzo d'origine: padre Andrea / Altezza cm. 157 / Va dal cugino Gio Batta Sannitu¹¹⁷ al 106 di Bayard Street / [548/549-19].

Gio Antonio Soddu - Anni 28 / Indirizzo d'origine: moglie Maria Soddu / Altezza cm. 163 / Va dall'amico Francesco Casu¹¹⁸ al 106 di Bayard Street / [548/549-18].

¹¹³ Era giunto a New York il 21 aprile del 1911 a bordo del Re d'Italia.

¹¹⁴ Due emigrati con questo nome, il primo giunto a New York il 3 novembre del 1907 a bordo del Liguria, il secondo il 31 ottobre 1909 a bordo del Virginia. Nel 1913 il primo aveva 43 anni; il secondo 27.

¹¹⁵ Era sbarcato a New York il 12 aprile 1912 dopo aver viaggiato sul San Giorgio.

¹¹⁶ Era giunto a New York il 6 settembre del 1912 dopo un viaggio a bordo del Principe di Piemonte.

¹¹⁷ Era arrivato a New York l'8 giugno 1912 a bordo del Principe di Piemonte.

¹¹⁸ Era sbarcato il 21 aprile del 1911 dopo un viaggio con il Re d'Italia.

San Giovanni: Napoli, 19 aprile – New York, 3 maggio 1913

In questo viaggio, che raccoglieva emigrati solo dai porti meridionali, si erano imbarcati 407 a Messina, 1528 a Napoli e 566 a Palermo.

Dalla lettura del registro manoscritto emerge il nome dell'unico berchiddese imbarcato: Giovanni e non Giovanna, come riportato nelle schede informatizzate. Era analfabeta, sposato, capelli e occhi scuri.

Giovanni Dente - Anni 24 / Indirizzo d'origine: moglie Giovanna Maria Murrai / Altezza cm. 154 / Va dall'amico Nicolò Inzaina¹¹⁹ al 34 di Mulberry Street / [106/107-8].

France: Le Havre, 3 maggio – New York, 9 maggio 1913

Solo dalla lettura del registro manoscritto leggiamo che il Casula è l'unico berchiddese imbarcato nel lontano porto francese, assieme ad un altro gruppetto di corregionali. Nella scheda informatizzata, infatti, la sua provenienza non è specificata. Al momento della schedatura non segnalò nessun recapito al quale fosse atteso. (*No address. No body*).

¹¹⁹ Gli Inzaina provenivano tutti da Calangianus, tranne uno che aveva già la cittadinanza americana. Un Nicola Inzaina compie il viaggio da Genova a New York dal 4 al 20 luglio del 1912. E' probabilmente lui che funge da riferimento per l'emigrato in questione.

Il caso di Inzaina è emblematico perché dimostra come, attraverso riferimenti incrociati sia possibile ampliare ancora le nostre conoscenze. Scorrendo gli elenchi degli imbarcati nel transatlantico dove viaggiò Nicola Inzaina, il Principe di Piemonte, ci siamo imbattuti in due berchiddesi i cui nomi ci erano finora sconosciuti poiché registrati in modo assolutamente difforme: Salvatore Antonio Marongiu, registrato come Marogni e Antonio Sanna, schedato come Sanno; entrambi vengono classificati come provenienti da Berchitta. Questo ritrovamento ha permesso di includere i due nei nostri elenchi.

*Sebastiano Casula*¹²⁰ - Anni 28 / Indirizzo d'origine: padre Nicolò / Altezza cm. 163 / [294/295-22].

Re d'Italia: Genova, 28 aprile – New York, 15 maggio 1913

A Genova imbarcò 419 passeggeri; 1119 a Napoli e 600 a Palermo.

Casu, i due Meloni (Francesco Maria è riportato come Francesco Marion) e Pinna sono stati rintracciati nei registri informatizzati. Per gli altri la ricerca è stata molto più lunga; i loro nomi, infatti erano assolutamente incomprensibili e pertanto è stato possibile rintracciarli solo con l'esame dei registri manoscritti. Si tratta di Craba [Cralia], Fresu [Feresu], Galaffu [Galuffo], Ghisu [Glinsu] e Mazza [Mazsa]. Campus è presente solo nel registro manoscritto.

Tutti sono classificati come manovali (*laborer*). Paolo Meloni e Casu sono sposati.

Andrea Campus - Anni 16 / Indirizzo d'origine: padre Sebastiano / Altezza cm. 157 / Va dall'amico Sebastiano Campus / [691-2].

Pietro Casu - Anni 23 / Indirizzo d'origine: moglie Pasqua Casu / Altezza cm. 163 / Va dall'amico Francesco Casu, al 106 di Mulbery Street / [703/704-1].

Tommaso Craba - Anni 30 / Indirizzo d'origine: madre Brian-

¹²⁰ Si tratta con ogni probabilità dello stesso Sebastiano Casula che già una volta aveva fatto il viaggio verso New York, dove era giunto il 22 dicembre del 1907. Poiché la registrazione manoscritta di quel viaggio non è consultabile (alla richiesta di collegamento compare un registro di una nave che in quegli stessi giorni giungeva nel porto americano proveniente da Brema), possiamo dedurre la loro identità dall'età dei due personaggi omonimi: 23 anni nel dicembre del 1907 e 28 nel maggio 1913.

da Craba / Altezza cm. 163 / Va dal nipote Paolo Casula¹²¹, al 106 di Bayard Street / [707/708-30].

Gio Maria Fresu - Anni 22 / Indirizzo d'origine: padre Paolo / Altezza cm. 157 / Va dal fratello Giuliano¹²² al 120 di Mulbery Street / [703/704-2].

*Salvatore Galaffu*¹²³ - Anni 18 / Indirizzo d'origine: madre Maria Galaffu / Altezza cm. 167 / Va dal cugino Paolo Casula al 106 di Bayard Street / [703/704-4].

Francesco Ghisu - Anni 20 / Indirizzo d'origine: padre Giovanni / Altezza cm. 157 / Va dall'amico Sebastiano Campus / [694/695-30].

*Antonio Mazza*¹²⁴ - Anni 17 / Indirizzo d'origine: madre Rosalia Mazza Casu / Altezza cm. 166 / Va dal cugino Antonio Addis¹²⁵ al 106 di Bayard Street / [703/704-5].

Francesco Maria Meloni - Anni 24 / Indirizzo d'origine: padre Gio Maria / Altezza cm. 167 / Va dal cognato Francesco Varriu¹²⁶ al 106 di Bayard Street / [703/704-6].

¹²¹ Era arrivato a New York il 1° dicembre del 1910 a bordo del Regina d'Italia.

¹²² Era arrivato a New York il 18 marzo del 1911 a bordo del Regina d'Italia.

¹²³ Un Salvatore Galaffu, anch'egli figlio di una Maria, giunse a New York anche col precedente viaggio del Re d'Italia del 5 aprile; avevano la stessa destinazione: 106 di Bayard Street, ma avevano segnalato due diverse persone di riferimento, il primo il cugino Salvatore Taras, mentre quest'ultimo il cugino Paolo Casula. Anche l'altezza è differente: 157 per il primo, 166 per il secondo. Inoltre per il secondo manca nel registro l'indicazione se fosse stato precedentemente in America.

¹²⁴ Si tratta dello stesso Antonio Mazza che viaggiò sul Principe di Piemonte e giunse a New York il 6 settembre 1912. Il nome della madre coincide: Rosalia Mazza Casu così come la persona di riferimento a destinazione: il cugino Antonio Addis, al 106 di Bayard Street. Non coincide l'altezza: 151 per il primo, 166 per quest'ultimo. Nel registro del viaggio in questione non è comunque indicato se fosse stato precedentemente negli USA.

¹²⁵ Fece molte volte la traversata atlantica. Il suo primo viaggio è documentato in arrivo a New York il 24 maggio del 1912 a bordo del San Giorgio. In seguito avrebbe viaggiato anche dopo la Grande Guerra, giungendo in America il 10 settembre del 1920 a bordo dell'Italia.

¹²⁶ Si conoscono i particolari del suo viaggio a bordo del Chicago, terminato il 9 maggio del 1914, ma non abbiamo trovato traccia di un suo viaggio precedente che, comunque, aveva sicuramente fatto.

Paolo Meloni - Anni 20 / Indirizzo d'origine: moglie Giovanna Pinna / Altezza cm. 163 / Va dal fratello Salvatore¹²⁷ al 106 di Bayard Street / [691-1].

Antonio Pinna - Anni 21 / Indirizzo d'origine: padre Giovanni / Altezza cm. 163 / Va dal cugino Giovanni¹²⁸ al 106 di Bayard Street / [703/704-3].

Principe di Piemonte: Genova, 29 maggio – New York, 13 giugno 1913

Partì da Genova con 286 passeggeri; a Napoli ne imbarcò altri 934; infine a Palermo 856.

Anche in questo registro molti nomi sono trascritti in maniera errata. Addis, Biancu [Bianca] De Muru [De Mura] e Piga [Pigra] vengono definiti come provenienti da Beretinnada; Carta da Derchidda

Sono tutti manovali (*laborer*), capaci di leggere e scrivere, di carnagione capelli e occhi scuri. Solo Addis è sposato.

*Stefano Addis*¹²⁹ - Anni 35 / Indirizzo d'origine: moglie Maria Addis Fois / Altezza cm. 157 / Va dal cognato Gavino Apeddu¹³⁰ al 106 di Bayard Street / [266/267-4].

Francesco Apeddu - Anni 18, m. 1 / Indirizzo d'origine: padre

¹²⁷ Era arrivato in America il 12 agosto del 1912 a bordo dello Stampalia.

¹²⁸ Era stato compagno di viaggio di Salvatore Meloni, arrivato anche lui in America il 12 agosto del 1912 a bordo dello Stampalia.

¹²⁹ Un altro Stefano Addis, anch'egli di anni 35 raggiunse New York il 6 settembre 1912, viaggiando in una precedente traversata della stessa nave Principe di Piemonte. La moglie si chiamava Maria Giovanna; era alto 163 cm. Sembra non trattarsi della stessa persona benché le analogie siano molte. Va ribadito, però, che i sistemi di registrazione erano molto imprecisi e che nella schedatura dell'Addis in questione è precisato che non era mai stato prima negli Stati Uniti.

¹³⁰ Era arrivato a New York l'8 marzo del 1912 a bordo del Principe di Piemonte.

Gio Maria / Altezza cm. 154 / Va dal fratello Gavino, al 34 di Mulberry Street / [254/255-20].

*Salvatore Biancu*¹³¹ - Anni 27 / Indirizzo d'origine: padre Giovanni / Altezza cm. 157 / Va dal fratello Giuseppe¹³² al 106 di Bayard Street / [266/267-5].

Pietro Maria Carta - Anni 23 / Indirizzo d'origine: madre Tomasina Carta / Altezza cm. 157 / Va dallo zio Paolo Fresu¹³³ al 106 di Bayard Street / [258/259-21].

Paolo De Muru - Anni 23 / Indirizzo d'origine: padre Giov. Maria / Altezza cm. 157 / Va dal cugino Paolo Fresu al 106 di Bayard Street / [266/267-2].

Sebastiano Piga - Anni 16, m 10 / Indirizzo d'origine: padre Sebastiano / Altezza cm. 152 / Va dal cugino Sebastiano Meloni¹³⁴ al 106 di Bayard Street / [266/267-3].

Rochambeau: Le Havre, 21 giugno – New York, 30 giugno 1913

Benché potesse imbarcare 428 passeggeri di seconda classe e 1700 di terza, per un totale di 2128, nei registri manoscritti del viaggio in questione sono presenti i dati di soli 1321 passeggeri.

¹³¹ Non è lo stesso Salvatore Biancu che viaggiò con lo Stampalia e arrivò a New York il 9 agosto 1912. Nel registro di viaggio si afferma che non era stato precedentemente negli Stati Uniti. D'altra parte le età e l'altezza dei due non corrispondono: il Biancu che viaggiò nel 1912 aveva già 27 anni e 6 mesi ed era alto 163 cm.; differisce anche il nome del padre del primo Biancu: Giovanni Maria.

¹³² Abbiamo la registrazione di un emigrato di nome Giuseppe Antonio, arrivato a New York il 12 agosto 1912 a bordo del Stampalia.

¹³³ Non possiamo precisare quale dei due Paolo Fresu di cui abbiamo certificazione sia quello in questione. Il primo (il più probabile, data anche l'età) arrivò il 24 maggio del 1912 a bordo del San Giorgio; il secondo il 20 ottobre viaggiando con il Principe di Piemonte.

¹³⁴ Aveva fatto il viaggio a bordo del San Giorgio, arrivando il 24 maggio del 1912.

Sulla nave, assieme ad emigrati che provenivano da diverse parti d'Europa, si imbarcarono anche due berchiddesi. Nelle registrazioni risultano provenienti genericamente da Sassari. Gavino Casedda è registrato col nome Ganno; un evidente errore di lettura da un documento presentato dall'emigrato (vi = n). Casedda è uno dei pochi berchiddesi che non si fermarono a New York ma proseguirono il loro viaggio per altra destinazione. La meta era Parsons, in Pennsylvania.

Gavino Casedda - Anni 38 / Indirizzo d'origine: moglie Maria Angela / Altezza cm. 172 / Doveva raggiungere lo zio Giorgio Vargiu¹³⁵ a Parsons, Pennsylvania (Pa) 427 / [912/913-12].

Sebastiano Demuru - Anni 27 / Indirizzo d'origine: moglie Andriana, a Sassari / Altezza cm. 163 / Lo attendeva il fratello Salvatore¹³⁶, 106 di Bayard Street, presso un tale Girardelli¹³⁷ / [916/917-7].

Principe di Piemonte: Genova, 8 luglio – New York, 23 luglio 1913

Imbarcò a Genova 195 passeggeri; a Napoli 864; a Palermo 683, per un totale di 1742.

Salvatore Casedda è assente negli elenchi informatizzati. E'

¹³⁵ Non è chiaro se si tratti di Giovan Giorgio Vargiu, uno dei pionieri dell'esodo berchiddese, che arrivò a New York con il secondo viaggio qui documentato, il 3 novembre del 1907 a bordo del Liguria, preceduto solo da due compaesani.

¹³⁶ Non si può precisare chi fosse esattamente questo Salvatore Demuru. Tre viaggi di emigrati con queste generalità corrispondono ad altrettanti arrivi, il 3 novembre del 1907 a bordo del Liguria; il 5 aprile del 1913, a bordo del Re d'Italia; il 2 maggio del 1913, a bordo del Principe di Piemonte.

¹³⁷ Anche su questo Girardelli esistono dubbi. Una ricerca onomastica nelle schede informatizzate di Ellis Island permette di rintracciare dodici emigrati con questo cognome, che giunsero a New York tra il 1905 e il 1920. Sono per la maggior parte di provenienza trentina o austriaca.

stato rintracciato grazie all'esame diretto dei registri manoscritti.

Apeddu, con i suoi 32 anni, è il solo sposato, probabilmente il capo comitiva, poiché gli altri due compagni di viaggio sono giovani appena ventenni.

*Gio Maria Apeddu*¹³⁸ - Anni 32 / Indirizzo d'origine: moglie Maria / Altezza cm. 157 / Raggiungeva il cognato Simone Dau¹³⁹, al 106 di Bayard Street / [183/184-11].

Salvatore Casedda - Anni 19, m. 8 / Indirizzo d'origine: padre Giovanni / Altezza cm. 157 / Raggiungeva l'amico Francesco Asara¹⁴⁰, al 74 di Mulbery Street / [183/184-9].

Salvatore Antonio Sanna - Anni 20 / Indirizzo d'origine: padre Francesco / Altezza cm. 154 / Raggiungeva l'amico Giovanni Maria Casula¹⁴¹, al 106 di Bayard Street / [183/184-10].

Europa: Genova, 9 agosto – New York, 26 agosto 1913

2010 i passeggeri schedati per questo viaggio: 242 si erano imbarcati a Genova; quindi 1415 a Napoli e i rimanenti 353 a Palermo.

Tra gli imbarcati sono stati rintracciati numerosi Sardi ma uno

¹³⁸ Si tratta dello stesso Apeddu che aveva già fatto il viaggio a bordo della Re d'Italia, con arrivo a New York il 21 aprile del 1911. Anche una nota alla sua registrazione precisa che era già stato negli Stati Uniti. Corrisponde sia l'età che il nome della moglie, Maria; dalla registrazione relativa al primo viaggio sappiamo che il cognome di quest'ultima era Dau. Simone Dau, che attendeva l'Apeddu a New York, era, infatti, fratello di Maria. Unico dato discordante è l'altezza, ma ormai è chiaro che in queste registrazioni c'era molta approssimazione. Nel primo viaggio viene classificato come alto 5,6 piedi, mentre nel secondo 5,2.

¹³⁹ Era arrivato il 12 agosto del 1912 a bordo dello Stampalia.

¹⁴⁰ Non si sono rintracciati particolari sul suo viaggio probabilmente poiché il suo nome è stato registrato male.

¹⁴¹ Gio Maria Casula, arrivato il 6 settembre del 1912 con il Principe di Piemonte.

solo proveniva da Berchidda. Alla registrazione viene classificato come manovale.

Pietro Sanna - Anni 24 / Indirizzo d'origine: padre Giovanni / Altezza cm. 149 / Si recava dal fratello Antonio¹⁴², che lo aspettava al 106 di Bayard Street / [654/655-26].

Taormina: Genova, 9 settembre – New York, 23 settembre 1913

192 passeggeri salirono a Genova, 1685 a Napoli e i rimanenti 473 a Palermo.

Anche per questa schedatura informatizzata registriamo un errore di lettura: il paese di provenienza viene citato come Beschidda

Giuseppe Brianda - Anni 44 / Indirizzo d'origine: moglie Maria / Altezza cm. 157 / Si recava dal nipote Sebastiano Casula¹⁴³ / [1041/1042-26].

Re d'Italia: Genova, 9 settembre – New York, 26 settembre 1913

A Genova si imbarcarono 173 passeggeri; a Napoli 1182; a Palermo 875 più 9 indefiniti, per un totale di 2239.

Acca, Busellu, Carta e Puddinu sono stati rintracciati solo in

¹⁴² Non possiamo fornire dati su Antonio Sanna che non compare negli archivi informatizzati.

¹⁴³ Probabilmente aveva già fatto il viaggio verso New York diverse volte: una prima con arrivo il 22 dicembre del 1907; una seconda volta il 9 maggio del 1913. I due personaggi sembrano coincidere così come, grosso modo, la loro età: 23 anni nel dicembre del 1907 e 28 nel maggio 1913.

seguito all'esame diretto dei registri manoscritti. Alcuni nomi sono alterati nella trascrizione informatizzata: Vargiu [Vargin], Puddinu [Puddinn].

Solo due sono analfabeti: Cosseddu e Mazza. Risultano sposati: Carta, Cosseddu, Mazza, Vargiu e Busellu. Quest'ultimo prima è registrato come scapolo, ma poi indica il nome di sua moglie Pasqua come indirizzo di riferimento a Berchidda. L'equivoco può derivare dal fatto che era giovanissimo.

La maggior parte erano manovali (*laborer*); Anton Paolo Taras è definito, con un sinonimo, *workman*: Acca viene schedato come muratore (*masson*); Puddinu, originario di Ozieri, come calzolaio (*shoemaker*); Gerolama Taras come sarta (*tailor*).

Orgolesu non aveva come destinazione finale la città di New York ma una contea dell'entroterra dello stesso stato, Scenectady. Mazza era diretto a Peetzburg, nell'area settentrionale di New Milford, presso New York.

Gerolama Taras¹⁴⁴, sarta venticinquenne, figlia di Paolo Taras, in viaggio con il più giovane fratello Anton Paolo, è il primo emigrato di sesso femminile presente in questa ricerca, proveniente da Berchidda. Il concetto stesso dell'allontanamento da casa non era visto come una concreta prospettiva per le donne. Gerolama e il fratello Anton Paolo erano attesi da un altro fratello, Antonio, che già da tempo risiedeva nell'area newyorke-se. Tra l'altro viaggiava con l'etichetta di sarta, una professione che probabilmente garantiva prospettive economiche ed occupazionali già in partenza di qualche interesse. I due fratelli non intendevano fermarsi nella grande metropoli, ma erano intenzionati a ricomporre un nucleo familiare in un'area periferica di New York, Teaneck, borgata di Bergen County.

¹⁴⁴ In appendice è riportato un articolo di Giuseppe Vargiu, del 1952, nel quale si ripercorrono alcune tappe della vita dell'emigrata e sono evidenziati i momenti più importanti del suo rientro nel paese d'origine.

Giovannino Acca - Anni 18 / Indirizzo d'origine: padre Angelo / Altezza cm. 157 / Si recava dall'amico Annetto Taras¹⁴⁵, al 106 di Bayard Street / [382/383-26].

Salvatore Antonio Busellu - Anni 17, m. 10 / Indirizzo d'origine moglie Pasqua Busellu / Altezza cm. 169 / Si recava dal padre Leonardo Busellu¹⁴⁶, al 70 di Mulbery Street / [390/391-25].

Salvatore Carta - Anni 35 / Indirizzo d'origine: moglie Michela / Altezza cm. 157 / Si recava dal fratello Giuseppe Antonio Carta¹⁴⁷, al 191 di Hester Street / [382/383-23].

Antonio Maria Cosseddu - Anni 33 / Indirizzo d'origine: moglie Pasqua / Altezza cm. 157 / Si recava dall'amico Gio Maria Canu¹⁴⁸, al 106 di Bayard Street / [383/383-22].

Gio Maria Mazza - Anni 42 / Indirizzo d'origine: moglie Antonia Mazza Brianda / Altezza cm. 157 / Si recava dal cugino Tomaso Spolitlu¹⁴⁹, a Peetsburg, N. Y., Bosc 147 / [382/383-20].

Gio Antonio Orgolesu - Anni 36 / Indirizzo d'origine: madre Martina Orgolesu / Altezza cm. 163 / Si recava dall'amico Francesco Marcolini¹⁵⁰, 309 Front Street, Scenectady, N. Y. / [386/387-22].

Gavino Puddinu - Anni 29 / Indirizzo d'origine: padre Gio Battista / Altezza cm. 157 / Si recava dal cugino Martino Sini¹⁵¹, al 106 di Bayard Street / [390/391-24].

Anton Paolo Taras - Anni 16, m. 2 / Indirizzo d'origine: padre

¹⁴⁵ Non sono stati rintracciati particolari sul suo viaggio.

¹⁴⁶ Non sono stati rintracciati particolari sul suo viaggio.

¹⁴⁷ Non sono stati rintracciati particolari sul suo viaggio. Nei nostri elenchi figura solo un Giuseppe Carta, arrivato in America il 18 marzo del 1911 a bordo del Regina d'Italia.

¹⁴⁸ Arrivato il 6 settembre del 1912 a bordo del Principe di Piemonte.

¹⁴⁹ Non è stato rintracciato il suo viaggio.

¹⁵⁰ Lo avevamo trovato come riferimento di altri in occasione del viaggio del fratello Carlo, il 28 aprile del 1913.

¹⁵¹ Viaggiò sul Principe di Piemonte che giunse a New York l'8 marzo del 1912.

Paolo / Altezza cm. 157 / Si recava a Teaneck N. J. dal fratello Antonio¹⁵², in Congress Avenue / [390/391-22].

Gerolama Taras - Anni 25 / Indirizzo d'origine: padre Paolo / Altezza cm. 163 / Si recava a Teaneck N. J. dal fratello Antonio, in Congress Avenue / [390/391-23].

Giuseppe Vargiu - Anni 37 / Indirizzo d'origine: Gerolama Vargiu Campus / Altezza cm. 163 / Si recava dal fratello Sebastiano¹⁵³, al 106 di Bayard Street / [382 / 383-21].

Mendoza: Genova, 27 settembre – New York, 13 ottobre 1913

A Genova si imbarcarono 141 passeggeri; a Napoli 1222 a Palermo 353, per un totale di 1716.

Tra gli imbarcati figurano due soli berchiddesi.

Fresu aveva alcune caratteristiche fisiche non consuete: era definito di colorito roseo (*rosy*), a differenze di quasi tutti i suoi compaesani, registrati come di colorito scuro (*dark*); inoltre era piuttosto alto.

Antonio Stefano Fresu - Anni 37 / Indirizzo d'origine: moglie Giacomina / Altezza cm. 178 / Si recava dal fratello Paolo¹⁵⁴, al 106 di Bayard Street / [729/730-10].

Antonio Gaias - Anni 25 / Indirizzo d'origine: padre Francesco Antonio / Altezza cm. 157 / Si recava dall'amico Pietro Piccioli¹⁵⁵, al 34 di Mulberry Street / [734/735-3].

¹⁵² Nei nostri elenchi Antonio Taras manca. E' presente, però, Antonio Stefano, che arrivò il 6 settembre del 1912 a bordo del Principe di Piemonte.

¹⁵³ Era arrivato il 6 settembre del 1912 a bordo del Principe di Piemonte.

¹⁵⁴ Abbiamo già segnalata l'incertezza circa l'identificazione dei due Paolo Fresu. Il primo all'epoca doveva avere 40 anni; il secondo 27. Per i loro viaggi vedi le annotazioni precedenti e le tabelle finali.

¹⁵⁵ Non si conosce l'origine di questo personaggio.

Oceanic: Southampton, 22 aprile – New York, 29 aprile 1914

Il transatlantico era partito il 22 aprile da Cherbourg, un importante porto della Bassa Normandia, nella Francia nord-occidentale, nel dipartimento della Manica, dove aveva imbarcato 190 passeggeri; Lo stesso giorno aveva toccato Southampton, città dell'Hampshire, nel sud-est del Regno Unito, di fronte all'isola di White, dove erano saliti a bordo altri 574 passeggeri, tra i quali dieci berchiddesi; infine, a Queenstown, sulla costa occidentale dell'Irlanda, aveva completato il carico imbarcando altri 354 emigranti, per un totale di 1118 passeggeri. Da qui era partito il 23 aprile per l'America settentrionale.

E' un viaggio insolito e molto più impegnativo per i dieci berchiddesi che si imbarcarono su questo transatlantico. Sono poche le traversate che iniziarono in porti non italiani e per di più esterni al Mediterraneo. In tre casi il viaggio iniziò nelle coste settentrionali della Francia, a Le Havre: due volte il transatlantico scelto fu il France, che navigò arrivando a New York una prima volta il 9 maggio del 1913 e una seconda il 19 giugno del 1914; il terzo viaggio è quello del Rochambeau, giunto il 30 giugno del 1913.

Quello di cui trattiamo è l'unico caso di traversata atlantica iniziata così lontano dall'isola d'origine e dai consueti luoghi d'imbarco del Tirreno, in un porto persino al di fuori del continente europeo.

La località di provenienza, Berchidda, è quasi sempre segnalata in modo errato; Beschidda e, una volta, addirittura Berachadola. Anche i cognomi a volte sono alterati: Appeddi, Orgolesi, Scani. Meloni è registrato come Maloni e la trascrizione informatizzata lo indica come Malorri. Di Mu non possiamo segnalare se non l'età poiché il collegamento alla pagina manoscritta non è attivo.

Tra i passeggeri sardi imbarcati, Crasta, Meloni, Nieddu e Scanu sono sposati; tutti erano classificati come lavoratori generici tranne Scanu, calzolaio (*shoemaker*).

Taras risulta essere già stato negli USA e la sua destinazione finale era molto lontana da New York, dove si fermavano tutti gli altri: era diretto a Pittsfield, nel Massachusetts, poco più di 200 km. dal porto d'arrivo.

Francesco Brianda - Anni 27 / Indirizzo d'origine: padre Sebastiano / Altezza cm. 163 / Lo attendeva il fratello Sebastiano¹⁵⁶, al 91 di Mulberry Street / [110/111-27].

*Giovanni Maria Crasta*¹⁵⁷ - Anni 37 / Indirizzo d'origine: moglie Maria Antonia Crasta / Altezza cm. 163 / Lo attendeva il cognato Nicola Pinna¹⁵⁸, al 106 di Bayard Street / [110/111-28].

*Gavino Desole*¹⁵⁹ - Anni 29 / Indirizzo d'origine: fratello Sebastiano / Altezza cm. 163 / Lo attendeva il fratello Giuseppe¹⁶⁰, al 106 di Bayard Street / [110/111-23].

¹⁵⁶ Conosciamo due giovani con questo nome: un primo, arrivato il 18 marzo del 1911 a bordo del Regina d'Italia e un secondo il 12 agosto del 1912, a bordo dello Stampalia. Il primo all'epoca era appena diciassettenne, il secondo ventenne.

¹⁵⁷ Un Gio Maria Crasta, figlio di Sebastiano, era già emigrato nel 1907. Era giunto a New York il 3 novembre dopo un viaggio a bordo del Liguria. A distanza di 7 anni anche questo Crasta doveva avere 37 anni, per cui potrebbe ipotizzarsi l'identità dei due personaggi. Le annotazioni del registro manoscritto, però, attestano che Giovanni Maria Crasta non era mai stato prima negli Usa, anche se abbiamo più volte sottolineato la possibilità che nei documenti di Ellis Island ci siano molti errori. Anche l'altezza dei due non corrisponde: il primo Crasta era alto 169 cm.

¹⁵⁸ Non è stato rintracciato in questa ricerca. Per questo il suo nome è incluso nell'elenco degli emigrati non schedati.

¹⁵⁹ Non sembra potersi identificare con il Gavino Desole figlio di Salvatore, che aveva già compiuto il viaggio giungendo a New York il 12 luglio 1909, viaggiando a bordo del Moltke. Questo Desole aveva a quei tempi 23 anni, per cui nel 1914 ne dovrebbe avere 28 e non 29. Il registro del 1914, inoltre, attesta che il Desole che viaggiava sull'Oceanic non era mai stato prima negli USA. Anche in questo caso, inoltre, l'altezza dei due non corrisponde: 168 cm. per il primo, 163 per il secondo.

¹⁶⁰ Arrivato il 5 aprile 1913 a bordo del Re d'Italia.

Antonio Fresu - Anni 25 / Indirizzo d'origine: fratello Sisinio / Altezza cm. 154 / Lo attendeva il fratello Sebastiano Antonio¹⁶¹, al 106 di Bayard Street [110/111-24].

*Antonio Gaias*¹⁶² - Anni 26 / Indirizzo d'origine: padre Stefano / Altezza cm. 160 / Lo attendeva l'amico Antonio Orgolesu¹⁶³, al 130 di Mulberry Street [110/111-29].

Giovanni Maria Meloni - Anni 26 / Indirizzo d'origine: moglie Francesca Meloni / Altezza cm. 160 / Lo attendeva il cugino Gavino Appeddu¹⁶⁴ al 106 di Bayard Street [110/111-26].

Antonio Mario Mu - Anni 22.

*Domenico Nieddu*¹⁶⁵ - Anni 30 / Indirizzo d'origine: moglie Giovanna ?Fogu?¹⁶⁶ / Altezza cm. 166 / Lo attendeva il fratello Giommaria¹⁶⁷, al 106 di Bayard Street [118/119-25].

Elia Scanu - Anni 35 / Indirizzo d'origine: moglie Martina Scanu / Altezza cm. 163 / Lo attendeva il fratello Barbaro¹⁶⁸ all'84 di Mulberry Street [110/111-30].

Francesco Taras - Anni 27 / Indirizzo d'origine: padre Giov.

¹⁶¹ Non abbiamo trovato traccia di questo emigrato.

¹⁶² Un omonimo di 25 anni era già arrivato a New York il 13 ottobre del 1913 dopo aver viaggiato a bordo del Mendoza. Il primo era figlio di Francesco Antonio; questo, di Stefano. Pertanto, nonostante l'età coincida, i due non possono essere la stessa persona. D'altra parte il registro annota che il secondo Gaia non era mai stato prima negli USA.

¹⁶³ Conosciamo solo un Gio Antonio Orgolesu, ma non ci sono elementi per sostenere che corrisponda a questo Antonio Orgolesu.

¹⁶⁴ Era arrivato a New York il 13 giugno del 1913 a bordo del Principe di Piemonte. Il cognome in questione talvolta si trova scritto con la doppia p (Appeddu), talvolta con una sola p (Apeddu), senza che questo significhi che ci troviamo di fronte a due persone diverse. Questa differenza, dovuta ad errori di trascrizione, esiste ancora oggi.

¹⁶⁵ Ancora da ricordi di Antonio Grixoni il suo viaggio viene anticipato erroneamente al 1° giugno del 1912.

¹⁶⁶ Qui e altrove il nome è tra punti interrogativi [?XXXXX?] poiché la lettura del manoscritto è problematica.

¹⁶⁷ Due emigrati si adattano a questa identificazione: Gian Maria, arrivato il 24 maggio del 1912 a bordo del San Giorgio e Gio Mario, arrivato il 6 settembre del 1912 a bordo del Principe di Piemonte.

¹⁶⁸ Era arrivato il 24 maggio del 1912 a bordo del San Giorgio.

Luigi / Altezza cm. 163 / Lo attendeva il fratello Giovanni¹⁶⁹ al 14 di Royal Avenue, Pittsfield, Massachusetts / [110/111-25].

Chicago: Le Havre, 29 aprile – New York, 9 maggio 1914

In questo viaggio sono state esaminate le registrazioni di 1029 emigrati.

Sono presenti anche in questa occasione i soliti errori di lettura: Vargiu [Vargin] e Nieddu [Meddu]. Solo quest'ultimo è sposato; capelli e occhi marroni per Nieddu, neri per Vargiu.

*Francesco Nieddu*¹⁷⁰ - Anni 34 / Indirizzo d'origine: moglie Giovanna Nieddu / Altezza cm. 172 / Si recava dal cognato Tommaso Langiu¹⁷¹, al 34 di Mulberry Street / [543/544-6].

*Francesco Vargiu*¹⁷² - Anni 19 / Indirizzo d'origine: padre Stefano / Altezza cm. 169 / Si recava dall'amico Sebastiano Nieddu¹⁷³, al 106 di Bayard Street / [539/540-12].

Regina d'Italia: Genova, 29 aprile – New York, 15 maggio 1914

Tra i 1618 passeggeri (136 imbarcati a Genova, 1160 a Napoli, 307 a Palermo, più 15 non specificati) solo uno è berchidese. Il luogo di provenienza è ancora una volta trascritto in

¹⁶⁹ L'identificazione non è sicura. I Taras erano da tempo numerosi in America. Nel nostro caso potremmo identificare questo Giovanni con Gio Maria, emigrato il 18 marzo del 1911 dopo un viaggio sul Regina d'Italia. Giovanni potrebbe essere però un ulteriore membro della famiglia.

¹⁷⁰ Da una nota del registro manoscritto sappiamo che era già stato negli USA.

¹⁷¹ Arrivò il 1° giugno 1912 a bordo del Calabria.

¹⁷² Da una nota del registro manoscritto sappiamo che era già stato negli USA.

¹⁷³ Arrivò il 6 settembre del 1912 a bordo del Principe di Piemonte.

forma errata: Berchidte.

Dal confronto con il caso precedente si evidenzia come il viaggio da Le Havre, benché più scomodo a causa della maggior distanza dal luogo di partenza, la Sardegna, rispetto a Genova, era molto più veloce; per compiere il tragitto dalla Manica a New York si impiegavano sei giorni in meno rispetto al viaggio in partenza dall'Italia.

Giuseppe Fois - Anni 24 / Indirizzo d'origine: padre Francesco / Altezza cm. 157 / Si recava dal fratello Bartolomeo¹⁷⁴, al 402 di ?Nett? Street, Pittsfield, Massachusetts / [359/360-4].

France: Le Havre, 13 giugno – New York, 19 giugno 1914

Il France era un transatlantico di lusso. Metà dei passeggeri imbarcati erano generalmente di prima classe: tutt'altro che emigranti senza soldi e con qualche speranza. Si trattava di passeggeri facoltosi che facevano il viaggio per diletto o per affari. Per questo motivo il registro esaminato riporta solo 849 nominativi di passeggeri che possiamo configurare come emigranti. Tra questi è stata registrata un'intera famiglia, la famiglia Piga. Maria Piga è la seconda donna che incontriamo. Era moglie di Leonardo Piga, originario di Berchidda ma, in quel momento, cittadino USA di Curwensville, (Pennsylvania), poiché, evidentemente, aveva già fatto in precedenza l'avventuroso viaggio e risiedeva nella cittadina da tempo. Maria e Leonardo erano in compagnia di due figli, Andrea e Pietro, due bambini, gli emigranti più giovani che abbiamo rintracciato, rispettivamente di 7 e 9 anni. Nell'elenco figura anche una terza donna, Maria Taras. Anche il registro di questa nave contiene i

¹⁷⁴ Viaggiò a bordo del Regina d'Italia che arrivò a New York il 18 marzo del 1911.

soliti errori di trascrizione Andrea [Andreo]; Taras [Faros]. Maria Taras è stata rintracciata solo grazie all'esame del quaderno manoscritto.

Leonardo è classificato come lavorante generico (*laborer*); Maria Piga e Maria Taras come casalinghe (*housewife*). Solo Andrea, 7 anni, non aveva ancora imparato a leggere e scrivere. La famiglia Piga doveva recarsi a Curwensville, Box 715, dove li attendeva l'amico Franco Prande.

Maria Taras non era sposata; anche lei, come Leonardo Piga, era già stata in America, precisamente a Teaneck, New Jersey, dove era attesa in un'abitazione imprecisata di Congress Avenue dal fratello Giovanni.

Andrea Piga - Anni 7 / Indirizzo d'origine: zio Giovanni Piga / Altezza non indicata / Era atteso dall'amico del padre, Franco Grande¹⁷⁵, a Curwensville (Pa), Box 715 / [686/687-25].

*Leonardo Piga*¹⁷⁶ - Anni 34 / Indirizzo d'origine: fratello Giovanni / Altezza cm. 172 / Era atteso a Curwensville (Pa), Box 715, dall'amico Franco Grande / [686/687-22].

Maria Piga - Anni 32 / Indirizzo d'origine: cognato Giovanni Piga / Altezza cm. 169 / Era attesa dall'amico del marito Fran-

¹⁷⁵ Non abbiamo ulteriori notizie di questo emigrato.

¹⁷⁶ Aveva compiuto un precedente viaggio a bordo del Liguria, partendo da Genova il 17 ottobre con arrivo a New York il 3 novembre del 1907. Tra i viaggi documentati in questa ricerca archivistica è il secondo non il quale ci siamo imbattuti. Avevano preceduto Leonardo Piga e i suoi tredici compagni di viaggio solo tre compaesani, Antonio Carta, Gio Antonio Casula e Pietro Orgolesu, i quali avevano preso il transatlantico Re d'Italia, che era partito da Genova solo una settimana prima, il 9 ottobre, ed era approdato ad Ellis Island il 28 dello stesso mese. Distingue le due registrazioni relative a Leonardo Piga una leggera differenza di altezza, che viene segnalata, di 169 cm. la prima volta e 172 la seconda. Va segnalato che al tempo della prima traversata (1907) Leonardo risultava sposato con Maddalena Soddu, mentre sette anni dopo la moglie, che viaggiava con lui, viene registrata sotto il nome di Maria. Non sappiamo se i due bambini che viaggiavano con loro fossero figli della prima o della seconda moglie. Ulteriori ricerche nei registri dell'anagrafe di Berchidda potranno chiarire questi dubbi.

co Grande, a Curwensville (Pa), Box 715 / [686/687-23].

Pietro Piga - Anni 9 / Indirizzo d'origine: zio Giovanni Piga / Altezza non indicata / Era atteso dall'amico del padre, Franco Grande, a Curwensville (Pa), Box 715 / [686/687-24].

Maria Taras - Anni 24 / Indirizzo d'origine: padre Paolo / Altezza cm. 154 / Era attesa dal fratello Giovanni¹⁷⁷ in Congress Avenue a Teaneck, New Jersey / [690/691-4].

Taormina: Genova, 11 maggio – New York, 26 maggio 1915

A Genova si imbarcarono 213 passeggeri, a Napoli 436, a Palermo 67, per un totale di 716.

Tre berchiddesi partirono da Genova per un viaggio che si prospettava sempre meno sicuro a causa del pericolo di affondamenti da parte dei sottomarini tedeschi nei confronti delle navi che collegavano gli Stati Uniti all'Europa. Lo testimonia il ridotto numero degli emigranti schedati nel registro del Taormina. Solo 716 rispetto ai 2350 della traversata precedente della stessa nave già esaminata¹⁷⁸ e rispetto ai 2680 passeggeri che potevano essere imbarcati a pieno carico. Il viaggio del Taormina è l'ultimo nel quale sono stati individuati nominativi di passeggeri provenienti da Berchidda prima della fase finale della prima Guerra Mondiale e della ripresa dei collegamenti regolari tra Europa e America, a conflitto concluso. Solo nel 1920 abbiamo rintracciato elementi che ci riportano agli ultimi spostamenti degli emigrati che ci interessano, prima della crisi del fenomeno migratorio verso le Americhe.

Nelle trascrizioni delle registrazioni della traversata in questione sono presenti i soliti errori di lettura. Grisoni [Grisani] e

¹⁷⁷ Probabilmente Giovanni è un membro della famiglia non meglio documentato.

¹⁷⁸ Viaggio con arrivo il 23 settembre 1913.

Berchidda [Berchrilda e Berknilda].

Nessuno dei tre emigranti era sposato. Erano tutti capaci di leggere e scrivere.

Antonio Addis - Anni 30 / Indirizzo d'origine: padre Gio Maria / Altezza cm. 148 / Doveva raggiungere il cugino Antonio Mazza¹⁷⁹ / [878/879-11].

Costantino Grisoni - Anni 21 / Indirizzo d'origine: padre Sebastiano / Altezza cm. 148 / Doveva raggiungere il cugino Giovanni Murrai¹⁸⁰ al 106 di Bayard Street / [878/879-10].

Giuliano Nieddu - Anni 20 / Indirizzo d'origine: padre Mario / Altezza cm. 148 / Raggiungeva il fratello Mario¹⁸¹ al 106 di Bayard Street / [878/879-9].

Italia: Napoli, 27 agosto – New York, 10 settembre 1920

E' stato esaminato il registro — questa volta dattiloscritto —, dove sono classificati 1049 emigrati imbarcati a Napoli.

Nelle trascrizioni sono presenti i soliti errori di lettura. Bercidda o Berchida per Berchidda; Massa per Mazza.

Alcuni particolari su Addis: era analfabeta e viene definito riservista, inabile. Era già stato negli USA (marzo 1916), in particolare a New York.

Per Marcolini la destinazione finale viene indicata per la prima volta con la specificazione: New York, Brooklyn. Era già stato negli USA (dicembre 1915).

Alcuni particolari accomunano entrambi gli emigranti. Un'annotazione specifica "Res Usa Ret", che significa: "Residente

¹⁷⁹ Un Antonio Mazza viaggiò sul Principe di Piemonte, con arrivo a New York il 6 settembre del 1912; un secondo sul Re d'Italia, con arrivo il 5 maggio del 1913.

¹⁸⁰ Non si sono rintracciati i dati sul viaggio di questo emigrato.

¹⁸¹ Un Gio Mario Nieddu viaggiò sul Principe di Piemonte che arrivò a New York il 6 settembre 1912. Mario potrebbe essere però, un altro individuo.

negli Usa, in viaggio di ritorno”. Un'altra precisa che il biglietto della traversata era stato pagato dal governo italiano. Entrambi venivano classificati come immigrati residenti stabili (*permanent*).

Antonio Addis - Anni 36 / Indirizzo d'origine: padre Giovanni / Altezza cm. 166 / Era intenzionato a raggiungere il cugino Antonio Mazza al 106 di Nagard Street / [539/540-10].

Carlo Marcolini - Anni 33 / Indirizzo d'origine: moglie Giovanna / Altezza cm. 169 / Voleva raggiungere il fratello Francesco¹⁸², al 46 di Rosin Street, a Brooklyn, New York / [507/508-25].

Re d'Italia: Napoli, 2 dicembre – New York, 19 dicembre 1920

I registri di questo viaggio sono gli ultimi che conservino traccia di passeggeri provenienti da Berchidda. I primi 665 passeggeri si imbarcarono a Genova, quindi 1369 a Napoli.

Taras è classificato non come di consueto, *labourer*, lavoratore generico, ma come *farmer*, contadino. Entrambi gli emigranti avevano potuto contare su sovvenzioni governative per poter pagare il viaggio in America. Erano già stati negli Usa, Carta nel 1913, a New York, Taras nel 1911, nel Massachusetts.

Anche in questo registro sono presenti i soliti errori di lettura: Casulo per Casula; Puddino per Puddinu.

*Pietro Carta*¹⁸³ - Anni 30 / Indirizzo d'origine: madre Caterina

¹⁸² Lo avevamo diverse volte trovato come riferimento del viaggio del fratello Carlo.

¹⁸³ Non si tratta di Pietro Maria Carta, giunto a New York il 13 giugno del 1913 a bordo del Principe di Piemonte. Anche se l'età potrebbe corrispondere (Pietro Ma-

Casula / Doveva raggiungere il cugino Savino¹⁸⁴ Puddinu, al 142 di Baxter Street / Altezza cm. 169 / [218/219-1].

Giovanni Maria Taras¹⁸⁵ - Anni 30 / Indirizzo d'origine: padre Giovanni / Doveva raggiungere il cugino Francesco Appeddu¹⁸⁶, al 142 di Baxter Street / Altezza cm. 163 / [218/219-2].



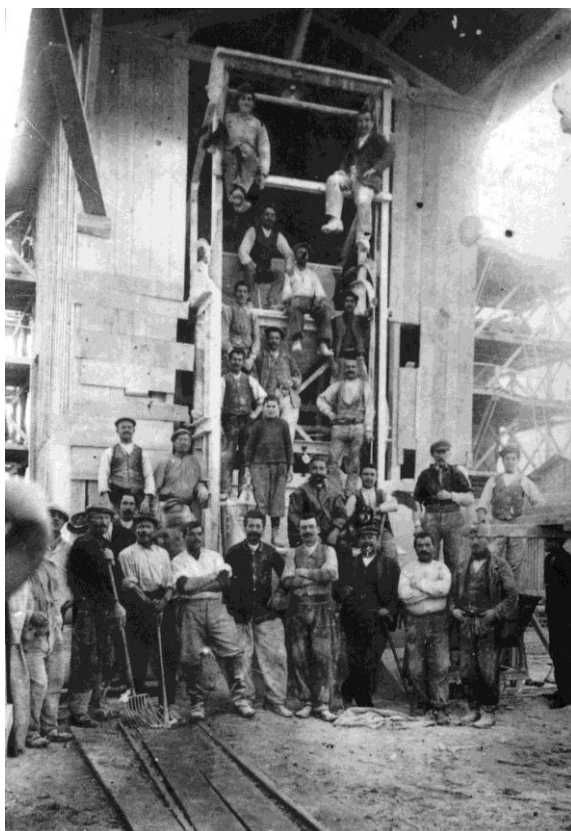
ria nel 1913 aveva 23 anni), non così il nome delle rispettive madri: Pietro Maria, infatti, era figlio di Tomasina Carta.

¹⁸⁴ La lettura è inequivocabile perché i registri iniziavano ad essere dattiloscritti. E' possibile, però, che il nome in questione fosse non Savino ma Gavino; l'errore potrebbe essere stato determinato da una errata lettura dei documenti di identità. In questo caso ci troveremmo di fronte al Gavino Puddinu che giunse a New York il 26 settembre del 1913 a bordo del Re d'Italia.

¹⁸⁵ Si tratta di Gio Maria Taras giunto a New York il 18 maggio del 1911 dopo aver viaggiato a bordo del Regina d'Italia.

¹⁸⁶ Era giunto a New York il 13 giugno del 1913 a bordo del Principe di Piemonte

GALLERIA DI IMMAGINI¹⁸⁷



Emigrati provenienti da paesi della Sardegna settentrionale al lavoro in un cantiere di New York negli anni Venti del '900

¹⁸⁷ Le immagini sono state segnalate da Geremia Campus, Maria Paola Casu, Luciano Crasta, Giuliano Fresu, Antonio Grixoni, Antonietta Langiu, Giampaolo Nieddu, Francesca Santu.

Alcune sono tratte dai volumi:

- *In Berchidda*, a cura di M. P. Casu, nn. 141, 144, 145.

- M. Boninu, S. Flore *Tula. Retrattos e ammentos*, nn. 4. 10.



New York 1910

Prima fila in alto da sinistra: Peppe Casedda, Antoni Doneddu, Paolo Rassu (Demuru), Barore Casu (Caxittu), ? Fois.

Seconda fila: Giovanni Casu, Gavino Desole, Sebastiano Campus, Ciccu Casu, Tiu Picci Sini.

Da notare la simbologia del gruppo, che intende trasmettere a chi guarda la foto, e probabilmente ai parenti rimasti in paese, oltre ad una sensazione di benessere, il senso dell'unione e della solidarietà. Nella seconda fila il primo da sinistra tiene nella mano sinistra qualcosa che condivide col compagno che gli sta a fianco. Il primo, il terzo e il quinto poggiano la mano sulla spalla del compagno che sta loro davanti. Il secondo e il quarto stringono la mano. Un uguale gesto di unione lega il primo e il secondo della prima fila, così come il terzo e il quarto. Da notare che il secondo ha la sigaretta in mano, a simboleggiare probabilmente uno stato sociale reale o forse simulato, che permetteva un lusso da molti invidiato in patria. Il quarto e il quinto

della prima fila sono uniti dalla presenza del cappello, di foggia moderna, che nasconde la mano del quinto; anche questo può essere considerato un simbolo, di realizzazione sociale ed economica.



Gruppo di Berchiddesi in America nel 1918. Si riconoscono Salvatore Antonio Crasta, Giovanni Maria Casula, Paolo Sannitu, Antonio Gaias, Giovanni Fois, Salvatore Meloni (*Barore Malteddu*) [...] e Antonio Stefano Taras.

Gli emigrati partirono da Genova con la nave *Principe di Piemonte* e arrivarono a New York il 6 settembre del 1912. Fecero ritorno nel paese d'origine nel 1922 facendo la traversata sulla nave *Bianca Mano*.

Rispetto alla foto del 1910 si nota una minore cura scenica e un aspetto generalmente più trasandato dei personaggi fotografati.



Gavino Sini, Paolo Casula, Gavino Scanu in un'immagine scherzosa, vestiti da cow boys.

A. Langiu, *Sas paraulas*, p. 138 si dilunga nella descrizione di questa fotografia che era stata consegnata al padre Giovanni, allora giovanissimo, perché avesse la sensazione di come vive-

vano allegramente in America gli emigrati, tra i quali suo padre Tommaso Langiu. Riportiamo il brano e la traduzione di Bastianina Calvia.

...la foto rimandava l'immagine di tre uomini, di cui uno col cappello, che, intorno ad un tavolo in mezzo a una radura tra le piante, si puntavano reciprocamente la pistola. Era certamente uno scherzo tra amici o forse una prova generale di una possibile spartizione di quella terra ricca di vegetazione che si vedeva alle loro spalle? Sarebbe rimasto sempre un mistero per il figlio (*di Tommaso*) e più tardi per i nipoti che avrebbero guardato nei minimi particolari lo strano dagherrotipo. Avrebbero osservato che sul rustico tavolino apparivano delle carte, forse da gioco, su cui due degli uomini poggiavano la mano sinistra, mentre il terzo, più lontano, li guardava freddamente, puntando su di loro la sua pistola dalla canna lunghissima. Nessuno sarebbe ritornato mai a raccontare come erano andate le cose?

...in su retrattu b'aiat tres omnes ammeccendesi pari pari sa pistola: unu in cappellu, in giru a una banca in mesu a una padima alvurada. Una burula tra amigos podiat essere una proa de iscumbattu pro si paltire su terrinu 'ilde chi s'idiat a palas? De su misteriu non benzein mai a cabu, ne su fizu e nemmancu sos nebodes ch'istaian ispelciulende su retrattu istrambotigu. Subra unu taulinu rustigu b'aiat cosa 'e caltas de giogu e duos omnes ponzendebi sa manu manca, su telzu pius attesu, lis pariat chi abbaidendesilos a malaju los poniat a sa miria cun sa pistola a canna longa. A fagher sos contos de su chi bi fit suz-zessu calchiunu diat esser torradu?

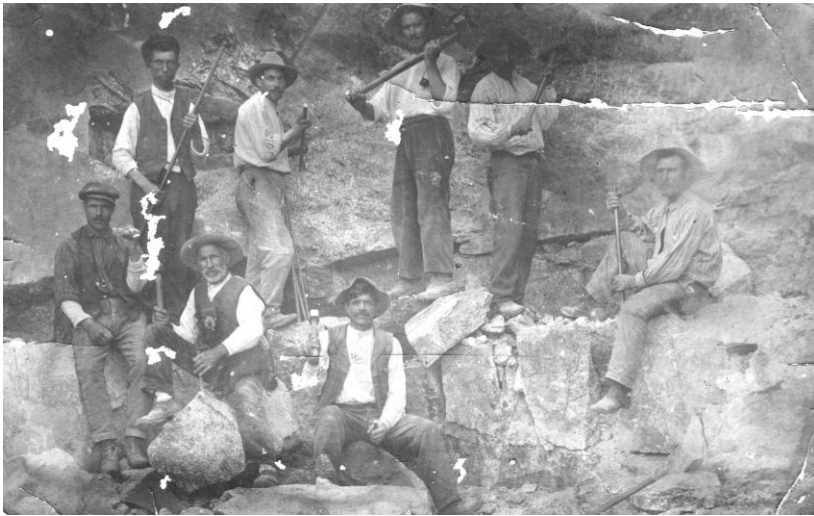
Alcuni particolari della descrizione non corrispondono. Forse ciò è dovuto a non perfetti ricordi di Antonietta Langiu, o forse la scrittrice era in possesso di una fotografia dello stesso tenore ma dai particolari leggermente differenti e con diversi soggetti.



Tommaso (Tomeu) Langiu, originario di Oschiri



Barbaro Scanu

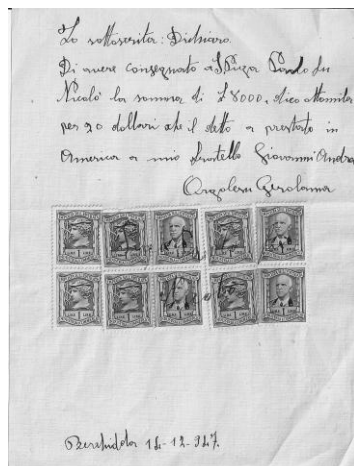


Emigrati sardi impiegati nella costruzione di una ferrovia. In entrambe le foto è ritratto Giovan Giorgio Casu.



Sebastiano (*Zanu*) Santu, Antonio Casu, *Barore* Pinna, Giovanni Maria Demuru e Carlino Marcolini in una foto degli anni Venti.

Da notare una simbologia forse inconscia. I berchiddesi DOC sono legati da gesti espliciti in un cerchio “indissolubile”; Marcolini, invece, berchiddese di adozione, appare quasi come un elemento che fa parte del gruppo ma non è perfettamente integrato.



In alto una dichiarazione di Gerolama Orgolesu, sorella di Giovanni Andrea, attestante il saldo di un debito. A lato Giovanni Andrea Orgolesu, seduto al centro;

a sinistra Antonio Stefano Taras.

In basso ricevuta di spedizione all'indirizzo: John Argola, 323 2nd Str., Syracuse, N. Y.

ACCOUNT NO.		DATE 11-30-1917		000039
☒ CASH	☐ CHECK	☐ DRAFT	☐ MONEY ORDER	
RECEIVED OF <i>John Argola</i>				
ADDRESS 323 2nd Str.		Syracuse, N. Y.		
		DOLLARS \$ 20.00		
DETAIL	ACCOUNT	NOTE		
AMOUNT DUE				
AMOUNT PAID	20.00			
BALANCE DUE				
818-1 ☐				

DI SCENNA TRAVEL SERVICE
TRAVEL — INSURANCE — NOTARY PUBLIC
529 NORTH STATE ST. SYRACUSE, N. Y. 13203
Phone 478-3115

by *A. Di Scenna*
Thank You



1965. Giovanni Andrea Orgolesu con la moglie Agnese, la figlia Margaret e il genero Robert Barret, graduato dei Marines. In basso attestazione bancaria di un versamento effettuato nel 1967 in occasione di un'eredità a John Argola, 232, 2nd St., Syracuse NY 13209 USA

BANCO DI SARDEGNA Mod. R. CO. 23

INCASSATO Dele 24/1/67

de Sig. Hie Antonio Mario
l'importo sottoindicato
per

Rovito no in essere al L. 348000
Sig. JOHN ARGOLA
323 2ND ST
SYRACUSE NY 13209 USA
T. 348000

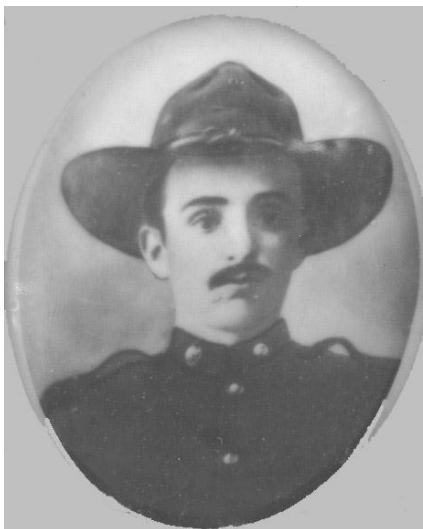
Causale 1190 T. 348000

BANCO DI SARDEGNA (I.C.A.S.)
24 FEBBRE 1967
PAGATO IL CONTABILE

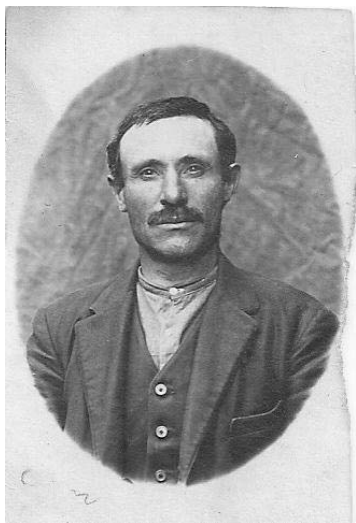


Due immagini della famiglia Marcolini

Matrimonio in casa Marcolini



Antonio Nieddu



Bernardino Fresu in abiti borghesi e con la divisa militare durante la Grande Guerra



Teodoro Curadi



Giovanni Grixoni

Emigrati in arrivo a New York (Ellis Island)

1 - In questo quadro riassuntivo sono elencati i nomi degli emigrati berchiddesi raggruppati per viaggio.

Re d'Italia, 28 ottobre 1907

Antonio Carta (a. 18)
Gio Antonio Casula (a. 24)
Pietro Orgolesu (a. 39)

Liguria, 3 novembre 1907

G. Maria Crasta (a. 30)
Andrea Demuro (a. 41)
Barbaro Demuru (a. 28)
Francesco Demuru (a. 37)
Salvatore Demuru (a. 29)
Martino Fresu (a. 34)
Salvatore Gaias (a. 16)
Stefano Gaias (a. 43)
Gavino Galaffu (a.33)
Antonio Meloni (a. 23)
Leonardo Piga (a. 28, m. 2)
Salvatore Sanna (a. 29)
Giuseppe Seddaju (a. 45)
Giov. Giorgio Vargiu (a. 28)

Regina d'Italia, 22 di-

cembre 1907

Sebastiano Casula (a. 23)

Moltke, 12 luglio 1909

Salvatore Asara (a. 41)
Gavino Desole (a. 23)
Pietro Piga (a. 37)

Mendoza, 15 ottobre 1909

Pietro Asara (a. 24)
Andrea Campus (a. 28)
Salvatore Demuro (a. 28)
Sebastiano Piga (a. 26)

Virginia, 31 ottobre 1909

Francesco Demuru (a. 23)
Salvatore Fresu (a. 28)
Giovanni Sini (a. 23)
Pietro Sini (a. 24)

Mendoza, 1 settembre 1910

Antonio Pinna (a. 25)

**Re d'Italia, 15 settembre
1910**

Giovanni Aini (a. 16)
Paolo De Muru (a. 26)
Salvatore Doneddu (a. 23)
Pietro Dore (a. 21)
Giuseppe Sini (a. 24)

**Konig Albert, 14 ottobre
1910**

Salvatore Apeddu (a. 20)
Sebastiano Campus (a. 26)
Andrea Orgolesu (a. 22)

**Regina d'Italia, 1 dicem-
bre 1910**

Paolo Casula (a. 30)
Giuseppe Maria Mazza (a.
28)
Gioacchino Sini (a. 29)

**Regina d'Italia, 18 marzo
1911**

Sebastiano Brianda (a. 16)
Giuseppe Carta (a. 18)
Bartolomeo Fois (a. 22)
Giuliano Fresu (a. 22)
Gio Maria Taras (a. 20)

**Duca d'Aosta, 10 aprile
1911**

Gioacchino Sini (a. 33)

Re d'Italia, 21 aprile 1911

Gio Maria Apeddu (a. 30)
Francesco Casu (a. 25)
Gio Maria Mazza (a. 31)

**Regina d'Italia, 3 maggio
1911**

Antonino Nieddu (a. 21)

**Principe di Piemonte, 13
maggio 1911**

Antonio Nieddu (a. 21)

**Principe di Piemonte, 8
marzo 1912**

Gavino Apeddu (a. 21)
Gio Luigi Scanu (a. 29)
Martino Sini (a. 21)

**San Giorgio, 12 aprile
1912**

Antonio Demuru (a. 20)
Bernardino Fresu (a. 22)

**San Giorgio, 24 maggio
1912**

Antonino Addis (a. 28)
Fran. Antonio Canu (a. 22)
Gian Giorgio Casu (a. 24)
Teodoro Curadi (a. 23)
Paolo Fresu (a. 39)
Sebastiano Meloni (24)
Gian Maria Nieddu (23)

Giov. Andrea Orgolesu (a. 17)
Salvatore Pitzalis (a. 29)
Barbaro Scanu (a. 27)
Giovanni Maria Sini (a. 21)
Giuseppe Sini (45)

Calabria, 1 giugno 1912

Antonio Stefano Demuru (a. 18)
Giovanni Grisoni (a. 25)
Tommaso Langiu (a. 32)
Gavino Scanu (a. 32)
Gavino Sini (a. 24)

Principe di Piemonte, 8 giugno 1912

Canu Gio. Antonio (a. 17)
Anto Maria Casedda (a. 34)
Salvatore Severo Meloni (a. 31)
Gio Batta Sannitu (a. 24)
Domenico Scanu (a. 28)
(Scami o Scann)
Andrea Sini (a. 27)
Salvatore Antonio Taras (a.19)

Principe di Piemonte, 20 luglio 1912

Salvatore Antonio Marongiu (a. 27)
Antonio Sanna (a. 32)

Stampalia, 12 agosto 1912

Giuseppe Antonio Biancu (a. 35)
Salvatore Biancu (a. 27)
Sebastiano Brianda (a. 19, m. 7)
Giuseppe Maria Crasta (a. 29)
Simone Dau (a. 30)
Giovanni Andrea Desole (a. 18)
Antonio Stefano Gaias (a.18)
Giuseppe Meloni (a.16, m. 7)
Salvatore Meloni (a.31)
Gavino Piga (a.22)
Giovanni Antonio Piga (a.30)
Giovanni Pinna (a.30)
Antonio Sini (a.33)
Sebastiano Taras (a.18, m. 10)

Principe di Piemonte, 6 settembre 1912

Stefano Addis (a. 35)
Salvatore Asara (a. 42)
Matteo Biancu (a. 26)
Michele Brodu (a. 33)
Gio Maria Canu (a. 31)
Paolo Canu (a. 28)

Gio Maria Casula (a. 25)
 Antonio Chirigoni (a. 27)
 Salvatore Crasta (a. 34)
 Barbaro Demuru (a. 33)
 Giovanni Demuru (a. 20)
 Salvatore Antonio Demuru
 (a. 18)
 Giovanni Fois (a. 19)
 Giovanni Fresu (a. 24)
 Tomaso Fresu (a. 31)
 Antonio Mazza (a.17)
 Sebastiano Mazza (a. 49) (2
 volte)
 Gio Mario Nieddu (a. 28)
 Sebastiano Nieddu (a. 18,
 m. 6)
 Giovanni Piga (a. 16, m.
 10)
 Pietro Battista Piga (a. 19)
 Francesco Pinna (a. 33)
 Giuseppe Pinna (a. 23)
 Paolo Sannitu (a. 24)
 Liacchino Scanu (a. 30)
 Tomaso Scanu (a. 29)
 Francesco Seddaiu (a. 19)
 Gio Giorgio Sini (a. 26)
 Salvatore Sini (a. 33)
 Sebastiano Soddu (a. 32)
 Francesco Luigi Spolitu (a.
 18)
 Antonio Stefano Taras (a.
 17)
 Andrea Vargiu (43)

Sebastiano Vargiu (a. 34)

San Giorgio, 13 ottobre 1912

Giuseppe Crasta (a. 29)
 Antonio Vargiu (a. 32)
 Paolo Vargiu (a. 30)

Principe di Piemonte, 20 ottobre 1912

Paolo Fresu (a 26)

Re d'Italia, 5 aprile 1913

Francesco Brianda (a. 29)
 Salvatore Demuru (a. 29)
 Giuseppe Desole (a. 22)
 Salvatore Galaffu (a. 17)
 Costantino Grisoni (a. 18)
 Matteo Sanna (a. 26)
 Giovanni Maria Soddu (a.
 41)
 Sebastian Taras (a. 17)

Nieuw Amsterdam, 28 aprile 1913

Carlo Marcolini (a. 25)

Principe di Piemonte, 2 maggio 1913

Antonio Casu (a. 18)
 Salvatore De Muru (a. 31)
 Giuseppe Fois (a. 17, m. 3)

Pasquale Fresu (a. 18)
Gio Antonio Soddu (a. 28)

**San Giovanni, 3 maggio
1913**

Giovanni Dente (a. 24)

France, 9 maggio 1913
Sebastiano Casula (a. 28)

**Re d'Italia, 15 maggio
1913**

Andrea Campus (a. 16)
Pietro Casu (a. 23)
Tommaso Craba (a. 30)
Gio Maria Fresu (a. 22)
Salvatore Galaffu (a. 18)
Francesco Ghisu (a. 20)
Antonio Mazza (a. 17)
Francesco Maria Meloni (a. 24)
Paolo Meloni (a. 20)
Antonio Pinna (a. 21)

**Principe di Piemonte, 13
giugno 1913**

Stefano Addis (a. 35)
Francesco Apeddu (a. 18,
m. 1)
Salvatore Biancu (a. 27)
Pietro Maria Carta (a. 23)
Paolo De Muru (a. 23)
Sebastiano Piga (a. 16, m.

10)

**Rochambeau, 30 giugno
1913**

Gavino Casedda (a. 38)
Sebastiano Demuru (a. 27)

**Principe di Piemonte, 23
luglio 1913**

Gio Maria Apeddu (a. 32)
Salvatore Casedda (a. 19,
m. 8)
Salvatore Antonio Sanna
(a. 20)

Europa, 26 agosto 1913
Pietro Sanna (a. 24)

**Taormina, 23 settembre
1913**

Giuseppe Brianda (a. 44)

**Re d'Italia, 26 settembre
1913**

Giovannino Acca (a. 18)
Salvatore Antonio Busellu
(a. 17, m. 10)
Salvatore Carta (a. 35)
Antonio Maria Cosseddu
(a. 33)
Gio Maria Mazza (a. 42)
Gio Antonio Orgolesu (a. 36)

Gavino Puddinu (a. 29)
Anton Paolo Taras (a. 16,
m. 2)
Gerolama Taras (a. 25)
Giuseppe vargiu (a. 37)

Mendoza, 13 ottobre 1913

Antonio Stefano Fresu (a.
37)
Antonio Gaias (a. 25)

Oceanic, 29 aprile 1914

Francesco Brianda (a. 27)
Giovanni Maria Crasta (a.
27)
Gavino Desole (a. 29)
Antonio Fresu (a. 25)
Antonio Gaias (a. 26)
Giovanni Maria Meloni (a.
26)
Antonio Mario Mu (a. 22)
Domenico Nieddu (a. 30)
Elia Scanu (a. 35)
Francesco Taras (a. 27)

Chicago, 9 maggio 1914

Francesco Nieddu (a. 34)
Francesco Vargiu (a. 19)

**Regina d'Italia, 15 mag-
gio 1914**

Giuseppe Fois (a. 24)

France, 19 giugno 1914

Andrea Piga (a. 7)
Leonardo Piga (a. 34)
Maria Piga (a. 32)
Pietro Piga (a. 9)
Maria Taras (a. 24)

**Taormina, 26 maggio
1915**

Antonio Addis (a. 30)
Costantino Grisoni (a. 21)
Giuliano Nieddu (a. 20)

Italia, 10 settembre 1920

Antonio Addis (a. 36)
Carlo Marcolini (a. 33)

**Re d'Italia, 19 dicembre
1920**

Pietro Carta (a. 30)
Giovanni Maria Taras (a.
30)

Emigrati in arrivo a New York (Ellis Island)

2 – Indice degli emigrati berchiddesi con l'indicazione del transatlantico a bordo del quale viaggiano e della data d'arrivo a New York. Il simbolo □ rimanda alla Galleria delle immagini.

EMIGRATO	TRANSATLANTICO	DATA D'ARRIVO
Giovannino Acca	Re d'Italia	26 settembre 1913
Antonio Addis (a. 28)	San Giorgio	24 maggio 1912
Antonio Addis (a. 30)	Taormina	26 maggio 1915
Antonio Addis (a. 36)	Italia	10 settembre 1920
Stefano Addis (a. 35)	Principe di Piemonte	6 settembre 1912
Stefano Addis (a. 35)	Principe di Piemonte	13 giugno 1913
Giovanni Aini	Re d'Italia	15 settembre 1910
Francesco Apeddu	Principe di Piemonte	13 giugno 1913
Gavino Apeddu	Principe di Piemonte	8 marzo 1912
Gio Maria Apeddu (a. 30)	Re d'Italia	21 aprile 1911
Gio Maria Apeddu (a. 32)	Principe di Piemonte	23 luglio 1913
Salvatore Apeddu	Konig Albert	14 ottobre 1910
Pietro Asara	Mendoza	15 ottobre 1909

Salvatore Asara (a. 41)	Moltke	12 luglio 1909
Salvatore Asara (a. 42)	Principe di Piemonte	6 settembre 1912
Giuseppe Antonio Biancu	Stampalia	12 agosto 1912
Matteo Biancu	Principe di Piemonte	6 settembre 1912
Salvatore Biancu (a. 27, m. 6)	Stampalia	12 agosto 1912
Salvatore Biancu (a. 27)	Principe di Piemonte	13 giugno 1913
Francesco Brianda (a. 29)	Re d'Italia	5 aprile 1913
Francesco Brianda (a. 27)	Oceanic	29 aprile 1914
Giuseppe Brianda	Taormina	23 settembre 1913
Sebastiano Brianda (a. 16)	Regina d'Italia	18 marzo 1911
Sebastiano Brianda (a. 19 / m.7)	Stampalia	12 agosto 1912
Michele Brodu	Principe di Piemonte	6 settembre 1907
Salvatore Antonio Busellu	Re d'Italia	26 settembre 1913
Andrea Campus (a. 28)	Mendoza,	15 ottobre 1909
Andrea Campus (a. 16)	Re d'Italia	15 maggio 1913
Sebastiano Campus □	Konig Albert	14 ottobre 1910
Francesco Antonio Canu	San Giorgio	24 maggio 1912
Giovanni Antonio Canu	Principe di Piemonte	8 giugno 1912
Gio Maria Canu	Principe di Piemonte	6 settembre 1912

Paolo Canu	Principe di Piemonte	6 settembre 1912
Antonio Carta	Re d'Italia	28 ottobre 1907
Giuseppe Carta	Regina d'Italia	18 marzo 1911
Pietro Maria Carta (a. 23)	Principe di Piemonte	13 giugno 1913
Pietro Carta (a. 30)	Re d'Italia	19 dicembre 1920
Salvatore Carta	Re d'Italia	26 settembre 1913
Antonio Maria Casedda	Principe di Piemonte	8 giugno 1912
Ganno Casedda	Rochambeau	30 giugno 1913
Salvatore Casedda	Principe di Piemonte	23 luglio 1913
Antonio Casu □	Principe di Piemonte	2 maggio 1913
Francesco Casu □	Re d'Italia	21 aprile 1911
Gian Giorgio Casu □	San Giorgio	24 maggio 1912
Pietro Casu	Re d'Italia	15 maggio 1913
Gio Maria Casula □	Principe di Piemonte	6 settembre 1912
Giovanni Antonio Casula	Re d'Italia	28 ottobre 1907
Paolo Casula □	Regina d'Italia	1 dicembre 1910
Sebastiano Casula (a. 23)	Regina d'Italia	22 dicembre 1907
Sebastiano Casula (a. 28)	France	9 maggio 1913
Antonio Chirigoni	Principe di Piemonte	6 settembre 1912

Antonio Maria Cosseddu	Re d'Italia	26 settembre 1913
Tommaso Craba	Re d'Italia	15 maggio 1913
Gio Maria Crasta (a. 30)	Liguria	3 novembre 1907
Giovanni Maria Crasta (a. 37)	Oceanic	29 aprile 1914
Giuseppe Crasta	San Giorgio	13 ottobre 1912
Giuseppe Maria Crasta	Stampalia	12 agosto 1912
Salvatore Crasta □	Principe di Piemonte	6 settembre 1912
Teodoro Curadi □	San Giorgio	24 maggio 1912
Simone Dau	Stampalia	12 agosto 1912
Andrea Demuro	Liguria	3 novembre 1907
Salvatore Demuro	Mendoza	15 ottobre 1909
Antonio Demuru	San Giorgio	12 aprile 1912
Antonio Stefano Demuru	Calabria	1 giugno 1912
Barbaro Demuru (a. 28)	Liguria	3 novembre 1907
Barbaro Demuru (a. 33)	Principe di Piemonte	6 settembre 1912
Francesco Demuru (a. 37)	Liguria	3 novembre 1907
Francesco Demuru (a. 23)	Virginia	31 ottobre 1909
Giovanni Demuru	Principe di Piemonte	6 settembre 1912
Paolo De Muru (a. 26) □?	Re d'Italia	15 settembre 1910

Paolo De Muru (a. 23) □?	Principe di Piemonte	13 giugno 1913
Salvatore Demuru (a. 29)	Liguria	3 novembre 1907
Salvatore Demuru (a. 29)	Re d'Italia	5 aprile 1913
Salvatore De Muru (a. 31)	Principe di Piemonte	2 maggio 1913
Salvatore Antonio Demuru	Principe di Piemonte	6 settembre 1912
Sebastiano Demuru	Rochambeau	30 giugno 1913
Giovanni Dente	Principe di Piemonte	3 maggio 1913
Gavino Desole (a. 23) □	Moltke	12 luglio 1909
Gavino Desole (a. 29)	Oceanic	29 aprile 1914
Giovanni Andrea Desole	Stampalia	12 agosto 1912
Giuseppe Desole	Re d'Italia	5 aprile 1913
Salvatore Doneddu	Re d'Italia	15 settembre 1910
Pietro Dore	Re d'Italia	15 settembre 1910
Bartolomeo Fois	Regina d'Italia	18 marzo 1911
Giovanni Fois □	Principe di Piemonte	6 settembre 1912
Giuseppe Fois(a. 17, m. 3)	Principe di Piemonte	2 maggio 1913
Giuseppe Fois (a. 24)	Regina d'Italia	15 maggio 1914
Antonio Fresu (a. 25)	Oceanic	29 aprile 1914
Antonio Stefano Fresu (a. 37)	Mendoza	13 ottobre 1913

Bernardino Fresu □	San Giorgio	12 aprile 1912
Gio Maria Fresu	Re d'Italia	13 maggio 1913
Giovanni Fresu	Principe di Piemonte	6 settembre 1912
Giuliano Fresu	Regina d'Italia	18 marzo 1911
Martino Fresu	Liguria	3 novembre 1907
Paolo Fresu (a. 39)	San Giorgio	24 maggio 1912
Paolo Fresu (a. 26)	Principe di Piemonte	20 ottobre 1912
Pasquale Fresu	Principe di Piemonte	2 maggio 1913
Salvatore Fresu	Virginia	31 ottobre 1909
Tomaso Fresu	Principe di Piemonte	6 settembre 1912
Antonio Gaïas (a. 25) □	Mendoza	13 ottobre 1913
Antonio Gaïas (a. 26)	Oceanic	29 aprile 1914
Antonio Stefano Gaïas	Stampalia	12 agosto 1912
Salvatore Gaïas	Liguria	3 novembre 1907
Stefano Gaïas	Liguria	3 novembre 1907
Gavino Galaffu	Liguria	3 novembre 1907
Salvatore Galaffu (a. 17)	Re d'Italia	5 aprile 1913
Salvatore Galaffu (a. 18)	Re d'Italia	15 maggio 1913
Francesco Ghisu	Re d'Italia	15 maggio 1913

Costantino Grisoni (a. 18)	Re d'Italia	5 aprile 1913
Costantino Grisoni (a. 21)	Taormina	26 maggio 1915
Giovanni Grisoni	Calabria	1 giugno 1912
Tommaso Langiu	Calabria	1 giugno 1912
Carlo Marcolini (a. 25) □	Nieuw Amsterdam	28 aprile 1913
Carlo Marcolini (a. 33)	Italia	10 settembre 1920
Salvatore Antonio Marongiu	Principe di Piemonte	20 luglio 1912
Antonio Mazza (a. 17)	Principe di Piemonte	6 settembre 1912
Antonio Mazza (a. 17)	Re d'Italia	15 maggio 1913
Gio Maria Mazza (a. 31)	Re d'Italia	21 aprile 1911
Gio Maria Mazza (a. 42)	Re d'Italia	26 settembre 1913
Giuseppe Maria Mazza	Regina d'Italia	1 dicembre 1910
Sebastiano Mazza	Principe di Piemonte	6 settembre 1912
Antonio Meloni	Liguria	3 novembre 1907
Francesco Maria Meloni	Re d'Italia	15 maggio 1913
Giovanni Maria Meloni	Oceanic	29 aprile 1914
Giuseppe Meloni	Stampalia	12 agosto 1912
Paolo Meloni	Re d'Italia	15 agosto 1913
Salvatore Meloni □	Stampalia	12 agosto 1912

Salvatore Severo Meloni	Principe di Piemonte	8 giugno 1912
Sebastiano Meloni	San Giorgio	24 maggio 1912
Antonio Mario Mu	Oceanic	29 aprile 1914
Antonino Nieddu	Regina d'Italia	3 maggio 1911
Antonio Nieddu □	Principe di Piemonte	13 maggio 1911
Domenico Nieddu	Oceanic	29 aprile 1914
Francesco Nieddu	Chicago	9 maggio 1914
Gian Maria Nieddu (a. 23)	San Giorgio	24 maggio 1912
Gio Mario Nieddu (a. 28)	Principe di Piemonte	6 settembre 1912
Giuliano Nieddu	Taormina	26 maggio 1915
Sebastiano Nieddu	Principe di Piemonte	6 settembre 1912
Andrea Orgolesu	Konig Albert	14 ottobre 1910
Gio Antonio Orgolesu	Re d'Italia	26 settembre 1913
Giovanni Andrea Orgolesu □	San Giorgio	24 maggio 1912
Pietro Orgolesu	Re d'Italia	28 ottobre 1907
Andrea Piga	France	19 giugno 1914
Gavino Piga	Stampalia	12 agosto 1912
Giovanni Piga	Principe di Piemonte	6 settembre 1912
Giovanni Antonio Piga	Stampalia	12 agosto 1912

Leonardo Piga (a. 28)	Liguria	3 novembre 1907
Leonardo Piga (a. 34)	France	19 giugno 1914
Maria Piga	France	19 giugno 1914
Pietro Piga (a. 37)	Moltke	12 luglio 1909
Pietro Piga (a. 9)	France	19 giugno 1914
Pietro Battista Piga	Principe di Piemonte	6 settembre 1912
Sebastiano Piga (a. 26)	Mendoza	15 ottobre 1909
Sebastiano Piga (a. 16, m. 10)	Principe di Piemonte	13 giugno 1913
Antonio Pinna (a. 25)	Mendoza	1 settembre 1910
Antonio Pinna (a. 21)	Re d'Italia	15 maggio 1913
Francesco Pinna	Principe di Piemonte	6 settembre 1912
Giovanni Pinna	Stampalia	12 agosto 1912
Giuseppe Pinna	Principe di Piemonte	6 settembre 1912
Salvatore Pitzalis	San Giorgio	24 maggio 1912
Gavino Puddinu	Re d'Italia	26 settembre 1913
Antonio Sanna	Principe di Piemonte	20 luglio 1912
Matteo Sanna	Re d'Italia	5 aprile 1913
Pietro Sanna	Europa	26 agosto 1913
Salvatore Sanna	Liguria	3 novembre 1907

Salvatore Antonio Sanna	Principe di Piemonte	23 luglio 1913
Gio Batta Sannitu	Principe di Piemonte	8 giugno 1912
Paolo Sannitu ☐	Principe di Piemonte	6 settembre 1912
Barbaro Scanu	San Giorgio	24 maggio 1912
Domenico Scanu	Principe di Piemonte	8 giugno 1912
Elia Scanu	Oceanic	29 aprile 1914
Gavino Scanu ☐	Calabria	1 giugno 1912
Gio Luigi Scanu	Principe di Piemonte	8 marzo 1912
Liacchino Scanu	Principe di Piemonte	6 settembre 1912
Tomaso Scanu	Principe di Piemonte	6 settembre 1912
Francesco Seddaiu	Principe di Piemonte	6 settembre 1912
Giuseppe Seddaju	Liguria	3 novembre 1907
Andrea Sini	Principe di Piemonte	8 giugno 1912
Antonio Sini	Stampalia	12 agosto 1912
Gavino Sini ☐	Calabria	1 giugno 1912
Gioacchino Sini (a. 29)	Regina d'Italia	1 dicembre 1910
Gioacchino Sini (a. 33)	Duca d'Aosta	10 aprile 1911
Gio Giorgio Sini	Principe di Piemonte	6 settembre 1912
Giovanni Sini	Virginia	31 ottobre 1909

Giovanni Maria Sini	San Giorgio	24 maggio 1912
Giuseppe Sini (a. 24)	Re d'Italia	15 settembre 1910
Giuseppe Sini (a. 45)	San Giorgio	24 maggio 1912
Martino Sini	Principe di Piemonte	8 marzo 1912
Pietro Sini	Virginia	31 ottobre 1909
Salvatore Sini	Principe di Piemonte	6 settembre 1912
Gio Antonio Soddu	Principe di Piemonte	2 maggio 1913
Giovanni Maria Soddu	Re d'Italia	5 aprile 1913
Sebastiano Soddu	Principe di Piemonte	6 settembre 1912
Francesco Luigi Spolitu	Principe di Piemonte	6 settembre 1912
Antonio Stefano Taras □	Principe di Piemonte	6 settembre 1912
Anton Paolo Taras	Re d'Italia	26 settembre 1913
Francesco Taras	Oceanic	29 aprile 1914
Gerolama Taras	Re d'Italia	26 settembre 1913
Gio Maria Taras (a. 20)	Regina d'Italia	18 marzo 1911
Giovanni Maria Taras (a. 30)	Re d'Italia	19 dicembre 1920
Maria Taras	France	19 giugno 1914
Salvatore Antonio Taras	Principe di Piemonte	8 giugno 1912
Sebastiano Taras (a. 17)	Re d'Italia	5 aprile 1913

Sebastiano Taras (a 18, m. 10)	Stampalia	12 agosto 1912
Andrea Vargiu	Principe di Piemonte	6 settembre 1912
Antonio Vargiu	San Giorgio	13 ottobre 1912
Francesco Vargiu	Chicago	9 maggio 1914
Giovan Giorgio Vargiu	Liguria	3 novembre 1907
Giuseppe Vargiu	Re d'Italia	26 settembre 1913
Paolo Vargiu	San Giorgio	13 ottobre 1912
Sebastiano Vargiu	Principe di Piemonte	6 settembre 1912

*Altri emigrati*¹⁸⁸

*Salvatore (Barore) Achenza*¹⁸⁹.

... *Achenza*, fratello maggiore di Barore¹⁹⁰.

Giovanni Apeddu, residente al 106 di Bayard Street il 6 settembre 1912.

Francesco Asara, residente a New York il 23 luglio del 1913.

Paolo Asara, residente a New York il 24 maggio del 1912.

Leonardo Busellu, residente a New York il 26 settembre del 1913.

Gian Andrea Camboni, residente a Montreal, in Canada, il 5 aprile del 1913.

Amedeo Campus, residente al 64 di Baxter Street il 6 settembre 1912.

*Sebastiano Campus*¹⁹¹, cugino dell'omonimo giunto a New

¹⁸⁸ I loro nomi sono assenti nelle tabelle riassuntive. Si sa della loro esistenza grazie alle segnalazioni degli emigranti che dovevano dichiarare su quale punto di riferimento potevano contare a New York o in altre località al momento dell'ingresso negli USA. Non sempre è possibile precisare se i nomi compresi in questo elenco siano tutti di persone originarie di Berchidda; è verosimile pensare che la gran parte di essi lo fossero, considerati anche i frequenti vincoli di parentela che li univano ai nuovi arrivati. Alcuni di loro sono, invece, semplici conoscenti provenienti a volte da regioni diverse, con i quali gli immigrati familiarizzavano.

¹⁸⁹ Segnalato da A. Langiu nel vol. *Sas paraulas*, p. 136: afferma che era partito "più che un ragazzo" per l'America; al rientro, dopo molti anni, si fermò a Genova da sua sorella prima di rientrare a Berchidda.

¹⁹⁰ Segnalato da A. Langiu nel vol. *Sas paraulas*, p. 136 "...era ritornato dopo una ventina d'anni e con un buon gruzzolo, tanto da fare il signore. Era arrivato con un cappello a falde larghe, e non se lo aveva più tolto, e con un grosso sigaro spento ai lati della bocca".

¹⁹¹ Non ne abbiamo trovato traccia nei registri di Ellis Island. Da una testimonianza del nipote Geremia, figlio del cugino omonimo, sappiamo che aveva qualche

York il 14 ottobre del 1910 a bordo del *Konig Albert*.

Gio Batta Careddu, residente al 174 di Hester Street il 5 aprile del 1913.

Giuseppe Antonio Carta, residente a New York il 26 settembre 1913.

Salvatore Casu, residente a New York l'8 marzo del 1912, in quanto segnalato come punto di riferimento da cugino ventunenne Martino Sini. Si tratta del *Caxittu* che ricorda Antonio Grixoni tra quanti emigrarono tra il 1912 e il 1913; non è stato rintracciato nei registri dell'immigrazione.

Michele Cossu, di Calangianus, giunto a New York il 24 maggio 1912 a bordo del *San Giorgio*.

Francesco Di Giovanni, residente in America il 12 agosto del 1912.

Antonio Doneddu, residente a New York l'8 giugno del 1912.

Francesco Fois, residente al 2111 di First Avenue il 28 ottobre del 1907¹⁹².

Sebastiano Antonio Fresu, residente a New York il 29 aprile del 1914.

Francesco Grande, residente a Curwensville (Pa), Box 715, il 19 giugno del 1914.

Nicolò Inzaina, residente al 34 di Mulberry Street il 3 maggio 1913.

anno più di quest'ultimo, che lo aveva preceduto nel viaggio di migrazione e che rientrò nel paese d'origine.

¹⁹² E' il primo riferimento newyorkese col quale ci imbattiamo. Il suo nome fu fatto, in qualità di amico, da Gio Antonio Casula, che compì la traversata con il Re d'Italia, giunto a New York il 28 ottobre del 1907, dopo aver viaggiato assieme ad Antonio Carta e Pietro Orgolesu. Non sappiamo se fosse berchiddese. Nelle registrazioni d'archivio compare diverse volte il nome Francesco Fois, che si riferiva a individui provenienti da diversi paesi della Sardegna. Uno solo di loro compì il viaggio prima del 1907; arrivò a New York il 9 novembre del 1906 dopo essersi imbarcato a Boulogne. Il suo paese di provenienza è, però, Macomer (riportato come Macomera). Potrebbe essere proprio lui il primo punto di riferimento dei berchiddesi a New York.

Francesco Marcolini, fratello di Carlo, residente a Schenectady, New York, il 28 aprile del 1913.

Palmira Marcolini, di anni 25, sorella di Francesco¹⁹³, figlia di Caterina Dallu, di Sassari, giunta a New York l'8 marzo del 1915, a bordo del Duca degli Abruzzi [898/899-20].

Sebastiano Marcolini, di anni 16, fratello di Francesco e di Palmira, giunto a New York l'8 marzo del 1915, a bordo del Duca degli Abruzzi [898/899-21].

Giovanni Murrai, residente a New York il 26 maggio 1915.

Mario Nieddu, residente a New York il 26 maggio 1915.

Antonio Orgolesu, residente al 174 di Hester Street il 1° giugno 1912.

Pietro Piccioli, residente a New York il 13 ottobre del 1913.

Giovanni Piga, cugino di un omonimo, residente al 106 di Bayard Street il 6 settembre 1912.

Nicola Pinna, residente a New York il 29 aprile del 1914.

Salvatore Pitzu (Putzu?), residente al 74 di Mulbery Stret il 6 settembre 1912.

Domenico Renzullo, residente a Spoken, Washington, il 6 settembre 1912.

Antonio Sanna, residente a New York il 26 agosto del 1913.

Sebastiano Santu, residente a New York il 18 maggio del 1914¹⁹⁴.

Giovanni Scanu, residente al 106 di Bayard Street il 6 settembre 1912.

¹⁹³ E' probabile che si tratti dello stesso Francesco Marcolini schedato in questa sezione. L'indirizzo di riferimento a New York, comunque, suggerisce questa ipotesi: 106 di Bayard Street, un indirizzo ben noto attraverso le registrazioni presenti in questo studio.

¹⁹⁴ Includiamo questo nominativo nell'elenco aggiuntivo degli emigrati berchidesi perché le sue vicende sono ancora ricordate dai parenti e la sua citazione è presente, come residente al 106 di Bayard Street, nota residenza di compaesani, quando lo cita il fratello Giuseppe, arrivato a New York a bordo del Rochambeau il 18 maggio del 1914. Giuseppe viene comunque schedato come residente a Sassari così come Gavino Sini e Gio Maria Aini, che avevano viaggiato con lui.

Luigi Scanu (= *Gio Luigi?*), residente al 106 di Bayard Street il 6 settembre 1912.

Tomaso Spolittu, residente a New York il 26 settembre 1913.

Annetto Taras, residente a New York il 26 settembre del 1913.

Antonio Taras, residente a Teaneck N. J., in Congress Avenue.

Giovanni Taras, residente a Pitsfield, Massachusetts, il 29 aprile del 1914.

Giovanni Antonio Taras, rientrato a Berchidda circa 40 anni dopo essere emigrato¹⁹⁵.

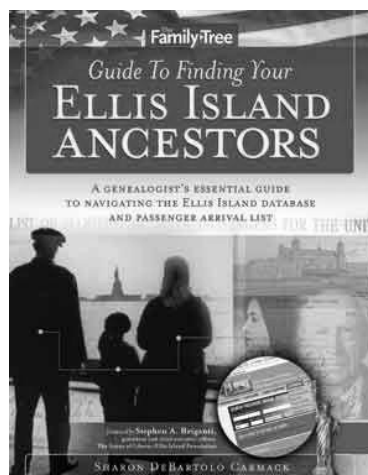
¹⁹⁵ Potrebbe essere da identificare con Giovanni, residente a Pitsfield o con Antonio, residente a Teaneck. La notizia del suo ritorno in paese è in G. Vargiu, *Emigranti di Berchidda*, in *Piazza del popolo*, a VIII, n. 2 [40], aprile 2002, p. 8.

Appendice

Visita al sito: www.ellisland.org

E' il sito che l'organizzazione degli archivi di Ellis Island offre in rete e che consente di avere in linea l'accesso a circa 25 milioni di registrazioni corrispondenti ad altrettanti emigrati che nel corso di decenni varcarono la porta d'accesso principale per l'America settentrionale.

La ricerca si presenta spesso intuitiva, ma talvolta le aspettative dei ricercatore possono andare deluse a causa di una serie di fattori: in primo luogo per l'imprecisione con la quale molte registrazioni informatizzate sono state effettuate, imprecisione che porta alla registrazione di nomi propri o toponimi errati, così come nel corso di questo studio viene spesso evidenziato. Gli addetti alla registrazione informatica spesso hanno equivocato su quanto leggevano nei registri manoscritti, forse a causa della loro scarsa familiarità con le lingue nelle quali i nomi venivano trascritti, nel nostro caso l'italiano. Più rari sono i casi di nomi registrati nella documentazione manoscritta in modo errato; questo perché gli addetti alla compilazione di quello che si



chiamava Manifesto, sulle stesse navi, erano italiani, con i quali gli emigrati potevano parlare all'atto della registrazione e spiegare a voce singole perplessità circa l'esatta grafia dei diversi nomi o toponimi.

A questo punto vediamo, dopo questa doverosa precisazione, come si accede al sito e come si può condurre la ricerca.

Alla digitazione dell'indirizzo si viene introdotti nella *home page*, che si presenta con un'interfaccia articolata, che consente l'accesso a diverse funzioni: è possibile, innanzi tutto, registrarsi (SIGN IN o SIGN OUR GUEST BOOK, operazioni obbligatorie per ricerche articolate e particolareggiate) o meno (in tal caso la ricerca si può svolgere solo per alcune funzioni preliminari)

Nella barra superiore si hanno quindi una serie di possibilità:

- Avviare direttamente una ricerca sui singoli passeggeri (PASSENGER SEARCH)
- Avere notizie essenziali sul porto d'arrivo degli emigrati (ELLIS ISLAND)
- Accedere ad una sezione dove vengono approfonditi i problemi genealogici delle diverse famiglie impostate (GENEALOGY)
- Leggere notizie sull'organizzazione (ABOUT US)
- Utilizzare diverse possibilità di acquisto di gadgets (GIFT SHOP)
- Avviare una facoltativa operazione di donazione per alimentare l'iniziativa di informatizzazione (DONATE)

All'interno della pagina iniziale, inoltre, esistono diversi riquadri che permettono operazioni differenziate:

- Avviare una ricerca onomastica dei singoli emigrati (FREE SEARCH! NO SUBSCRIPTION REQUIRED)

- Iscrivere un nome ad una lista in evidenza (ADD A NAME TO THE WALL OF HONOR)
- Effettuare una ricerca per singole navi (SEARCH BY SHIP)
- Diventare un membro dell'associazione (BECOME A MEMBER)
- Aggiungere una propria foto sulla bandiera americana (THE AMERICAN FLAG OF FACES)
- Esaminare documentazione iconografica delle principali navi (FULL-COLOR SHIP ILLUSTRATION)
- Accedere ad una descrizione parlata delle varie tematiche trattate (EXCITING NEW AUDIO TOURS)
- Esaminare l'albero genealogico di illustri famiglie di emigrati (ELLIS ISLAND FAMILY HERITAGE AWARDS)

E' chiaro che il visitatore potrà scegliere le varie opzioni a seconda del proprio interesse: conoscere nomi e situazioni dei singoli emigrati, prendere confidenza con le navi che li trasportarono, utilizzare i vari servizi (spesso a pagamento) per l'acquisto di ricordi vari.

A noi interessa particolarmente, nello spirito di questo studio, approfondire tutti gli elementi che ci permettono di conoscere più a fondo il tema dell'immigrazione.

La ricerca può partire da un'indagine onomastica sui singoli emigrati oppure dall'esame dei viaggi delle singole navi e dalla consultazione degli elenchi dei registri d'imbarco.

Quando siamo a conoscenza delle generalità di un emigrato conviene avviare la ricerca dall'analisi dei dati che lo riguardano. In questo caso avviamo la ricerca onomastica (FREE SEARCH) che, in una prima fase, non richiede la registrazione. Digitiamo quindi il nome proprio dell'emigrato (facoltativo) e il cognome (obbligatorio). Se siamo a conoscenza dell'anno di nascita possiamo impostarlo; questa opzione, comunque, com-

plica la ricerca e, se non esatta a causa delle nostre informazioni imprecise o per un errore di informatizzazione, può vanificare la ricerca; per questo è preferibile ignorare questa opzione e procedere, quindi alla semplice impostazione di nome e cognome. A questo punto si può operare sulla voce START SEARCH. Il motore di ricerca del sito si mette in movimento. Una fugace schermata ci chiede di avere un attimo di pazienza poiché sta operando su 25 milioni di *records* e poi, dopo aver atteso alcuni secondi, proporzionati alle caratteristiche del computer che utilizziamo, appare la schermata nella quale sono illustrati sommariamente i dati di tutti gli emigrati che corrispondono al nome impostato. E' chiaro che, nel caso di cognomi molto diffusi, i risultati della ricerca possono offrire anche centinaia di riscontri, che sono comunque meno numerosi quando si identifica anche il nome di battesimo e quando la ricerca interessa cognomi poco diffusi. In alcuni di questi casi la ricerca può non dare risultati.

Le opzioni di ricerca possono essere ulteriormente raffinate se si seleziona una delle opzioni presenti nella schermata a discesa che si attiva cliccando sulla voce PASSENGER SEARCH. Le varie opzioni, in questo caso, riguardano:

- Una nuova ricerca (NEW SEARCH)
- Una ricerca già effettuata che è stata memorizzata (SAVED SEARCH)
- Una ricerca avanzata (ADVANCED SEARCH)
- Una ricerca per navi (SEARCH BY SHIP)
- L'impostazione di un file personale con i propri dati di ricerca (YOUR ELLIS ISLAND FILE)
- La definizione di varie tipologie di ricerca (SEARCH TIPS)
- La scelta di standard di ricerca più raffinati (ADVANCED SEARCH TIPS)

Molto interessante, tra queste, l'opzione di ricerca avanzata, che dovrebbe consentire di selezionare anche le località di provenienza, ma che non sembra funzioni come si richiederebbe; molto utile anche la ricerca per navi, se si conoscono i particolari dei singoli viaggi, ma molto farraginosa per una ricerca iniziale, poiché a ciascun viaggio delle centinaia di navi esaminate, per un totale di migliaia di viaggi, corrispondono migliaia di registrazioni. In definitiva si ha un accesso disordinato ai 25 milioni di registrazioni.

Da quanto detto è evidente che la ricerca dovrebbe iniziare dalla semplice FREE SEARCH.

La schermata che si presenta a questo punto invita il visitatore a utilizzare la tabella sottostante o, in caso di insoddisfazione per la ricerca effettuata, articolare meglio la richiesta chiedendo l'individuazione anche di nomi simili a quello impostato (Es. ricerca impostata Meloni: ricerca di nomi simili Malone); è evidente che in questo modo si effettua un'indagine su un numero crescente e sempre più impreciso di registrazioni.

Se la ricerca ha dato il risultato richiesto, viene aperta una tabella di 25 nomi di emigrati che corrispondono alle impostazioni predisposte. Le schermate di 25 nomi saranno tanto più abbondanti quanto più è diffuso il cognome (es. la ricerca sul cognome Meloni propone 332 risultati, articolati in schermate di 25; la ricerca sul nome Giuseppe Meloni evidenzia 11 registrazioni). Se un emigrato è stato registrato nei registri manoscritti o nella procedura informatizzata con un nome errato e diverso, o con qualche variante, la ricerca si fa, ovviamente problematica e spesso impossibile. In tal caso il ritrovamento del nome che ci interessa può essere soltanto fortuito.

La tabella dei 25 nomi che viene offerta al ricercatore è ricca di informazioni iniziali:

- Il primo campo riguarda il numero d'ordine di ciascun emigrato schedato, numero progressivo assegnato a tutti gli

emigrati che rispondono ai criteri della ricerca, in ordine alfabetico (es. 8 Alessandro Meloni, 9 Alfonso Meloni).

- Il secondo campo riguarda il nome e il cognome dell'emigrato.

- Il terzo campo riporta l'anno di arrivo a Ellis Island (New York).

- Il quarto campo indica l'età dell'immigrato al momento dell'arrivo.

- Il quinto campo propone un collegamento alla scheda del soggetto individuale.

- Il sesto campo permette di collegarsi al registro manoscritto della nave interessata.

- L'ultimo campo consente un collegamento alla scheda illustrativa della nave interessata.

Sinora la ricerca è libera e aperta a tutti. Consente, quindi, un primo esame dei dati che ci possono interessare. Se si vogliono approfondire i termini della ricerca e ottenere ulteriori informazioni sugli emigrati che cerchiamo, è necessario inoltrarci più addentro nel sito scegliendo fra le opzioni proposte dai campi 2, 4, 5, 6.

A questo punto è necessario registrarsi per consentire all'organizzazione Ellis Island di verificare l'identità di chi effettua le ricerche. E' una procedura semplice, gratuita e sicura. L'unico inconveniente può essere determinato dal fatto che il nome del ricercatore viene registrato e al suo indirizzo *mail* viene periodicamente inviato (ma con discrezione e senza eccessiva invadenza) materiale illustrativo sulle attività dell'Organizzazione. E' ciò che fanno tutti i siti di pubblica utilità. E' comunque possibile chiedere di non essere più destinatari delle segnalazioni *mail*.

Ogni visitatore deve segnalare i suoi dati, nome, cognome, indirizzo *E-mail* ed assegnare a se stesso un nome (anche fittizio, USER NAME) e una parola d'ordine riservata (PAS-

SWORD) che userà da questo momento in poi, una volta registrata, per accedere alle informazioni più articolate.

A questo punto, digitati *User name* e *Password* si viene autorizzati ad accedere agli altri dati che ci interessano.

In particolare, con il collegamento PASSENGER RECORD si viene introdotti in una schermata che presenta diverse possibilità:

- Esaminare una cornice tipo quadretto, all'interno della quale campeggiano i dati essenziali del personaggio che ci interessa, questa volta più particolareggiati. Nome, cognome, etnia, luogo di provenienza, data d'arrivo, età all'arrivo, sesso, stato civile, nave dove ha viaggiato, porto di partenza, numero d'ordine della pagina del registro manoscritto.
- Collegarci al registro originale manoscritto (ORIGINAL SHIP MANIFEST)
- Collegarci alla scheda della nave (SHIP)
- Collegarci alle eventuali annotazioni che i visitatori possono fare (VIEW ANNOTATIONS)
- Creare un'annotazione (CREATE AN ANNOTATION); è una possibilità molto interessante se vogliamo aggiungere particolari ai dati sui singoli emigrati o correggere errori riportati nelle schede (nomi e toponimi sbagliati)
- Ritornare ai risultati della ricerca

Il quadretto sopra descritto, con la sua cornice, può essere acquistato completo dei dati sopra riportati, per la cifra di \$ 29.

E' possibile elaborare anche un file personale dove annotare i risultati della ricerca per ritrovarli ordinati in un secondo momento.

Tra le possibilità di collegamento più utili è senz'altro quella che consente di leggere le pagine del registro manoscritto originale (VIEW ORIGINAL SHIP MANIFEST). Ogni registro è articolato, in genere su blocchi di 30 registrazioni, corrispondenti ciascuna ad un emigrato, suddivisi in due pagine.

Ogni blocco di 30, quindi, presenta due immagini che vengono proposte, in apertura, tramite miniature; sono pertanto illeggibili. Le opzioni che abbiamo a disposizione permettono di passare alla pagina precedente (PREVIOUS) del registro, a quella successiva (NEXT), fino a che non si è individuata la pagina che ci interessa. A questo punto ci si può considerare pronti a leggere il testo manoscritto dopo aver ingrandito l'immagine (CLICK TO ENLARGE MANIFEST). Le caratteristiche delle singole registrazioni presenti nel manifesto sono illustrate altrove in questo stesso studio. In questa sede basta aggiungere che tra le notizie più interessanti che possono emergere da una lettura non sempre semplice, evidenziamo, oltre ai dati già presenti nella scheda introduttiva dei singoli, l'alfabetizzazione, la professione, particolari fisici dei singoli, oltre a notizie sui parenti di riferimento in patria e sulle persone con cui avevano un legame nella nuova patria americana.

Le immagini sono protette, pertanto si possono esaminare, il loro contenuto può essere letto e trascritto, ma non si possono scaricare. E' comunque possibile acquistarne una stampa direttamente dall'organizzazione per prezzi oscillanti, a seconda delle dimensioni, tra i \$ 29 e i \$ 39.

Purtroppo talvolta la ricerca sulla documentazione manoscritta è vanificata dal fatto che la visualizzazione dell'immagine non corrisponde alla registrazione del personaggio che ci interessa, ma riporta dati su altre navi o personaggi; in pratica un errore di collegamento informatico (*link*). Questo caso deprecabile è, comunque, raro.

Ogni pagina di registro può essere consultata in versione originale manoscritta fotografata o in versione a stampa (TEXT VERSION MANIFEST). E' un'opzione che a volta chiarisce dubbi e svela errori, ma i dati della versione a stampa sono molto meno numerosi di quelli presenti nel registro manoscritto. In pratica si riducono ad una trascrizione dei 30 nomi di cia-

scuna pagina, presentati rispettando l'articolazione del manoscritto, l'indicazione del sesso, l'età, lo stato civile, l'etnia e il luogo di provenienza. Tutti gli altri elementi presenti nel manoscritto non sono trascritti nella forma a stampa.

Molto interessante è anche la possibilità di collegamento con le caratteristiche delle singole navi (SHIP) delle quali è possibile esaminare una breve scheda con caratteristiche e dati essenziali sulla vita in servizio, oltre che osservare antiche fotografie che le ritraggono. Anche in questo caso è possibile acquistare le singole foto, anch'esse non scaricabili perché protette.

A questo punto una ricerca onomastica su singoli emigrati può già dare i suoi frutti.

Esistono però altre possibilità per approfondire ulteriormente le nostre indagini e le nostre conoscenze.

Interessante, ma subordinata ad una ricerca già organizzata, può rivelarsi l'indagine nei registri ordinati per singoli viaggi, per singole navi (SERCH BY SHIP), di cui si può usufruire con il collegamento dalla pagina iniziale, come già detto in apertura. In questa sezione sono catalogate tutte le navi che entrarono nel porto di New York dal 1892 al 1924. Sono migliaia e compaiono catalogate per lettera dell'alfabeto. Una volta identificata la nave che ci interessa, possiamo esaminare i suoi viaggi, presentati in ordine cronologico di arrivo a New York. Addentrandoci ulteriormente ci viene messo a disposizione l'elenco dei passeggeri di ciascun viaggio, generalmente diverse migliaia di nomi.

E' chiaro che questo tipo di ricerca è più difficile e può essere usato soprattutto quando siamo a conoscenza di alcuni nomi di passeggeri di una nave e vogliamo verificare se viaggiavano in compagnia di altri emigrati che ci possono interessare.

Il sito offre altre possibilità di approfondimento. Sempre nella pagina iniziale, la seconda opzione della barra d'apertura, dopo PASSENGER SEARCH è come già detto in apertura, ELLIS ISLAND. Attivando il collegamento si apprendono notizie di vario genere sulla storia della struttura d'arrivo, controllo e accoglienza che tutti gli emigrati che giungevano a New York conobbero in quei primi decenni del '900.

Innanzitutto si può esaminare una pagina indice per questa sezione che offre dati essenziali sull'isola di 27,5 acri, situata a breve distanza dalla zona meridionale di Manhattan e sottolinea come da lì siano passati milioni di immigrati dei quali oggi è possibile ricostruire il percorso. E' articolata in diverse voci che corrispondono ad altrettanti temi di approfondimento:

- *Ellis Island Immigrant Experience* (1892-1924). In un trentennio transitarono da quella postazione d'arrivo oltre 20 milioni di individui, ciascuno con i propri dati e la propria storia. Passeggeri di prima o seconda classe, equipaggi, vissero esperienze che segnavano profondamente.

- *Ellis Island History*. Offre dati essenziali sulla storia dell'isola dal periodo precoloniale a quello della rivoluzione americana all'epoca della destinazione del sito a portale dell'immigrazione, fino all'attuale sviluppo come archivio della memoria dell'immigrazione.

- *Ellis Island Timeline*. Presenta dati cronologici sull'utilizzazione dell'isola.

- *Ellis Island Photo Albums*. Si possono osservare fotografie antiche e moderne del sito che ritraggono, a partire dagli anni attorno al 1890, navi in arrivo, sale di riunione, sale di controllo, figure di immigrati o la realtà attuale.

- *Ellis Island Family history*. Riporta diverse esperienze di immigrazione che possono essere emblematiche per tanti altri casi.

- *Ellis Island & The Peopling of America*. Mette in risalto il ruolo di immigrati di diversa nazionalità, irlandesi, italiani, ebrei, polacchi, lituani, ecc., che ebbero un ruolo determinante nello sviluppo degli attuali Stati Uniti d'America.

- *Visiting Ellis Island*. Un piano turistico per un'ideale visita al sito.

Il menu a tendina Ellis Island, oltre alla pagina indice presenta una serie di opzioni più ricche di particolari:

- *Immigrant Experience*, suddivisa in due ulteriori sottocategorie

○ *Family Histories*: sono state scelte sei storie differenti ed emblematiche di Americani, con riferimenti alle rispettive genealogie. Ognuna di esse è articolata con riferimenti ad un individuo particolare con la sua biografia, i riferimenti agli antenati e una serie di immagini di riferimento.

○ *The Peopling of America*: partendo dagli anni che precedono l'ultimo decennio del XVIII secolo, si può ricostruire la storia dell'immigrazione. Prima del 1790 questa fu caratterizzata dall'arrivo di poco meno di un milione di persone tra cui 300.000 africani, 300.000 inglesi, poco meno di 200.000 scozzesi e irlandesi e 100.000 tedeschi. A cavallo tra XVIII e XIX secolo i flussi diminuirono e iniziarono ad arrivare anche i primi francesi. Nella prima metà del XIX secolo si intensificarono i flussi in arrivo con uno sviluppo deciso delle provenienze dall'Europa centrale ed orientale o dalla Cina, mentre si assottigliarono quelli dall'Africa. Nell'ultimo ventennio dell'800 e nel primo del '900 si affacciarono sullo scenario americano sempre più consistenti flussi di europei, tra i quali gli Italiani occuparono la prima posizione con numeri elevatissimi (4.600.000), precedendo di poco Austro-Ungarici, e con distacchi più consistenti Russi, Tedeschi, Inglesi, Canadesi e Svedesi, per un totale di oltre 20 milioni di unità. I flussi di immigra-

zione dall'Italia crollarono attorno agli anni '30 del '900, riducendosi alla cifra di meno di 400.000 unità. Nell'ultimo cinquantennio Messicani, Filippini, Coreani, Dominicani, Indiani, Cubani, Vietnamiti, Canadesi, occupano i primi posti dell'immigrazione che ha assunto caratteristiche del tutto differenti da quella degli inizi del secolo.

Per ogni fascia cronologica viene offerto un quadro storico di sintesi, un diagramma dei flussi e qualche immagine di riferimento.

- *Ellis Island Timelin.* Cronologia della storia di Ellis Island dal 1630, quando era definita dagli indiani Kioshk, quindi Gull Island, Oyster Island. L'isola cambiò ancora numerose denominazioni nel corso del XVIII secolo finché, ai tempi della rivoluzione americana, fu acquistata da Samuel Ellis, un mercante di New York, che la usò per impiantarvi un emporio aperto ai pescatori locali. L'isola fu quindi venduta al governo che vi installò, ai primi dell'800, baracche e magazzini di supporto alla navigazione in entrata e in uscita da New York. Infine è nota la sua utilizzazione come base d'arrivo di tutti i flussi di immigrazione in arrivo e come centro di controllo e smistamento. La tabella presente in questa sezione offre un quadro sintetico ma esauriente sullo sviluppo del sito visto in prospettiva cronologica.

- *Ellis Island History.* Offre una sintesi più articolata e particolareggiata di quella presente nella sezione precedente sulla storia dell'isola, con particolare riferimento al suo ruolo come porta dell'immigrazione. L'arco cronologico è pertanto concentrato tra il 1892 e il 1954. Di notevole interesse sono le osservazioni circa le modalità con le quali venivano trattati i viaggiatori di riguardo, ben diverse da quelle riservate a quanti quanti compivano la traversata come ospiti di terza classe, la maggior parte.

- *Visiting Ellis Island.* Offre una descrizione dell'attuale Ellis Island, con le sue strutture museali che richiamano continuamente al visitatore i diversi aspetti di decenni di immigrazione.
- *Audio Tour.* Vi viene presentata una recente opzione che permette al visitatore di usufruire a pagamento (\$ 8 per gli adulti) di supporti audio per la descrizione di quanto si accinge a visitare nel sito effettivo di Ellis Island.
- *Photo Albums.* Possono essere visionate foto storiche, risalenti agli inizi del Novecento e foto più recenti di edifici che oggi ospitano l'Ellis Island Immigration Museum e l'esposizione intitolata The American Immigrant Wall of Honor.
- *About AFIHC.* Si tratta dell'American Family Immigration History Center, un supporto per quanti si accingono a consultare gli archivi informatici alla ricerca di dati su alcuni dei 22 milioni di individui che transitarono dalla frontiera di Ellis Island dal 1892 al 1924. Oltre alla consultazione dei *records* il fruitore di questo servizio può rivestire un ruolo attivo apportando modifiche e rettifiche a quanto contenuto nei dati dell'archivio in corrispondenza delle proprie informazioni. E' possibile così correggere i numerosi errori presenti nella schedatura dell'istituzione.
- *Ellis Island Patriots.* Contiene brevi biografie di personaggi noti che hanno conosciuto direttamente o tramite i propri parenti il momento dell'immigrazione da Ellis Island: il compositore Irving Berlin; uno dei soldati che innalzò la bandiera americana ad Iwo Jima, Michael Strank; uno dei soldati dell'invasione del D-Day, Yogi Berra; un governatore di sesso femminile, Ella Grasso; il Segretario di Stato Colin L.Powell; l'ammiraglio Hyman G. Rickover; il comico Bob Hope; un combattente nella guerra contro i Giapponesi, Abie Abrham.

- *Annie Moore*. Un ricordo della prima immigrata irlandese che il 1° gennaio del 1892, a quattordici anni, transitò dalla dogana di Ellis Island. Iniziava così la lista di circa 4 milioni di Irlandesi che nel giro di 40 anni lasciarono l'isola natale per trasferirsi in America.

- *Presidential travels*. Contiene un elenco di Presidenti degli States che contano fra i loro antenati immigrati ad Ellis Island. Theodore Roosevelt 26° Presidente (1901-1909); William H. Taft, 27° Presidente (1909-1913); Woodrow Wilson, 28° Presidente (1913-1921); Herbert Hoover, 31° Presidente (1929-1933); Franklin Roosevelt, 32° Presidente (1933-1945); Dwight D. Eisenhower, 34° Presidente (1953-1961).

Un'altra voce del menu principale è intitolata *Genealogy*. E' articolata in sottovoci attraverso le quali si ha un indirizzo per iniziare eventuali ricerche genealogiche:

Gettin Started

Free Charts and Forms

Family Histories

Famous Harrivals

Helpful Sites

Hiring a Professional

Completano le possibilità a disposizione del visitatore le voci

About us. Informazioni di base sull'organizzazione dell'Istituzione e degli Archivi di Ellis Island.

Gift Shop. Offerte per l'acquisto di prodotti quali riproduzioni dei documenti, manifesti ed altro

Donate. Segnalazione della possibilità di elargire donazioni che permettano all'Istituzione di proseguire l'opera gratuita di divulgazione della documentazione presente.

Raccomandazioni per gli emigranti

Il documento che segue riporta i consigli dettagliati che venivano stampati in un opuscolo e distribuiti nei principali porti d'imbarco per quegli emigranti capaci dei leggere. Vi sono illustrate le principali problematiche legate al tema dell'emigrazione che qui ci sembra interessante ed opportuno riportare integralmente.

Avvertenze popolari per gli emigranti intorno alla legge sull'emigrazione¹⁹⁶

Chi può emigrare.

A chi rivolgersi per informazioni.

Documenti che deve avere l'emigrante.

I noli o prezzi di trasporto.

Biglietti d'imbarco.

Prima di lasciare il proprio paese.

Prima dell'imbarco.

Il bagaglio.

L'alloggio a bordo.

Il vitto a bordo.

In caso di malattia.

Come l'emigrante deve contenersi a bordo.

I reclami a bordo.

Allo sbarco.

I tutori dell'emigrante.

¹⁹⁶ Queste avvertenze furono redatte in base alla legge sull'emigrazione del 31 gennaio 1901, n. 23, al relativo regolamento e al R. decreto del 31 gennaio 1901, n. 36 per il rilascio dei passaporti per l'estero. I Comitati per l'Emigrazione e gli Ispettori dei porti deputati all'imbarco per l'America, Genova, Napoli e Palermo, dovevano interessarsi di distribuire gratuitamente agli emigranti il testo di queste istruzioni.

Chi può emigrare.

Gli iscritti di leva di terra e quelli di leva marittima che compiano nell'anno il 18° anno di età possono emigrare, quando abbiano ottenuto il permesso, i primi dal prefetto o dal sottoprefetto, i secondi dal capitano di porto.

I militari di prima categoria dell'esercito che non abbiano compiuto il 28° anno di età devono, per emigrare, ottenere il permesso del comandante del distretto; quelli che abbiano compiuto il 28° anno, ma non il 32°, devono notificare la loro partenza al comandante del distretto.

I militari del Corpo Reale Equipaggi non possono emigrare senza il permesso del comandante del Corpo.

Non vi sono limitazioni di sorta all'emigrazione dei militari di seconda e terza categoria.

Oltre gli individui sopra indicati che hanno obblighi relativi al servizio militare, non possono emigrare, e quindi non ottengono il nulla osta per il passaporto, le seguenti persone:

coloro che debbano scontare una pena, o che siano sotto processo per reati punibili col carcere per un tempo non inferiore ad un anno;

coloro che, avendo obbligo per legge di provvedere a certe persone (come ad esempio figli, genitori), partano lasciandole in abbandono o prive di mezzi di sussistenza;

le persone sottoposte alla potestà altrui (come ad esempio i figli), se non ottengano il consenso dalla persona da cui dipendono, o, in mancanza di essa, dal pretore o dal giudice conciliatore;

i ragazzi di età inferiore ai 15 anni, quando vi sia ragione di credere che si vogliano condurre all'estero per impiegarli in industrie pericolose o nocive alla salute, e le donne minorenni, quando vi sia timore che si vogliano trarre alla prostituzione.

Coloro che, in opposizione a queste disposizioni, conducono o mandano all'estero i fanciulli per impiegarli, sia in professioni girovaghe (saltimbanchi, suonatori ambulanti, mendicanti, ecc.), sia in industrie dannose alla salute, o che inducono una donna minorenni ad emigrare per trarla alla prostituzione, come pure coloro che favoriscono l'emigrazione di persone alle quali è vietato di uscire dal Regno, sono dalla legge severamente puniti.

A chi rivolgersi per informazioni.

E' importante che, prima di decidersi a emigrare, il contadino o l'operaio si informi delle condizioni del paese in cui intende recarsi, del genere di lavoro che vi si può trovare, dei compaesani che vi andarono prima e del modo con cui essi vi furono trattati e vi trovarono occupazione.

L'interesse stesso dell'emigrante esige che egli prenda le dovute informazioni per scegliere il paese e il lavoro più convenienti; dalla scelta del luogo di destinazione può dipendere molte volte la sorte futura, favorevole o sfavorevole, dell'emigrante.

Per avere le informazioni di cui abbisogna, e che gli saranno date gratuitamente, l'emigrante deve rivolgersi ai Comitati mandamentali o comunali, i quali sono chiamati dalla legge ad assistere ed a consigliare l'emigrante in tutto quanto possa occorrergli. I Comitati sono composti: del pretore o del giudice conciliatore, del sindaco o di chi ne fa le veci, del curato, di un medico e di un rappresentante di società operaie.

Dal Comitato l'emigrante potrà particolarmente conoscere: le formalità per avere il passaporto e gli altri documenti occorrenti per ottenere l'imbarco e recarsi in un determinato paese; le condizioni generali del paese al quale intende di emigrare; i mezzi di trasporto, il prezzo del viaggio e la sua durata, il nome dei piroscafi, il porto e la data di partenza;

le norme da seguire per far valere i reclami contro le Società di trasporti marittimi (vettori) od altri.

Documenti che deve avere l'emigrante.

Il passaporto. – Per tutti coloro che emigrano in paesi di America, o in altri paesi transoceanici, è obbligatorio il passaporto per l'estero. A nulla servirebbe il passaporto rilasciato per l'interno del Regno.

Chi vuole ottenere il passaporto deve domandarlo a voce o per iscritto, al sindaco, il quale, dopo aver dato il nulla osta, chiederà il passaporto all'autorità competente (prefetto, sottoprefetto, ecc.).

La legge prescrive che tanto il nulla osta quanto il passaporto devono essere rilasciati con la massima sollecitudine possibile. Quando il sindaco neghi senza giusti motivi, o ritardi a dar corso alla domanda per ottenere il passaporto, l'interessato può anche ricorrere al prefetto, al sottoprefetto o al questore.

Il passaporto è ordinariamente consegnato al richiedente dal sindaco a cui è stato domandato.

L'emigrante che si reca in certi paesi, ha talvolta bisogno, per ottenere il passaporto, di alcune carte o certificati speciali, come, ad esempio, il certificato penale, il certificato di vaccinazione, quello di buoni costumi, ed egli ne potrà essere volta per volta informato, sia dal sindaco, sia dai Comitati mandamentali e comunali, istituiti per la tutela dell'emigrazione.

Così il nulla osta come questi certificati, e lo stesso passaporto, devono essere rilasciati gratuitamente, esenti da qualunque tassa, e senza nemmeno marche da bollo, perché la legge vuole che non si debba sopportare alcuna spesa per il passaporto e le altre carte occorrenti per ottenerlo, quando esso è domandato da persone che vanno all'estero a scopo di lavoro, come appunto sono gli emigranti, e le loro famiglie.

I passaporti per l'estero hanno la durata di tre anni, eccettuati quelli per gli iscritti di leva, validi soltanto fino al giorno di apertura della leva per la loro classe.

Il libretto di lavoro per i ragazzi al di sotto di 15 anni. – Per i ragazzi dai nove ai quindici anni è in molti casi obbligatorio, oltre al passaporto, il libretto di lavoro. Questo libretto è rilasciato gratuitamente dall'autorità comunale, e contiene un estratto dell'atto di nascita, un certificato medico che attesti lo stato di salute e la costituzione fisica del fanciullo, un elenco dei lavori dichiarati insalubri o pericolosi, nei quali non possono essere impiegati fanciulli di quell'età.

Il libretto è obbligatorio per i minori di anni quindici, che emigrano per paesi di Europa, anche se i minori siano accompagnati dai genitori o da persone di famiglia. Il libretto non è obbligatorio nel caso in cui i minori di anni 15 emigrino per paesi di là dall'Oceano (ossia per paesi dell'America) e siano accompagnati da qualcuno della loro famiglia.

Certificato di vaccinazione. – Eccettuati i bambini lattanti, gli emigranti in età minore di sedici anni devono essere muniti di regolare certificato di vaccinazione o di sofferto vaiuolo.

I noli o prezzi di trasporto.

Scelto che abbia il luogo dove intende recarsi, l'emigrante deve procurare di sapere dal Comitato mandamentale o comunale quali sono i piroscafi in partenza per quella destinazione, a quali società di navigazione appartengano, quale sarà approssimativamente la durata del viaggio, e quale sia il prezzo del biglietto dal porto di imbarco al porto di sbarco.

I prezzi dei biglietti sono approvati dal Commissariato e notificati ai Comitati mandamentali e comunali. Se qualche società ha ribassato i prezzi, il Commissariato ne tiene sempre informati i Comitati, ai quali l'emigrante deve domandare notizie in proposito.

Biglietti d'imbarco.

Soltanto i vettori (ossia le società di navigazione o gli armatori di bastimenti) muniti di patente del Commissariato, ovvero le persone che legalmente li rappresentano, possono vendere biglietti d'imbarco.

L'emigrante non deve acquistare il biglietto, se prima non ha avuto dal Comitato mandamentale o comunale, oltre le notizie a cui abbiamo accennato, buone informazioni sulle Società di navigazione e sul rappresentante che gli offrono il biglietto stesso.

L'emigrante non deve pagare nulla, nemmeno a titolo di anticipazione, se non ha ottenuto il biglietto, né deve dare alcuna caparra, senza farne prendere annotazione sul biglietto.

Oltre il nolo, o prezzo di trasporto, l'emigrante non deve pagare senserie o compensi di qualsiasi specie e per qualsiasi ragione. Nulla è dovuto al rappresentante di vettore che ha procurato l'imbarco, per il suo scomodo. Il biglietto di imbarco è esente da ogni tassa.

Quando venga a conoscere che qualche compagno abbia pagato, pel biglietto, un prezzo più basso di quello pagato da lui, ne darà avviso all'ispettore dell'emigrazione del porto d'imbarco, il quale obbligherà il vettore (cioè la Società di navigazione) ad estendere la riduzione del prezzo tanto a lui, quanto agli altri emigranti che si devono imbarcare sullo stesso bastimento.

Prima di lasciare il proprio paese.

L'emigrante, prima di lasciare il proprio paese per andare al porto d'imbarco, deve pretendere che il rappresentante della Società di navigazione (vettore), col quale ha contrattato il prezzo del trasporto, gli rilasci il biglietto d'imbarco. Soltanto allora potrà prepararsi al viaggio e disfarsi delle sue suppellettili.

Badi bene l'emigrante a non vendere le proprie masserizie, la casa o il pezzo di terra che egli possiede e a non abbandonare il lavoro, prima di essersi assicurato il biglietto di imbarco per una determinata partenza.

Non si fidi l'emigrante di vaghe promesse verbali, che potrebbero poi non essere mantenute e quindi costringerlo a ritardare la partenza o a rinunziarvi, dopo aver già venduta la propria roba od abbandonato il suo ordinario lavoro.

L'emigrante deve, infine, regolare la propria partenza dal comune di residenza in modo da giungere al porto d'imbarco la vigilia, oppure la mattina del giorno in cui il piroscafo debba partire, tenendo presente che le spese di vitto e di alloggio sono a carico del vettore soltanto dal mezzodì del giorno anteriore a quello stabilito nel biglietto per la partenza fino al giorno in cui la partenza effettivamente avvenga.

Giungendo al porto parecchi giorni prima di quello antecedente alla partenza, l'emigrante dovrebbe per quel tempo provvedersi a sue spese di vitto e di alloggio.

L'emigrante al quale sia annunziato un ritardo della partenza, quando già fu fornito di biglietto, e non abbia ancora lasciato il proprio domicilio, avrà diritto ad una indennità di due lire al giorno, se ha fissato il posto intero, e in proporzione se ha fissato il mezzo posto o un quarto di posto, fino a tutta l'antivigilia del giorno in cui avvenga la partenza. Se il ritardo superasse i dieci giorni, l'emigrante può rinunziare al viaggio, ricuperare il nolo, se lo ha pagato, e chiedere alla commissione arbitrale residente in ogni capoluogo di provincia il risarcimento dei danni, ove creda di averne diritto.

Qualora il biglietto di viaggio sia stato spedito all'emigrante da parenti già stabiliti all'estero, ed egli voglia ottenere l'imbarco sul primo piroscafo in partenza per quella determinata destinazione, deve darne avviso al vettore, per conto del quale fu venduto il biglietto, almeno dieci giorni prima della partenza del

piroscafo stesso; avvertendo che nei casi d'urgenza, riconosciuta dall'ispettore dell'emigrazione, il preavviso potrà essere anche di due soli giorni.

Prima dell'imbarco.

Quando per qualunque ragione, prima della partenza della nave, l'emigrante sciolga il contratto, avrà diritto, su parere favorevole dell'ispettore dell'emigrazione alla restituzione di metà del prezzo di nolo.

Se l'emigrante avesse perduto l'imbarco per ritardo di un treno, anche se questo non fosse dovuto a colpa dell'Amministrazione ferroviarie, queste saranno tenute a riportarlo gratuitamente col suo bagaglio alla stazione di provenienza, purché egli ne faccia domanda all'ispettore d'emigrazione.

Il nolo che già fosse stato pagato in tutto o in parte dall'emigrante per sé e per la sua famiglia gli sarà restituito, se egli non possa partire per malattia che colpisca lui o persona della sua famiglia che con lui debba viaggiare o per altro caso imprevisto.

Il giorno della partenza del piroscafo gli emigranti sono visitati da una Commissione, composta dall'ispettore d'emigrazione, di un medico del porto, e di quello militare di bordo. Questa Commissione verifica il buono stato di salute di tutte le persone che prendono imbarco, e nel caso che si presentino persone ammalate o convalescenti, ne impedisce la partenza, quando trattasi di casi gravi o di malattie infettive o trasmissibili, o che possano tornare di soverchio incomodo agli altri passeggeri.

Giungendo al porto di Genova, di Napoli o di Palermo, l'emigrante ha diritto di trovare alla stazione di arrivo un incaricato della Società di navigazione di cui ha il biglietto; il quale, senza alcun compenso, lo conduca nelle locande o negli alberghi autorizzati, dove riceve vitto e alloggio a spese del vettore, come già s'è detto.

Il bagaglio.

Fino a che non siano istituiti appositi ricoveri, le Società di navigazione devono curare, per mezzo dei propri incaricati, il trasporto del bagaglio degli emigranti dalle stazioni ferroviarie di Genova, Napoli e Palermo a bordo del piroscafo in partenza.

Per tale trasporto l'emigrante pagherà la retribuzione fissata dalla tariffa approvata dall'ispettore di emigrazione.

Gli emigranti hanno diritto sul piroscafo, per ogni posto intero, al trasporto gratuito, oltre che degli effetti d'uso, anche di cento chilogrammi di bagaglio, purché questo non superi il volume di mezzo metro cubo. Nel suddetto bagaglio si intendono compresi i materassi e gli strumenti di lavoro. Abbia cura di non mettere nel proprio bagaglio oggetti sporchi o sostanze alimentari soggette a corrompersi, o materie infiammabili, o recipienti fragili ripieni di sostanze che possano insudiciare gli oggetti d'uso.

Si raccomanda all'emigrante di preparare e legare bene il bagaglio, in modo che non abbia da subire alcun guasto durante il trasporto.

Quando l'emigrante porti con sé più oggetti che non sia facile unire solidamente fra di loro, invece di fare un solo collo, gioverà che faccia tanti colli quanti sono gli oggetti, affinché non accada che gli oggetti stessi durante il trasporto abbiano da separarsi uno dall'altro. In questo caso l'emigrante correrebbe pericolo di avere al suo sbarco quel solo oggetto sul quale si è applicato il numero corrispondente a quello segnato nello scontrino che ha con sé.

Badi bene l'emigrante che gli sia sempre rilasciato uno scontrino o biglietto per il bagaglio, e verifichi se sopra di esso sia indicato esattamente il numero dei colli di cui si compone il bagaglio. Si assicuri anche che i numeri segnati sullo scontrino corrispondano a quelli posti sui colli del bagaglio. Se ha qual-

che dubbio in proposito, si rivolga subito all'ispettore dell'emigrazione o alla Commissione che visita il piroscavo prima della partenza, i quali hanno il dovere di vigilare alla tutela e visita del bagaglio degli emigranti.

Qualora a bordo del piroscavo vada smarrito o, salvi i casi di forza maggiore, sia danneggiato il bagaglio, l'emigrante avrà diritto ad una indennità, che è determinata dalla legge secondo i casi.

Ogni emigrante ha diritto, come si è detto, di portare con sé nei dormitori una parte del bagaglio, purché questo non ecceda un decimo di metro cubo. Si abbia l'avvertenza di includervi una provvista di effetti d'uso, specialmente di biancheria, che sia sufficiente per tutto il tempo del viaggio, poiché difficilmente potrebbero rifornirsene dalle casse, le quali vengono chiuse in un'apposita stiva.

L'alloggio a bordo.

Ogni emigrante ha diritto a bordo allo spazio ed alla cuccetta, le cui dimensioni sono stabilite dal regolamento, affisso sullo stesso piroscavo.

Le cuccette devono essere in ferro, convenientemente separate e numerate. Il corredo di ogni cuccetta si compone di un materasso con guanciaie unite o staccate e di una coperta di lana. Ciascuna cuccetta serve per una sola persona, di età superiore ai sei anni, o per una coppia di ragazzi da uno a sei anni.

Vi sono pure cuccette speciali, di larghezza maggiore delle ordinarie, che sono destinate alle donne in istato di avanzata gravidanza o con bambini lattanti, oppure a coppie di ragazzi di età superiore a sei anni ed inferiore a dieci.

Le coperte devono essere due per ogni emigrante, quando ciò sia prescritto dalla Commissione di visita in ragione del viaggio e della stagione.

Le donne devono essere alloggiate in locali separati mediante solidi tramezzi da quelli in cui alloggiano gli uomini. Esse hanno anche latrine separate.

Durante la notte gli alloggi e tutti gli altri locali ad uso degli emigranti, comprese le latrine ed i passaggi interni ed esterni, devono essere illuminati.

Il vitto a bordo.

Ogni emigrante imbarcato per viaggi transoceanici ha diritto alle razioni di viveri fissate dalla tabella regolamentare ed affissa su ogni piroscalo¹⁹⁷.

Ai ragazzi minori di cinque anni, eccetto i lattanti, spetta un quarto di razione; mezza razione agli altri fino a dieci anni non compiuti, e razione intera a chi ha compiuto l'età di dieci anni.

Ogni piroscalo deve tenere in coperta casse d'acqua da bere per gli emigranti; altre se ne devono trovare in ogni locale sotto coperta a disposizione degli emigranti durante la notte o quando per circostanze di tempo cattivo non possono salire sul ponte.

In caso di malattia.

Ogni piroscalo ha due locali di infermeria, uno per gli uomini e uno per le donne.

Gli ammalati e i convalescenti riceveranno quel trattamento in viveri e medicinali che sarà determinato dal medico di bordo; il quale avrà pure facoltà di ordinare distribuzioni supplementari di brodo e di minestrine ai bambini ed alle donne che ne avessero bisogno.

¹⁹⁷ Esse consistono in pane fresco o biscotto di prima qualità tutti i giorni; carne fresca o in conserva per cinque giorni della settimana, con piselli o fagioli; riso o pasta ogni giorno; tonno, formaggio e patate nei due giorni di magro; caffè per cinque giorni della settimana; ogni giorno mezzo litro di vino; tre quarti di litro nei giorni in cui non si dà il caffè.

Per ogni settecento emigranti vi è a bordo di ciascun piroscafo un medico italiano, che presta gratuitamente la sua assistenza.

Come l'emigrante deve contenersi a bordo.

Gli emigranti devono contenersi a bordo da persone educate, rispettandosi reciprocamente, trattando le donne e i bambini coi dovuti riguardi, evitando le liti e discorsi sconvenienti, osservando il silenzio nelle ore stabilite. E' rigorosamente vietato il deturpare o recare guasti di qualsiasi genere agli oggetti che si trovano sul piroscafo, e quindi per es. tagliare i lacci delle cuccette, le cinghie dei salvagente, ecc.

Mentre il medico sorveglia affinché a bordo le regole dell'igiene siano osservate, l'emigrante da parte sua ha il dovere di curare la propria pulizia personale. A sua disposizione vi sono sul piroscafo appositi locali, dove l'emigrante, sia uomo, sia donna, potrà fare il bagno, come pure vasche con acqua dolce per la lavatura della biancheria. Al prezzo approvato dall'ispettore egli potrà acquistare a bordo il sapone necessario. I genitori dovranno curare specialmente la pulizia dei bambini, che danno il maggior contingente a malattie, dovute specialmente alla poca pulizia della pelle, durante le lunghe traversate. Essendo l'igiene il primo elemento della salute, bisogna osservarne le regole anche quando il mare cattivo rende indolenti.

A bordo è proibito ogni giuoco di denaro fra gli emigranti: i contravventori sono puniti con pene disciplinari: Anzi, sarà bene che ogni emigrante consegni il suo denaro al comandante di bordo, perché glielo custodisca durante il viaggio.

Prima di sbarcare l'emigrante dovrà provvedere con cura speciale alla nettezza della sua persona e de' suoi panni, per evitare di fare una cattiva impressione, tanto sugli impiegati governativi che potranno visitarlo, quanto sulle persone del luogo, alle quali chiederà lavoro.

I reclami a bordo.

In luogo aperto agli emigranti, esiste in ogni piroscapo un registro nel quale essi possono notare i reclami che intendono sporgere contro chicchessia su quanto concerne il trasporto e il trattamento a bordo.

Tale registro, al ritorno del piroscapo nel regno, viene dal medico o dal commissario viaggiante presentato all'ispettore, che riferisce i reclami al Commissariato.

I reclami durante il viaggio possono essere fatti anche verbalmente al medico militare o al commissario, il quale passa ogni giorno una ispezione, così nei locali degli uomini, come in quelli delle donne.

Allo sbarco.

Quando il piroscapo giunge al porto di arrivo, può essere talvolta vietato agli emigranti di sbarcare subito come gli altri passeggeri. Allora essi vengono trasportati in locali speciali per la visita medica e per le indicazioni da fornirsi agli incaricati governativi.

In tali casi l'emigrante non deve impazientirsi, ma subire le ispezione medica, e rispondere con sincerità alle domande dei funzionari governativi, compresa quella del denaro che porta con sé. Esse sono fatte a scopo semplicemente di informazione, e l'emigrante non ha nulla da temerne.

Si guardi l'emigrante dagli speculatori d'ogni specie, che sogliono circondare i nuovi arrivati al loro sbarco, così nei locali d'arrivo, come fuori, quando entrano nella città dove sono arrivati.

L'emigrante, se non è aspettato da un amico conosciuto e fidato o da un parente, deve rivolgersi esclusivamente al Consolato italiano o agli uffici italiani di protezione e d'avviamento al lavoro per avere le informazioni di cui abbisogna sul cambio del-

la moneta, sulla locanda da scegliere o sulla linea ferroviaria da prendere.

Tenga in mente l'emigrante che nei paesi nuovi, malgrado la vigilanza della polizia, egli è circondato da continui pericoli.

Non dia retta a chi, fingendosi premuroso di aiutarlo, o spacciandosi per un compatriota amico dei suoi conoscenti, gli si offre per guida e promette di trovargli lavoro.

Così pure, quando avrà raccolto un piccolo peculio, non lo affidi a malsicuri banchieri, ma al rappresentante all'estero del Banco di Napoli, a cui fu data per legge la facoltà di raccogliere e inviare in patria, a chi di ragione, i risparmi degli emigranti.

I tutori dell'emigrante.

Per la tutela dell'emigrante sono stati stabiliti dalla legge e dal regolamento sull'emigrazione:

nel suo comune, i comitati mandamentali o comunali;

nei porti di imbarco, gli ispettori;

sui piroscafi, i medici militari e i commissari viaggianti;

nei porti di sbarco, gli uffici di patronato.

In ogni capoluogo di provincia esiste una Commissione arbitrale per giudicare le liti tra gli emigranti e le Compagnie di navigazione.

L'emigrante che ritenga di aver diritto a restituzione di somme dovute gli od a risarcimento di danni da parte del vettore o del suo rappresentante per smarrimento di bagaglio o altro, deve fare una domanda su carta libera, rivolta, se l'emigrante si trova già fuori d'Italia, al medico militare od al commissario viaggiante o ad un regio Console o ad altro ufficio governativo di protettorato dell'emigrazione all'estero, oppure, se l'emigrante è ancora in Italia e la partenza non avvenne, al Prefetto della provincia, all'ispettore di emigrazione o al Comitato

del luogo, dove contrattò l'imbarco o dove questo doveva effettuarsi.

La domanda dovrà, all'estero, esser fatta entro sei mesi dall'arrivo al porto di destinazione, o ad altro porto, quando l'emigrante non abbia potuto arrivare a quello; e, nel Regno, entro tre mesi dalla data di partenza, indicata nel biglietto d'imbarco.

Se l'emigrante abbia dovuto far ritorno in Italia, senza aver potuto comunicare coi consoli o cogli uffici di protezione, il termine decorrerà dal giorno del suo sbarco nel Regno.

Badi però sempre l'emigrante di procurarsi le prove degli abusi commessi contro di lui, in modo che i suoi reclami non abbiano da essere rigettati, perché destituiti di fondamento.

Potendo, l'emigrante cerchi di assicurarsi la testimonianza di qualcuna delle autorità istituite a tutela dell'emigrazione.

L'emigrante potrà consultare, per prender nozione dei diritti che ha, la legge e il regolamento sull'emigrazione: un esemplare del volume che li contiene si trova presso il Comitato mandamentale o comunale ed è affisso o appeso a bordo di ogni piroscalo, in luogo a tutti visibile.

Emigranti di Berchidda

*Una famiglia esemplare – Tornano nell'isola dopo quarant'anni di assenza - Durante l'ultimo conflitto due giovani scelsero il fronte del Pacifico per non dover combattere i propri fratelli in Italia*¹⁹⁸

di Giuseppe Vargiu

La stampa quotidiana segnala con frequenza molti casi di nostri emigrati nelle lontane Americhe i quali, spinti da un irresistibile impulso nostalgico che sembra stia per assumere carattere quasi epidemico, sentono il bisogno di rivedere il paese natio e le persone care che lasciarono diversi decenni fa, col miraggio di conquistare, nel nuovo mondo – per loro quasi una terra promessa – migliori condizioni di lavoro e di vita.

Questi emigrati erano modesti lavoratori ed artigiani, i più in disagiate condizioni economiche. Pieni di volontà e di speranze s'avventurarono verso gli imprevisti dell'ignoto incontrandovi inizialmente umiliazioni e durezze che misero a durissima prova i loro propositi di superare le difficoltà a ogni costo con il lavoro e la tenacia.

L'avventura della loro emigrazione era un intimo, un solenne impegno d'onore, non solo verso se stessi ma anche verso la famiglia, i parenti, gli amici, il paese natio dove sarebbero stati invidiati in caso di trionfo, ma inesorabilmente scherniti in caso d'insuccesso.

Purtroppo a non pochi dei nostri emigrati è toccato questo ultimo destino. I più, però, hanno vittoriosamente superato la prova, alcuni riuscendo a conquistare anche posizioni di primo piano nel campo industriale, commerciale, professionale ed economico; altri, e non sono molti, creandosi decorose ed ono-

¹⁹⁸ L'articolo è apparso su "La Nuova Sardegna" nel 1952. E' stato riproposto in "Piazza del popolo", a. VIII, n. 2 [40], aprile 2002, p. 11.

rate condizioni di vita ed una certa agiatezza.

E' questo il caso della numerosa famiglia Taras, di origine modesta, di Berchidda. Alcuni membri di essa, emigrati in America circa 40 anni fa¹⁹⁹, sono riusciti a costruirsi, con tenace e intelligente attività, una solida posizione economico-finanziaria.

Questa famiglia veramente esemplare, pur lontano, pur nell'assillo del quotidiano lavoro, pur tra gente nuova in un mondo nuovo, ai cui costumi andava lentamente abituandosi, ha sempre conservato il culto della patria d'origine.

Un membro di questa famiglia, nella prima Guerra Mondiale tornò in Italia e cadde valorosamente al fronte.

Nell'ultima Guerra Mondiale altri tre dei Taras, anziché venire a combattere in Europa, e quindi in Italia, contro i propri fratelli, chiesero volontariamente di essere destinati al fronte del Pacifico, ove si distinsero per il loro valore.

Nell'ambito familiare, le tradizioni della patria dalla quale erano venuti hanno sempre esercitato un potente influsso nostalgico. Così Giovanni Antonio, dopo circa 40 anni di assenza, ha sentito il bisogno di tornare nella sua tranquillissima Berchidda. Una sua sorella, la gentile signora Gerolama Taras, vedova Marcolini, che aveva varcato l'oceano giovanissima, 39 anni fa²⁰⁰, non potendo stabilirsi definitivamente a Berchidda, avendo lasciato in America quattro figli, distinti professionisti, ha voluto però ritornare al suo paesello (che l'ha accolta al suo arrivo con calde manifestazioni di simpatia e festosi applausi da tutta la popolazione) per un soggiorno di tranquillità e di riposo, circondata dall'affetto dei suoi famigliari.

Da noi avvicinata, ha manifestato il suo entusiasmo di trovarsi a Berchidda, che le è apparsa rinnovata e molto progredita. Ha soggiunto, la signora Marcolini-Taras, che altri suoi consanguinei e molti emigrati sardi seguiranno il suo esempio.

¹⁹⁹ L'articolo originale è del 1952.

²⁰⁰ Vedi il viaggio del Re d'Italia giunto a New York il 36 settembre del 1913.

Abbiamo voluto inquadrare nella cronaca le vicende esemplari e fortunate della famiglia Taras per esaltare in essa le migliori qualità della nostra gente che, attraverso il mondo, tiene alto il prestigio del laborioso popolo sardo e, nel nostro caso, il nome della nostra diletta Berchidda.

S'emigrante

*di Antioco Casula (Montanaru)*²⁰¹

Istancu de trubare sos masones
biancos, in sos prados fioridos
de sas nostras buscosas bidatones,

istancu de iscultare cuddos gridos
de s'abile in sos montes solitarios
de Gennargentu e d'ider'abbellidos

in beranu sos buscos chentenarios,
bramesit d'oro 'e America, oro grogu,
chi dana a punzos sos milionarios

in cussu fortunadu e caru logu!...
Non sas baddes de ilighes pienas
silenziosas, non su dulce fogu

de sos barraccos in nottes serenas,

²⁰¹ Antioco Casula era nato a Desulo nel 1878; morì nel paese natale il 3 marzo 1957. Proveniva da una famiglia agiata, per cui si dedicò, anche se con scarso interesse, agli studi ai quali lo spingeva una rigida educazione familiare; conseguì il diploma di maestro, ruolo che esercitò nel paese natale, fungendo contemporaneamente da funzionario delle Poste. Fin da giovane esercitò la passione per la poesia pubblicando i suoi versi. Divenne così uno dei più famosi poeti in lingua sarda sotto lo pseudonimo di *Montanaru*.

I temi da lui trattati nella vasta produzione sono svariati. Tra questi, piena di significato è una poesia dedicata all'emigrante. Vi si legge il contrasto tra il paesaggio agreste della Sardegna e le novità fredde e tecnologiche della grande città d'oltre oceano; il distacco dalle persone amate, reso meno duro dalla speranza di far fortuna altrove; la fatica e le paure del lungo viaggio e le disillusioni della nuova, dura realtà; la nostalgia degli ambienti e delle persone lontane; l'ammonimento secondo il quale America non vuol dire solo un futuro di ricchezza, ma talvolta significa anche umiliazioni, malattie e povertà.

non s'amore de una giovanedda
chi binchiat cantende sas sirenas

e non sa maestosa umbra niedda
de sos sardos nuraghes seculares,
chi mirant sos pianos cale chedda

de bandidos in chirca de dinares,
podeini a Bobore ponner frenu.
Lasseit sos parentes, sas comares

ind'unu die 'e triulas serenu
senza piangher, senza discutentu.
Ca cun sa mente idiat su terrenu

de California lùghidu d'arghentu.
Giumpeid'unu mare mannu mannu
subra de un'istranzu bastimentu,

ch'in tant'aba pariad'un'iscannu.
E viaggiat, viaggiat, de continu
e donz'ora chi passad'est un'annu.

Ancora non cumparit su terrinu
de sos milionarios dorados
e s'isperanza mancad'in su sinu.

Poveros emigrantes desolados!...
ecco chi s'idet sa terra promissa
e si sentint sos coros sollevados.

Est s'America custa? Si est issa
sa terra chi bramadu iat Bobore

cun s'isperanza manna in coro fissa.

No acciapeit nè oro nè amore
pro issu o libertade o friscu pane.
Signore inie est solu su signore

e su poveru est peus de su cane
bendidu a unu mere prepotente,
chi narat: Emigrante istad'addane!.

Gai isteit un'annu in mesu a zente
affarista, birbante, senza coro;
triballende continu che molente

senza sa libertade e senza s'oro.
Amenteit sa patria gentile,
su masone, su cane suo Moro

chi prendiad'accanta a su cuile
intantu chi beulàna sos crabittos
a una oghe intro de s'eile.

Amenteit sos càndidos granitos
de Barbagia forte e generosa
e sos nòdidos liberos giannitos

de Moro in calchi cazza furiosa.
E issu fid'unu re in cussos montes,
da ue partis lughente o Flumendosa

pro tuccare a su mare in chentu pontes.
Tando bideit s'isventura sua
tando brameit cuddos orizzontes

de sas serras de Mesu e Tracugua,
e cheriat torrare a sa lontana
Sardigna, s'esset pòtidu, a fua;

pro s'unire felice cun fulana
chi dadu l'haiat grazias e coro.
Ma s'isperanzia sua isteit vana!...

In s'America non b'est solu s'oro,
b'est puru sa maligna frebbagialla
chi prima de torrare a dom'issoro

colpat sa zente peus d'una balla!...

Littera de sa muzere de s'emigradu

*di Francesco Masala*²⁰²

Est bènnidu s'istiu.
Dae ispigas de nèula, in su cunzadu,
este fioridu trigu de chigina:
as semenadu in mare.
Su ruinzu e su solòpu
an mandigadu pane 'e fizu tou:
as semenadu in mare.
In malora asa postu
sa falche subra s'anta de sa janna:
as semenadu in mare.
Ohi, iscura s'arzola
chi timet sa frommigia:
as semenadu in mare.
Su entu s'est pesadu ma in sa terra
fàlada solu paza:
as semenadu in mare.
Prenda mia istimàda,
cando torras, si mai as a torrare,

²⁰² Nughedu S. Nicolò 1916 – Cagliari 2007. E' noto come poeta, scrittore, saggista, studioso e valorizzatore della lingua sarda.

Letterato, allievo di Natalino Sapegno, partecipò alla seconda Guerra Mondiale nelle operazioni in Jugoslavia e in Russia. Al ritorno si dedicò all'insegnamento a Sassari e a Cagliari.

La sua opera più conosciuta è *Quelli dalle labbra bianche* (1962). Nei suoi romanzi, così come nei suoi versi, mira sempre ad esaltare il popolo sardo, che considera offeso ed umiliato dalla storia. Le sue opere, che vanno oltre i ristretti confini regionali, sono state tradotte in numerose lingue: spagnolo, croato, russo, ungherese, francese, polacco e portoghese.

no mi pèdas ue est s'aneddu 'e oro:
est diventadu pane 'e fizu tou.
Prenda mia istimada,
t'iscrio subra sas undas de su mare,
t'iscrio subra su entu:
ammèntadi de me.
Ohi, cantos fìzos
cherias chi mi naschèren dae su sinu:
ma totu sunu mortos
dae cando ses partidu,
in su lettu de paza b'est restadu,
a s'ala tua, unu sulcu chena sèmene.
Prenda mia istimada,
no iscu pius proite ti faèddo,
sos pensamentos mios sunu che s'erva,
ateros chei sas nues,
ateros che ispinas.
Intro de te aia fattu nidu,
intro de me aias fattu nidu.
Isco chi no ses nudda
e deo ancora repiro.
Su coro est grogu
chei sa inza posca 'e sa innenna.

Lettera della moglie dell'emigrato²⁰³

di Francesco Masala

È venuta l'estate.
Dalle spighe di nebbia, nel tuo campo,
è nato grano di cenere:
hai seminato in mare.
La ruggine e scirocco
hanno mangiato il pane di tuo figlio:
hai seminato in mare.
In malora hai appeso
la falce sulla porta:
hai seminato in mare.
Ohi, povera l'aia
che teme la formica:
hai seminato in mare.
Il vento s'è levato ma per terra
cade soltanto paglia:
hai seminato in mare.
Caro, o caro,
quando ritorni, se ritornerai,
non chiedermi dov'è l'anello d'oro:
è diventato pane per tuo figlio.
Caro, o caro,
ti scrivo sulle onde del mare,
ti scrivo nel vento:
ricordati di me.

²⁰³ Traduzione dal sardo logudorese

Ohi, quanti figli
volevi mi nascessero dal seno:
ma tutti sono morti
da quando sei partito,
sul letto di granturco c'è rimasto,
dalla tua parte, un solco senza seme.
Caro, o caro,
non so perché ti parlo,
i miei pensieri nascono come erba,
altri come le nuvole,
altri come le spine.
Dentro di te avevo fatto il nido,
dentro di me avevi fatto il nido.
So che non sei più nulla
ed ancora respiro.
Il cuore è giallo
come una vigna dopo la vendemmia.

Lettera di Haniet E. Knight all'amico Antonio Nieddu

E' l'unico ricordo che la famiglia Nieddu conserva ancora dell'emigrato in questione²⁰⁴.

Antonio era già partito per le operazioni militari che si svolgevano in Francia dopo essersi arruolato nel corpo dei Marines. L'amica gli scriveva da Filadelfia per incoraggiarlo nel difficile momento, dargli il suo sostegno e invitarlo a tornare in America una volta finita la guerra.

Non andò così. Antonio morì a Zuilles a causa delle ferite riportate in combattimento²⁰⁵. Sulla lapide della sua tomba, al cimitero di Berchidda, campeggia la semplice frase "soldato valoroso"

Philadelphia, 21 giugno 1918.
905 West Susquehanna Avenue.

Mio caro Antonio,

prima di tutto, voglio chiederti scusa per il genere di carta che utilizzo, ma è l'unica carta sottile che ho e ho pensato di poter dire più cose scrivendo su carta non troppo pesante che avrebbe richiesto più spazio nella spedizione.

Dal momento che hai detto che non ci sono problemi con l'uso di questa carta, proseguo con la mia lettera. Prima di tutto, ho ricevuto la tua cartolina dal Campo appena prima che tu andassi a Nord, nella quale dicevi che mi avresti inviato il tuo indi-

²⁰⁴ La lettera, tradotta dall'inglese da Pietro Meloni, è stata messa a disposizione dal pronipote Giampaolo Nieddu.

²⁰⁵ Le sue vicende sono descritte più dettagliatamente nella sezione relativa ai viaggi degli emigrati. Vedi anche la Galleria delle immagini.

Philadelphia June 21, 1918.
905 West Susquehanna Avenue.

My Dear Antonio :-

Before I say anything more I am going to ask you to please pardon the kind of paper I am using, but it is the only thin paper I have and I thought I could say more if I wrote paper that would not be so heavy and consequently take up more room in the envelope.

Well now since you said it is all right to use this paper, I will go ahead with my talk. First of all I received your Postal card from the Camp just before you started North, saying you would send me your address in New York if you could, but as I never heard anything more from you I supposed you had GONE OVER, and one day last week, I think it was Thursday, I received your letter from 'Somewhere in France' so I know you have arrived safely and you say you are having a good time. Well I sure am glad to hear that and that you had a good trip. Did you see any U-boats? If I was going over I would like to see one right up close and then like my boat to blow it to pieces before it got a chance to do it to us. In one way I suppose you feel a sort of inward happiness for you are on the other side of the ocean, and that much nearer to Bell'Italia, the land of your birth, and perhaps you have a Mother and Father and relatives in Italy that you love, and some day you may get back to Sunny Italy. I often wonder how any Italians can leave that Country that we hear so much of its beauties, and that Americans, and in fact all people, love to travel through its beautiful spots. When you write to me again you must tell me about your family and if your Parents are living. My Father died when I was a little girl and My Mother died nine years ago next August, and I always feel that if a person has a Mother they should be happy for its the best thing in the world. Of course we should love our Fathers, but somehow or other a Mother seems nearer and dearer, dont you think so?

I have not been down to the Italian Church for a long time but I am going soon to see Mrs. Stasio and then I will give your regards to Mr. Stasio. You see I am very friendly with them and visit in their home, and love to do so for they are such fine people, and the Father of Mr. Stasio is one fine old gentleman. Did you ever see him? My other Italian Boy, Pietro Toti is also Somewhere in France, and you may come across him. I never saw him either, although his Mother gave me a Postal Card picture of him. I guess you are both about the same age, and I do wish they had some older men in the Army that I could get acquainted with, but then the older men do not need friends like you younger ones do, to have the advice of older woman than you are yourself.

Do you know that we are now going to send American troops directly to Italy to fight side by side with the Italians? Well I am glad to hear it, for it takes the Americans to fight, and I guess those Huns have found it out by this time. Hurry up and kill every one that comes near and then hurry home again, and maybe there wont be some parade when The Boys Come Marching Home. I have a very dear Nephew who is now on the way over and I certainly feel proud of having so many boys and friends Over Here. My Doctor is there and has been for eight months, his name is Alexander, and he is a Major, and the Chief Operating Surgeon in the Base Hospital # 34, so Antonio if you do anything so foolish as to get wounded in any way, be a good boy and get wounded near that Hospital for then you will have the best care in the world.

Are you allowed to go to the nearby Towns or are you in the vicinity of the firing line? I know you are not permitted to write much, but please tell me all you can, what you are doing, and if you have any

rizzo di New York se avessi potuto, ma dal momento che non ho più saputo nulla da te, ho pensato che fossi stato trasferito, e un giorno dell'ultima settimana, penso fosse Giovedì, ho ricevuto la tua lettera da "In qualche luogo della Francia", perciò so che sei arrivato sano e salvo e dici di star bene. Sono davvero felice di sentire questo e che il viaggio è stato tranquillo. Hai visto degli U-boats? Se dovessi trasferirmi, mi piacerebbe vederne uno proprio vicino da vicino e la mia nave farlo a pezzi prima che abbia la possibilità di fare altrettanto con noi. Ad ogni modo, credo che tu senta una sorta di felicità interiore, dal momento che ti trovi dall'altra parte dell'oceano, così tanto più vicino alla Bell'Italia, la terra in cui sei nato, e forse hai una madre e un padre e parenti che ami in Italia, e un giorno potrai tornare nella Soleggiata Italia. Spesso mi stupisce che degli Italiani possano lasciare quella terra della quale sentiamo tanto parlare delle sue bellezze, e del fatto che gli Americani, ed in realtà tutti, amino viaggiare lungo i suoi meravigliosi paesaggi. Quando mi scriverai di nuovo, dovrai raccontarmi della tua famiglia e dirmi se i tuoi genitori sono vivi. Mio padre è morto quando ero piccola e mia madre nove anni ad Agosto, e io sento che se qualcuno ha una madre, dovrebbero essere felici entrambi, dal momento che è la più bella cosa che c'è. Di certo, dovremmo amare i nostri padri, ma in un modo o nell'altro una madre sembra più vicina e più cara, che ne pensi?

E' da molto che non scendo alla Chiesa Italiana ma presto vedrò la signora Stasio e darà i tuoi saluti al signor Stasio. Come vedi, ho degli ottimi rapporti con loro e vado a casa loro e mi piace perché sono davvero delle ottime persone ed il padre del signor Stasio è un vecchio e buon gentiluomo. Lo hai mai visto? L'altro ragazzo italiano che conosco, Pietro Toti, è anche lui in Francia e potresti incontrarlo. Non ho più visto nemmeno lui, sebbene sua madre mi abbia dato una sua cartolina con la sua fotografia. Suppongo che abbiate entrambi la stessa età, e

vorrei che ci fossero alcuni uomini più anziani nell'Esercito dei quali potrei far la conoscenza, ma alla fine gli uomini più grandi non sentono la necessità di amici come invece voi più giovani, né di ricevere consigli da donne più grandi, come fate voi. Sai che stiamo per inviare truppe americane direttamente in Italia per combattere fianco a fianco con gli Italiani? Sono felice di sentirlo, perché questo porta gli americani a combattere, e suppongo che quegli Unni se ne accorgeranno, allora. Spicciati e uccidi chiunque si avvicini e poi torna presto a casa, e forse non ci sarà alcuna parata quando "The Bois Come Marching Home" (*i ragazzi tornano marciando a casa*). Ho un carissimo nipote che ora è partito e mi sento davvero orgogliosa di avere tanti ragazzi ed amici laggiù. Il mio dottore è là e c'è stato per otto mesi, si chiama Alexander ed è un Maggiore e Capo-Chirurgo nella Base Ospedale numero 34, perciò Antonio, se farai lo stupido tanto da farti ferire in qualunque modo, fa' il bravo ragazzo e fatti ferire vicino a quell'ospedale, così da avere poi la migliore assistenza che ci possa essere.

Ti consentono di andare in libera uscita nei centri vicini o sei in prossimità del fronte? So che non ti permettono di scrivere tanto, ma ti prego, scrivimi, per quanto puoi, cosa fai e se ti diverti. Vedo che hai scritto in Inglese e suppongo che qualcuno ha scritto per te. Sono felice che tu abbia scritto in Inglese perché posso capire meglio cosa dici, anche se me la cavo abbastanza bene con l'Italiano. Antonio, sai che c'è una legge che proibisce di inviare qualunque cosa ai Ragazzi Laggiù a meno che non ne abbiano davvero bisogno? Tant'è, ma voglio che mi scriva se hai bisogno o vuoi qualcosa, e te la invierò, ma fa' in modo che il tuo Ufficiale Superiore firmi la richiesta. Non esitare nel chiedere se hai bisogno di qualcosa, e io te la farò avere.

Per quanto riguarda l'ultima settimana, è stata semplicemente serena, ed è piacevole vedere che alle 9 c'è ancora luce, ma sai

che gli orologi sono stati spostati avanti di un'ora e che questo lo rende possibile, specialmente questo mese. Pensa solo che presto sarà il 4 luglio, e spero che sia una buona giornata per te e non dimenticarti dell'America e di Philadelphia quel giorno. Aspetto di andar giù ad Atlantic city, perciò, se riceverai questa lettera in tempo, pensa alla tua amica che passeggia sul lungomare.

Spero che tu stia bene e che abbia abbastanza da mangiare, e stai sicuro ed uccidi come è giusto ogni Unno che attraversa la tua strada. Ma combatti bene e lealmente.

Sinceramente la tua amica

Haniet E. Knight.

I miei avi berchiddesi

Segnalazione di Stefano Orgolesu

Mi chiamo Stefano Orgolesu ed ho scoperto da qualche tempo che la mia famiglia proviene da Berchidda.

Anche se la mia famiglia vive a Genova dal 1908 il legame sentimentale con la Sardegna è rimasto forte e con grande fatica sto cercando di seguire all'indietro le tracce dei mie bisnonni.

La ragione per cui vi scrivo è che ho trovato in un articolo da voi pubblicato: "Berchiddesi emigrati a New York ai primi del '900" un riferimento a Pietro Orgolesu²⁰⁶, che era il nome del padre di mio nonno.

Non ho la certezza che sia proprio lui, in quanto non conosco neanche la data di nascita, ma vorrei chiedervi se disponete di altre informazioni raccolte durante le vostre ricerche e non pubblicate nell'articolo.

La ragione per cui ipotizzo che possa essere lui è che i primi anni di vita di mio nonno sono avvolti nel mistero in quanto sappiamo che è nato nel 1906 a Sassari ed è venuto a Genova a due anni con degli zii e senza i genitori.

Dal suo estratto di nascita ho scoperto che al momento del parto i genitori erano separati; è quindi plausibile ipotizzare che mio bisnonno sia emigrato un anno dopo negli USA.

Vi ringrazio in anticipo per le informazioni che mi potrete dare per aiutarmi a riscoprire la storia della mia famiglia.

²⁰⁶ Pietro Orgolesu è presente nei nostri elenchi in quanto giunto a New York nel primo viaggio che siamo in grado di documentare, a bordo del Re d'Italia il 28 ottobre del 1907. Inoltre sono stati rintracciati elementi biografici di altri membri della famiglia Orgolesu: Andrea, Gio Antonio, Giovanni Andrea.

Riferimenti bibliografici

Documentazione inedita

*Sono stati consultati gli archivi on line di Ellis Island ed esaminati direttamente ed interamente i registri manoscritti delle navi sulle quali viaggiarono gli emigranti provenienti da Berchidda*²⁰⁷.

*In particolare*²⁰⁸:

Calabria (1 giugno 1912);
Chicago (9 maggio 1914);
Duca d'Aosta (10 aprile 1911);
Europa (26 agosto 1913);
France (9 maggio 1913 / 19 giugno 1914);
Konig Albert (14 ottobre 1910);
Italia (10 settembre 1920);
Liguria (3 novembre 1907);
Mendoza (15 ottobre 1909 / 13 ottobre 1913);
Moltke (12 luglio 1909);
Nieuw Amsterdam (28 aprile 1913);
Oceanic (29 aprile 1914);
Principe di Piemonte (13 maggio 1911 / 8 marzo 1912 / 8 giugno 1912 / 20 luglio 1912 / 6 settembre 1912 / 20 ottobre 1912 / 2 maggio 1913 / 13 giugno 1913 / 23 luglio 1913);
Re d'Italia (28 ottobre 1907 / 15 settembre 1910 / 21 aprile 1911 / 5 aprile 1913 / 15 maggio 1913 / 26 settembre 1913 / 19 dicembre 1920);
Regina d'Italia (22 dicembre 1907 / 1 dicembre 1910 / 18 marzo 1911 / 3 maggio 1911 / 15 maggio 1914);
Rochambeau (30 giugno 1913);

²⁰⁷ Tra quelli consultati solo i registri del 1920 sono dattiloscritti.

²⁰⁸ Viene indicato il nome della nave e in quale giorno approdò ad Ellis Island.

San Giorgio (12 aprile 1912 / 24 maggio 1912 / 13 ottobre 1912);
San Giovanni (3 maggio 1913);
Stampalia (12 agosto 1912);
Taormina (23 settembre 1913 / 26 maggio 1915);
Virginia (31 ottobre 1909).

Bibliografia sulle immagini

M. Boninu, S. Flore *Tula. Retrattos e ammentos*, Chiarella, Sassari, 1993.
In Berchidda, a cura di M. P. Casu, n. 14, Editoriale Documenta, 2009.

Bibliografia sull'emigrazione

La bibliografia sull'emigrazione è molto vasta; al suo interno numerosi sono gli studi che sono stati dedicati all'emigrazione dall'Italia al Nord America. L'elenco che segue vuol essere uno strumento di primo avvio per ricerche più approfondite.

E. Abbott, *Historical Aspects of the Immigration Problem: Select Documents*, Ayer Publishing, 1969.
P. Audenino - M. Tirabassi, *Migrazioni italiane: storia e storie dall'ancien régime a oggi*, B. Mondadori, 2008.
F. Balletta, *Un Secolo di emigrazione italiana, 1876-1976*, Centro studi emigrazione, 1978.
P. Bevilacqua, *Storia dell'emigrazione italiana*, vol. 2, Donzelli Editore, 2001.
G. Cheda, *L'emigrazione Ticinese in Australia*, Locarno, Armando Dadò, 1979.
G. Cheda, *L'emigrazione Ticinese in California*, Locarno, Armando Dadò, 1981.
A. Codignola, *Rubattino*, Ed.Licinio Cappelli, Bologna 1938
Ch. Collier, J. Lincoln Collier, *A Century of Immigration: 1820-1924*, Marshall Cavendish Corp, 1999.
F. Croci, G. Bonfilgio, *El baúl de la memoria. Testimonios escritos de inmigrantes italianos en el Perú*, Lima, Fondo Editorial del Congreso del Perú, 2002.

- F. Croci, *La memoria nel cassetto Gli archivi familiari e la storia dell'emigrazione: una ricerca in Perù*, in: S. Cinotto, *Villaggi globali. Emigrazione e storia locale*, Biella, Ecomuseo Valle Elvo-Serra, 2005.
- O. De Rosa, *Così spero di voi... Lettere degli emigranti tra Otto e Novecento*, in: O. De Rosa, D. Verrastro (eds.), *Appunti di viaggio. L'emigrazione italiana tra attualità e memoria*, Bologna, Il Mulino, 2007.
- B. Durante – E. Tripodi, *Da Genova, sulle rotte dell'infinito... a costruire mondi nuovi: per una storia dell'emigrazione ligure e italiana*, Pubblicazione Vallecrosia, 2003.
- Emigrazione e storia d'Italia*, a cura di M. Sanfilippo, Pellegrini Editore, Cosenza, 2003.
- E. Franzina, *Gli italiani al nuovo mondo*, A. Mondadori, 1995.
- E. Franzina, *Merica! Merica! Emigrazione e colonizzazione nelle lettere dei contadini veneti e friulani in America Latina (1876-1902)*, Milano, Feltrinelli, 1979 (Verona, Cierre Edizioni, 1994).
- E. Franzina, *L'immaginario degli emigranti. Miti e raffigurazioni dell'esperienza italiana all'estero fra i due secoli*, Treviso, Pagus, 1992.
- E. Franzina, *Una realtà espatriata: lealtà nazionale e caratteri regionali nell'immigrazione italiana all'estero, secoli XIX e XX*, Sette città, 2006.
- A. Gibelli, F. Caffarena, *Le lettere degli emigranti*, in: P. Bevilacqua, A. De Clementi, E. Franzina, *Storia dell'emigrazione italiana*, vol.I.
- A. Gibelli, *La risorsa America*, in: P. Rugafiori, A. Gibelli (eds.), *Storia d'Italia, Le regioni, dall'unità a oggi. La Liguria*, Torino, Einaudi, 1994.
- Gli Italiani negli Stati Uniti: L'emigrazione e l'opera degli italiani negli Stati Uniti d'America*. Atti del III Symposium di studi americani, Firenze, 27-29 maggio 1969, Istituto di studi americani, Università degli studi, 1972 (American Studies Symposium Staff, 1972).
- C. Howells, *Netting your ancestors: genealogical research on the Internet*, Genealogical Publishing Com, 1997.
- M. Iaquina, *Mezzogiorno, emigrazione di massa e sottosviluppo*, Luigi Pellegrini Editore, Cosenza, 2002.
- A. Langiu, *Sa contra. Racconti sardi*, Venezia, 1992.
- A. Langiu, *Sas paraulas*, Milano, 1999.
- A. Langiu, *Sas paraulas. Le parole magiche*, con traduzione a fronte in lingua sarda di B. Calvia, Sassari, 2008.
- R. Lenzi, A. M. Birindelli, *Aspetti e problemi dell'emigrazione italiana con particolare riguardo a quella nell'ambito CEE*, Comitato italiano per lo studio dei problemi della popolazione, 1977.
- B. Maestro, *Coming to America: the story of immigration*, Scholastic Inc., 1996.

G. Prezzolini, *I grandi italiani e gli emigrati*, in "Tempo", 1961, n. 123.
 E. Pugliese - D. Sabatino, *Emigrazione e immigrazione*, Guida Editori, 2006.
Storia dell'emigrazione italiana. Arrivi, a cura di P. Bevilacqua, A. De Clementi e E. Franzina, Donzelli Editore, Roma, 2002.
 L. Villari, *Gli Stati Uniti d'America e l'emigrazione italiana*, 1876. Reprint The Italian American experience, Fratelli Treves, Milano, 1912; reprint Arno Press Inc.1975.

Bibliografia su Ellis Island

Molto vasta, e concentrata soprattutto in questo ultimo decennio, la bibliografia diretta e specifica su Ellis Island. Si va da lavori specifici sui problemi dell'immigrazione ad altri rivolti all'illustrazione dell'Istituzione, ad altri ancora che si concentrano sul valore documentario degli Archivi di Ellis Island, per finire con gli ultimi, a semplice scopo divulgativo, aneddotico didattico o letterario.

L. Allen, *Ellis Island*, Evelyn Hill Group, 1995.
 D. Anderson, *Arriving at Ellis Island*, Gareth Stevens Pub, 2002.
 B. Benton, *Ellis Island: a pictorial history*, Facts on File, 1985.
 S. Berman, *Ellis Island*, Barnes & Noble Publishing, 2003.
 T. Bernardin, *The Ellis Island immigrant cookbook*, Tom Bernardin Inc, 2003.
 M. Betik Trojacek, *Beyond Ellis Island: A Story About Czech Immigrants and Life on the Farm in the 1930's and 1940's*, Trafford Publishing, 2005.
 R. Bial, *Ellis Island: Coming to the Land of Liberty*, Houghton Mifflin Books for Children, 2009.
 C. Bierman – L. McGaw, *Journey to Ellis Island: How My Father Came to America*, Black Walnut/Madison Press, 2009
 A. C. Bolino, *The Ellis Island source book*, Kensington Historical Press, 1985
 T. Boyer Binns, *Ellis Island*, Paw Prints, 2008.
 P. Boyer, *Ellis Island Oral History Project, Ellis Island: the dream of America: for actors and orchestra with projected images*, Propulsive Music, 2009.

- F. Brooks, *Passing through Ellis Island*, Scott Foresman/Addison-Wesley, 2001.
- R. Brown, *Ellis Island*, Fitzgerald Books, 2007.
- J. Bruchac - F. Scholder, *Ellis Island*, Cold Mountain Press, 1980.
- J. Burdick, *Ellis Island: Gateway of Hope*, New Line Books, 2009.
- Ivan Chermayeff, Fred Wasserman, Mary J. Shapiro, *Ellis Island: an illustrated history of the immigrant experience*, Macmillan, 1991.
- R. Ciaranello, *Ellis Island*, The Artist, 2005.
- P. M. Coan, *Ellis Island Interviews*, Barnes & Noble, 1997.
- B. Colin Hamblin, B. Moreno, *Ellis Island: the official souvenir guide*, Aramark, 2006.
- J. P. Colletta, *They came in ships: a guide to finding your immigrant ancestor's arrival record*, Ancestry Publishing, 2002.
- R. Conrad Stein, *The story of Ellis Island*, Childrens Press, 1979.
- R. Conrad Stein, *Ellis Island*, Scholastic Library Pub, 1992.
- L. Conway, *Forgotten Ellis Island: the extraordinary story of America's immigrant hospital*, Smithsonian Books, 2007.
- S. Cotts Watkins, *After Ellis Island: newcomers and natives in the 1910 census*, Russell Sage Fundation, 1994.
- J. T. Cunningham, *Ellis Island: Immigration's Shining Center*, Arcadia Publishing, 2003.
- S. DeBartolo Carmack, *Guide to finding your Ellis Island ancestors*, Erin Nevius 2005.
- T. Degezelle, *Ellis Island*, Capstone Press, 2004.
- N. Di Paolo, *Emigrazione, da Ellis Island ai giorni nostri: versi e immagini dello sradicamento*, Edizioni del Paguro, 2001.
- N. Di Paolo, *Ellis Island: storia, versi e immagini dello sradicamento*, La città del sole, 2007.
- E. Doherty, *Ellis Island*, 2003.
- Ellis Island: its history, its immigrants, its restoration*, American History Magazine, 1990.
- L. Everett Fisher, *Ellis Island: gateway to the New World*, Holiday House, 1986.
- C. Fitterer Klingel, Robert B. Noyed, *Ellis Island, Child's World*, 2000.
- N. Foner, *From Ellis Island to JFK: New York's two great waves of immigration*, Yale University Press, 2002.
- R. Freedman, *Immigrant kids*, Puffin Books, 1995.
- Harcourt School Publishers Staff, *Ellis Island*, Harcourt School Publishers, 2002.
- M. Helprin, *Ellis Island, and other stories*, Harcourt, Inc., 2005.

- C. M. Highsmith – T. Landphair, *Ellis Island*, Crescent Books, 2000.
- T. Horrigan, *Ellis Island*, Protean Press, 1995.
- G. Houghton, *Ellis Island: A Primary Source History of an Immigrant's Arrival in America*, Rosen Publishing Group, New York, 2004.
- W. J. Jacobs, *Ellis Island: new hope in a new land*, C. Scribner's, 1990, Harcourt Brace & Co., 1993.
- J. Jango-Cohen, *Ellis Island*, Baker & Taylor, CATS, 2009.
- J. A. Johnson, *Ellis Island: a simulation on immigration and its impact on students*, Johnson, 1999.
- K. Kerrigan, *Ellis Island*, Pan Macmillan, 2010.
- P. Kinney, *Ellis Island: the first experience with liberty*, Portfolio Project, 1986.
- N. Kotker, *Ellis Island: echoes from a nation's past*, Aperture Foundation, 1989.
- S. Kroll, *Ellis Island: doorway to freedom*, Holiday House, 1995.
- E. Landau, *Ellis Island*, Baker & Taylor, CATS, 2009.
- E. Levine, *If your name was changed at Ellis Island*, Houghton Mifflin, 1997.
- S. Longolius, Lewis W. Hine's *Social Photography – Immigrants at Ellis Island 1904-1909*, Grin Verlag 2003.
- H. Marcovitz, *Ellis Island*, Mason Crest Publishers, 2002.
- F. P. Miller – A. F. Vandome, J. McBrewster, *Ellis Island*, VDM Publishing House Ltd., 2009.
- S. Morena, *Ellis Island: otok solza*, Slovensko stalno gledališče, 2001.
- B. Moreno, *Ellis Island*, Arcadia Publishing, 2003.
- B. Moreno, *Encyclopedia of Ellis Island*, Greenwood Press, 2004.
- B. Moreno, *Children of Ellis Island*, Arcadia Publishing, 2005.
- B. Moreno, *Ellis Island's Famous Immigrants*, Arcadia Publishing, 2008.
- L. Mortensen, *Ellis Island*, Picture Window Books, 2008.
- F. Mustard Stewart, *Ellis Island*, Penguin Group USA, 1981.
- New Jersey. Governor's Advisory Committee on the Preservation and Use of Ellis Island, *Ellis Island: global icon, national gateway, and symbol of New Jersey's past, present, and future : a report and recommendations on the preservation and use of Ellis Island*, The Committee, 1999.
- L. Peacock, Walter Lyon Krudop, *At Ellis Island: A History in Many Voices*, Atheneum Books for Young Readers, 2007.
- G. Perec – R. Bober, *Ellis Island*, New Press, 1995.
- G. Perec, *Ellis Island. Storie di erranza e di speranza*, Archinto, 2002.
- G. Perec, *Ellis Island*, Libros del Zorzal, 2004.
- G. Perrino, *Ellis Island*, Interlinea, 2007.

- T. M. Pitkin, *Keepers of the gate: a history of Ellis Island*, New York University Press, 1975.
- E. Rand, *The Ellis Island snow globe*, Duke University Press, 2005.
- L. Raatma, *Ellis Island*, Compass Point Books, 2003.
- R. C. Rebman, *Life on Ellis Island*, Lucent Books, 2000.
- C. Reef, *Ellis Island*, Silver Burdett Pr, 1991.
- P. Reeves, *Ellis Island: gateway to the American dream*, Barnes & Noble Books, 2006.
- R. Resources, *Ellis Island*, 2001.
- F. E. Ruffin, *Ellis Island*, Gareth Stevens Pub, 2006.
- P. Ryon Quiri, *Ellis Island: a true book*, Children's Press, 1998.
- A. J. Salvatore, *Ellis Island: An Immigration Simulation*, J Weston Walch Pub, 1996.
- M. W. Sandler, *Island of hope: the story of Ellis Island and the journey to America*, Scholastic, 2004.
- S. Senzell Isaacs, *Life at Ellis Island*, Heinemann Library, 2002.
- B. Severn, *Ellis Island: the immigrant years*, J. Messner, 1971.
- C. Shanowsky, *Ellis Island: personal and unofficial research and composition made in 1932*.
- K. Sherlock, *Ellis Island Scrapbook*, Brennyman Books, 2010.
- A. F. Sherman – P. Mesenhöller – A. F. Sherman: *Ellis Island portraits, 1905-1920*, Aperture, 2005.
- L. D. Szucs, *Ellis Island*, Ancestry Publishing, 1986.
- L. D. Szucs, *They became Americans: finding naturalization records and ethnic origins*, Ancestry Publishing, 1998.
- L. D. Szucs, *Ellis Island: Tracing Your Family History Through America's Gateway*, Ancestry Publishing, 2000.
- B. Temple, *Ellis Island: Gateway to Freedom*, Child's World, 2000.
- G. Thompson, *We Came Through Ellis Island: The Immigrant Adventures of Emma Markowitz*, National Geographic Society, 2003.
- W. S. Tift, *Ellis Island*, Contemporary Books, 1990.
- D. E. Townsend, *Ellis Island*, Zaner-Bloser, Inc., 2005.
- B. Tuttle, *The Ellis Island Collection: Artifacts from the Immigrant Experience*, Chronicle Books, 2004.
- R. Viscusi, *Ellis Island*, Volume 1, Ad Plures, 2009.
- E. Weiss – B. Ogden, *Ellis Island Days*, Aladdin Paperbacks, 2002.
- S. Wilkes, *Ellis Island: ghosts of freedom*, W.W. Norton, 2006.
- E. Woodruff, *The Orphan of Ellis Island*, A Time-Tralev Adventure, 1997.

V. Yans-McLaughlin, M. Lightman, Statue of Liberty-Ellis Island Foundation, Inc, *Ellis Island and the peopling of America: the official guide*, New Press, 1997.

Indice

<i>Prefazione</i>	p. 7
<i>Cenni sull'emigrazione</i>	
America. Da sempre un'attrattiva	p. 9
Mamma mia dammi 100 lire.	
In America voglio andar	p. 12
Pericoli, disagi e raccomandazioni	p. 23
Ellis Island. L'isola delle lacrime	p. 25
Criteri della ricerca	p. 29
Ellis Island. Il momento della schedatura	p. 30
Norme di schedatura	p. 32
Una testimonianza diretta	p. 36
L'incontro con il nuovo mondo	p. 37
Emigrazione dalla Sardegna	p. 41
<i>Prime residenze a New York</i>	p. 51
<i>Destinazioni diverse</i>	p. 56
<i>Viaggi in sintesi (1907 - 1920)</i>	p. 67
<i>Traversate</i>	p. 69
<i>Emigrati</i>	p. 85
<i>Emigrati (Catalogo)</i>	p. 89
<i>Galleria di immagini</i>	p. 149
<i>Emigrati berchiddesi in arrivo a New York</i>	p. 163
<i>Altri emigrati</i>	p. 182
<i>Appendice</i>	p. 185
<i>Riferimenti bibliografici</i>	p. 230

