

## *Il menù di bordo. Nutrirsi durante il viaggio migratorio*

**Emilia Perassi**

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI MILANO

---

### ABSTRACT

---

In migration studies about literature, food usually signals the preservation of a migrant's identity in his/her new country. Considered as a transitional condition, the very travel of migration itself is instead overlooked and perceived as a non-place. Consequently, also all aspects of migration related to feeding are mostly ignored. In my paper, I will argue that spaces of transit are heterotopic spaces rather than non-places. In these spaces, the lack of food, or its being often a 'leftover', is a key fact to understand the representation of the commerce of migrant bodies.

**Keywords:** Food, literature, migration, Latin America, travel.

Se gli studi sulla letteratura della migrazione si soffermano sul cibo come segno del mantenimento dell'identità migrante nei contesti d'arrivo, meno frequenti sono gli studi sul cibo disponibile, o indisponibile, durante il tragitto migratorio. Si propone pertanto una riflessione che invita a pensare agli spazi di transito come spazi eterotopici più che come 'non luoghi'. In essi, l'assenza del cibo, o la sua natura di resto impercettibile, è chiave nella raffigurazione del commercio dei corpi migranti.

**Parole chiave:** Cibo, letteratura, migrazione, America Latina, viaggio.

---

Si parla molto di cibo nella letteratura dell'emigrazione. Si pensi all'inesauribile filone della letteratura ebreo-argentina, inzuppata nel *borsch*, nel *gefilte fish* o nel miele della *baklava* (Shua, 1993; Plager, 1993); a narrazioni come *Ommi! L'America* di Vanni Blengino (2007), dove il paesaggio è sostanzialmente olfattivo, tanto nelle Langhe quanto nel Plata; a *Las geneologías* della messicana Margo Glantz (1981), dove il rito del tè e dei dolci preparati dalla madre giustificano e innescano la volontà autobiografica; a *Volevo diventare bianca* della scrittrice marsigliese di origine Sarawi, Nasser Chohra (1993), o ai racconti di *Curry al pollo*, dell'indiana Laila Wadia (2005) oppure a "Salsicce" dell'italo-somala Igiaba Scego (2006), nei quali il cibo è asse attorno al quale ruota la relazione turbolenta, critica e insieme desiderante, con la società di arrivo. Sono opere che celebrano il cibo sia come poderoso indice identitario della propria differenza sia come mediazione prediletta fra culture, poiché ne aprono i sistemi agli incroci e alle contaminazioni con una primarietà per lo più festiva. Attraverso il cibo, identità e scambio polarizzano felicemente la dialettica del movimento migratorio e dinamizzano nozioni complesse e vibranti come quella di origine, luogo, appartenenza, poiché le arricchiscono con quelle di continuità e diversità, di ibridazione e di assimilazione. Cibi come ricordi masticati, ruminati, morsi, se è vero che sugli stessi si torna e si ritorna quando bisogna ricreare il mondo da cui si viene. Ma anche cibi vagheggiati, sacralizzati, ritualizzati quando si rimettono radici che intendono ripristinare ponti fra il 'prima' e il 'dopo' dell'esodo.

Di contro, in questa stessa letteratura, molto meno frequente è parlare del cibo *durante* il viaggio migratorio o convocare gli spazi 'altri' in cui esso viene consumato: la nave, nelle emigrazioni storiche; il treno, in quelle contemporanee alle quali penso, dal centro e sud America verso il nord del continente. È difficile parlare di cibo quando c'è dolore, oppure assenza, o ancora sperdimento di sé in quella condizione sospesa, in un ignoto cognitivo e affettivo, quale quella del transitare fra mondi. La tendenza è tacerlo, oppure dirlo a fatica quando le narrazioni si fanno autobiografiche o testimoniali. Se ne menziona piuttosto non la sostanza, ma l'ombra, la mancanza. Ombra e mancanza che fanno inaridire il corpo, prefigurano morte, diventano forme del vuoto in cui gravita disgregato il migrante: "es la resequedad de la sed, es el mareo del hambre – dice Walter, honduregno che tenta di attraversare la Frontera Norte in *Amarás a Dios sobre todas las cosas* del messicano Alejandro Hernández (2015, p. 34) – . "Dios mío, cuánta sed. Es una sed seca. De papel y de cartón, te vas sintiendo hueco" (*ibidem*), riesce a pensare mentre si aggrappa alla Bestia, il treno infernale che attraversa il Messico sino al confine con gli Stati Uniti.

Se il 'prima' e il 'dopo' del viaggio migratorio si intrecciano con l'identità di luoghi percepiti come spazi di permanenza, passata o potenziale, di fatto il suo 'durante' pare definito da una transitorietà che gli impedisce di diventare memorabile, ovvero degno di una memoria iscritta nella solidità della storia.

Augusta Molinari, peraltro autrice di saggi di rilievo nello studio delle traversate transatlantiche (Molinari, 1988, 2005, 2017), osserva, mutuando la riflessione da Franzina (1992), che il viaggio transoceanico dei migranti dall'Italia all'Argentina non è stato fatto oggetto di indagine storica, ma sì di rappresentazione letteraria. "Il viaggio di emigrazione – scrive Molinari – resta a tutt'oggi [...] uno degli aspetti meno studiati delle migrazioni storiche italiane" (Molinari, 2017, p. 1), rilevando nella natura di 'cammino' e non di 'luogo' la difficoltà di acquisire il viaggio di emigrazione come oggetto di indagine storica, lasciandolo al racconto, cioè alla condizione di soggetto letterario (*ibidem*). In effetti, ancora secondo Molinari, il viaggio transoceanico è un oggetto di indagine difficile da definire: "È un aspetto importante della storia del trasporto marittimo, della storia economica, della storia delle élite politiche economiche, culturali. Ma è una storia di navi, più che di emigranti. Di interessi economici, più che di vite" (*ibidem*). Tra i fattori che, secondo la studiosa, contribuiscono a rendere il viaggio poco 'visibile' in ambito storiografico c'è "il disinteresse dello stato e delle istituzioni per il destino dei migranti. Almeno sino ai primi anni del Novecento sono poche le tracce del viaggio transoceanico rimaste nelle carte degli archivi" (*ibidem*). Nel corso delle traversate, quelle dei migranti appaiono come 'vite sospese', in attesa del raggiungimento della meta, riflette Molinari. Ciò che vi accade è vissuto come accidentale, come vicenda episodica o marginale (*ibidem*).

Non è un caso "che le traversate dell'emigrazione italiana di massa siano state raccontate prevalentemente da coloro che non ne erano protagonisti ma testimoni" (*ibidem*, p. 2), dagli emigranti per diletto (giornalisti, scrittori, intellettuali), o emigranti per professione (medici di bordo, geografi, antropologi). Il carattere di tappa di un cammino ma non di meta, ascrive – secondo Molinari – il viaggio migratorio alla categoria del 'non luogo', di parentesi di un cammino che deve ancora iniziare. Nelle lettere degli emigranti la traversata transoceanica sembrerebbe perdere quelle caratteristiche di evento traumatico che invece assume nel racconto letterario.

Tuttavia, se ampliamo l'ambiente delle traversate transoceaniche degli italiani e la loro rappresentazione a quello di un'altra e altrettanto imponente emigrazione, quale quella attraverso il Messico verso gli Stati Uniti, è possibile osservare altre forme del racconto del viaggio. Mutano altresì la fisionomia dei suoi narratori e le finalità della scrittura, che riflettono le caratteristiche di impegno di parti consistenti delle narrative latinoamericane contemporanee. Se gli autori di tali narrative continuano a non essere migranti in senso proprio, si affiancano però ad essi, nello spazio orizzontale della condivisione, non in quello verticale dell'osservazione dalla prima classe, nel compiere, sperendolo, il viaggio migratorio. È il caso ad esempio di Oscar Martínez (2016) e di Alejandro Hernández (2015), che si pongono al fianco dei migranti attraverso il Messico,

salendo con loro sulla Bestia, fermandosi con loro negli *albergues* lungo il cammino in cerca di un piatto caldo, sentendo la fame e la sete, la disperazione e l'affanno di non cadere e farsi mutilare, gioendo per una busta d'acqua o una *tortilla* lanciata da donne solidali come Las Patronas. Nel racconto messicano dell'emigrazione, contrariamente al corpus rioplatense, si può dire in effetti che sia il viaggio migratorio in sé a costituire l'ossatura traumatica dell'esperienza, raddensando l'essenza della sua narrazione. Il solo 'durante', più che il 'prima' ed il 'dopo', sono diventati così radicalmente disperati da occupare lo spazio principale della memoria, da imporre una tale prova del mondo e di sé da acquistare i caratteri di vicenda assoluta, tinta dallo spavento, dall'orrore, dalla violenza. Ciò a tal punto da acquisire una storicità, un peso, definitivi, che trasferiscono il 'prima' nella dimensione fuggevole del ricordo e il 'dopo' in quella della realtà negata. In questo contesto, resta ferma la menzione al cibo come mancanza, come ombra, come resto, dipanandosi un *fil rouge* fra antiche e nuove emigrazioni intessuto dalla medesima inumana sostanza.

È dunque difficile sostenere in termini assoluti, alla luce dei nuovi eventi storici e rappresentativi, che il viaggio migratorio non costituisca un ambiente della memoria migrante. Così come non pare esauriente rubricarne la specificità nella categoria dei "non luoghi", nella cui definizione prevale un tempo scorrevole e vorace, accelerato, dice Augé (1993). Nozione che non si addice all'angosciosa lentezza del viaggio migratorio, che non appartiene al tempo precipitoso del consumo ingordo, ma – al contrario – a quello antitetico dell'estraneità, della lontananza, della mancanza. Potrebbe semmai risultare più feconda per la riflessione la ripresa, utile alla riconoscibilità e descrizione dello spazio del viaggio migratorio, della chiave eterotopica. Essa consente di far risaltare la centralità, nel viaggio migratorio, del mezzo, non del medium. Navi, treni, gommoni, autobus, camion, camionette, zattere, funzionano infatti come "spazi reali che hanno la particolare caratteristica di essere connessi a tutti gli altri spazi, ma in modo tale da sospendere, neutralizzare o invertire l'insieme dei rapporti che essi stessi designano, riflettono o rispecchiano" (Foucault, 1998, p. 310). Eterotopie, appunto. Spazi di segregazione, di separazione, di dislocazione, che scorrono paralleli rispetto a quelli apparentemente ordinari. Spazi-specchio, se è vero che essi "mi permettono di guardarmi là dove sono assente", scrive Foucault nella celebre conferenza tunisina del 1967 (*ibidem*). Le navi di Lazzaro, come il Varaldo definiva nel 1916 le navi degli emigranti italiani verso le Americhe, "sempre lì, con l'apparenza negriera" (Molinari, 2017, p. 109); i "piroscafi – cimitero" di cui scrive l'ufficiale di marina Gabrielli (1903); la "nave come luogo patogeno per eccellenza, universo concentrazionario e spazio di segregazione e sofferenza", secondo Molinari (2017, p. 15); e poi il treno verso le frontiere messicane, "la Bestia, la serpente, la máquina, el monstruo, rodeado de leyendas y de historias de sangre" di Oscar Martínez (2016, p. 67) o i gommoni alla deriva sotto pareti d'acqua della

serie fotografica “Migrantes en el Mediterráneo” del messicano Gabriel Tizón sono questo specchio eterotopico, nel quale si riflette l’assenza di una cultura civile e delle sue istituzioni. Da qui che la fame, la paura, la malattia o la morte ne siano materiali ricorrenti. Ricorrenti ma antichi, giacché resta sorprendente la continuità nel tempo della condizione migratoria. Traggo da Surdich uno degli innumerevoli documenti fondazionali di questo scenario di miseria e disperazione, conservato nell’Archivio generale dello Stato di Roma, segnalato da Mario Missori, nel quale si può leggere:

Piroscafo Giava, partito da Genova l’8 ottobre 1889. Morte di passeggeri; malattia di molti, perché gli oggetti di cucina non erano ben stagnati – piroscafo Frisia, partito il 16 novembre 1889 per il Brasile. Si ebbero a lamentare nella traversata 27 morti per asfissia a causa dell’agglomeramento delle cuccette del 2° corridoio vicino alla macchina. Si ebbero anche 300 ammalati – piroscafo Cachar, partito il 28 dicembre 1888 pel Brasile. Si deplorano 34 vittime per asfissia a causa dell’agglomeramento delle cuccette ed anche per fame, essendo i viveri deficienti – piroscafo Raggio, partito il 18 dicembre 1888 con 1581 migranti. Si ebbero 18 vittime per fame – piroscafo Matteo Bruzzo, partito nel dicembre 1888 pel Brasile. Morirono diversi migranti per difetto di viveri. (Surdich, 2006, p. 325)

Il commercio dell’emigrazione, la logica di un mercato in vertiginosa espansione come quello del trasporto marittimo, l’affare gigantesco costituito dai corpi migranti, trovavano – nel contesto dell’emigrazione storica – nelle parole di Edoardo Pantano, relatore in Parlamento, nel 1901, della proposta di legge sull’emigrazione, un’espressione che anche linguisticamente echeggia termini e immagini che torneranno puntualmente nelle posteriori narrative emigrazionistiche. In un *j’accuse* rivolto alle compagnie di navigazione in poderosa formazione ed ascesa, ed alle complicità del sottomondo della politica e della finanza, Pantano descrive la condizione migrante attraverso categorie che oggi si possono sostanziare attraverso nozioni proprie e centrali del pensiero filosofico e politico contemporaneo quali quelle delle “vite di scarto” di Zygmunt Bauman o della “nuda vita” di Giorgio Agamben. In Pantano, di fatto, la responsabilità dello stato delle cose è da attribuire

agli armatori ed ai noleggiatori italiani, i quali si offrono ora agli Stati importatori di emigranti a prezzi così vili che le altre bandiere rifiuterebbero: prezzi di cui alcuni continuano purtroppo! A rifarsi largamente sui carichi di carne umana che accumulano, pigiano, nutriscono e trattano sulle loro vecchie carcasse, con minore senso di previdenza e di pietà che se fossero bestie. (Surdich, 2006, p. 326)

Teodoro Ansermino, già nel 1891, nel suo *La traversata del Cachar. Episodi dell’emigrazione al Chili*, esprimeva con sintetica chiarezza questo scenario: “Quella

del trasporto degli emigranti è una speculazione complessa. L'emigrante è passeggero e merce a un tempo" (Ansermino, 1891, p. 11).

Ben illustrato, fra gli altri, negli studi di Robert Harney (1977), e poi in quelli di Castronovo (1990), Franzina (2003), Surdich (2006), Molinari (2001, 2005, 2017), è, di fatto, quel "commercio dell'emigrazione che assume a fine secolo la funzione di volano dell'economia nazionale perché in questo settore convergono gli interessi dei più grandi monopoli industriali e finanziari dell'epoca: la cantieristica e la siderurgia" (Molinari, 2017, p. 10).

Specchi eterotopici, si diceva, le navi di Lazzaro trasportano merci che sono corpi, un'umanità percepita come 'di scarto' e perciò stesso non soggetto di diritti reali. Di fatto, i regolamenti marittimi, puntualmente disattesi, prevedevano tutt'altro, se è vero che la tabella dei viveri era molto dettagliata per quel che concerne la qualità e la quantità di alimenti, come si legge nel manuale dell'*Emigrazione e dei migranti* del Cabrini (1911, p. 20):

pane fresco o biscotto di prima qualità; riso o pasta tutti i giorni; carne fresca o in conserva con piselli e fagioli per cinque giorni della settimana; tonno, formaggio e patate nei giorni di magro – martedì e venerdì -; caffè per cinque giorni della settimana ; mezzo litro di vino ogni giorno e tre quarti di litro nei due giorni nei quali non veniva distribuito il caffè. (in Surdich, 2006, pp. 328-329)

Di questa abbondanza istituzionale poco resta nelle menzioni al cibo a bordo della terza classe in De Amicis:

la povera gente si adatta a tutti i vani come l'acqua. Una parte dei passeggeri intingevano ancora le gallette nel caffè nero, con le gamelle di latta sulle ginocchia. [...] Il tavolato, sparso di pezzetti di carta, di bucce di mela, di briciole di gallette, un po' di ogni cosa, aveva l'apparenza d'un campo dove avesse bivaccato un reggimento" (De Amicis, 2005, p. 77)

La realtà del cibo a bordo si riduce alle figure del "resto", dello "scarto", dell'"avanzo". In esse viene a trattenersi la sintesi di una rappresentazione sociale paradigmatica, che nello spazio eterotopico della nave riflette "un piccolo Stato", come scrive De Amicis, quando riassume l'universo contratto ma esatto del piroscalo, specchio cioè fedele dello stato allora inamovibile delle cose: "nella terza classe c'era il popolo, la borghesia nella seconda, nella prima l'aristocrazia" (*ivi*, p. 71). Tutto ordinato e 'naturale', nella visione dello scrittore, che può descrivere come "uno spettacolo", "una commedia", "una pittura", quello che avviene a bordo, inclusa la scena di ogni notte,

quando nel salone di sotto si giocava a scacchi o al domino, si beveva il Bordeaux o la borra; e a prua, intorno all'osteria, c'era ressa di passeggeri, che si

presentavano col loro buono, debitamente firmato dal Comandante, per una tazza di caffè, per un bicchierino di rhum, per un mezzo litro di vino. (*ibidem*)

Anche l'argentina María Angélica Scotti, in un testo decisamente posteriore a quello di De Amicis, poiché è del 1997, *Diario de ilusiones y naufragios*, descrivendo il viaggio dei padri dall'Italia all'Argentina avvenuto nel 1889, contrae attorno all'immagine degli 'scarti' le poche scene del cibo dei migranti:

Había en ese barco, a la vez, mucho hacinamiento y revoltijo. Yo no me acuerdo nada de eso, pero mamita me contaba que era imposible encontrar un lugar limpio para sentarse porque el piso estaba lleno de mondaduras de frutas y restos de galletas o de comidas. (Scotti, 1997, p. 13)

Se la penna dello scrittore italiano stilizza nella briciola il pranzo dei poveri, lasciandolo non detto dall'assenza, è invece con una sorta di pudore morale che evita di soffermarsi sul cibo opulento della prima classe. La sazietà dei suoi passeggeri è resa evidente dall'innecessarietà della descrizione di ciò che si mangia nel *salon restaurant*. L'ellissi narrativa ne evita la menzione, dando per scontato che fra quelle dorature e quei cristalli, fra quelle tovaglie candide e i camerieri, fra orchestre e fiori, si debba mangiare in modo del tutto adeguato al corpo ed all'animo. Da qui che l'ampia descrizione della scenografia della prima classe, eviti l'inelegante menzione ai "piatti fini" che inevitabilmente vi si consumano, preferendo il ritratto dei visi e dei caratteri dei commensali, colti nella loro vivace originalità con tratti efficacemente bozzettistici.

È da altri resoconti che sappiamo come il menu di bordo della prima classe fosse coerente con le logiche sociali. Blengino ci ricorda che,

[a] pochi anni dal viaggio di De Amicis, il Conte Angelo de Gubernatis, filologo e professore universitario, autore di dizionari biografici di scrittori contemporanei e di numerose monografie sui classici italiani, s'imbarca per l'Argentina. Al ritorno scriverà un libro nel quale dà alcuni elementi del viaggio, ma non troppi, perché c'è già stato De Amicis che l'ha fatto. Fra questi, ricorda al lettore il menu di prima classe: "Colazione: zuppa alla reale; caponata; pesce alla gratella; rognoni in tartufi; cotoletta di vitella con patate fritte. Dessert: caffè. Pranzo: ravioli al sugo; Antipasto: Vitella alla primaverile; galantina al belvedere; asparagi al naturale; tacchino arrosto con insalata al vino Barolo. Dolce: gâteau all'italiana con vino champagne nazionale. Dessert: gelati, caffè". Soddisfatto conclude: "il trattamento de' passeggeri a bordo delle nostre grandi navi mercantili non è dunque meschino", pur non tralasciando di puntualizzare che "il vino ordinario da tavola lascia a desiderare. (Blengino, 1990, p. 95)

Anche quando il viaggio transoceanico e il traffico marittimo mostrano uno sviluppo migliorativo, sia nelle tecnologie sia nelle politiche di tutela degli emigranti, cioè a partire degli anni 40, il suo racconto continuerà a registrare le tracce di quei corpi sui quali si specula e si guadagna quali sono i corpi migranti. In un singolare romanzo, scritto nel 2010 in forma di doppio diario da Angelo Ronsisvalle, dal titolo *Il pasticciere di Buenos Aires*, il protagonista è Pietro, pasticciere siciliano in fuga verso l'Argentina, passeggero della nave portoghese *Nyassa* in viaggio da Genova a Buenos Aires dal 23 febbraio al 21 marzo del 1949. È una sorta di unicum questo piccolo testo rispetto al tema che ci riguarda, il cibo a bordo appunto, poiché – anche per coerenza con la professione del personaggio – un'attenzione prioritaria viene rivolta verso ciò che si mangia in nave. E se il migrante riuscirà a farsi assumere come pasticciere nella prima classe, sfornando quantità imponenti di squisitezze dolciarie (brioche e torte, torte al babà, millefoglie alla crema, torte di cioccolato e noci, bignée, zuppa inglese, crema pasticciera, eccetera), descritte in dettaglio, incluse le ricette ("La pasticceria è un'arte per ricchi, sentenza Pietro) (Ronsisvalle, 2010, p. 86), tuttavia riferirà della sua esperienza iniziale in seconda (si sono ridotte a due le classi), trascorsa all'insegna dell'assenza di cura e di riguardi nei confronti dei viaggiatori migranti. L'economicità del loro viaggiare ha come prezzo l'esclusione dal privilegio di essere 'unici e speciali', come recitano oggi i questionari di alcune compagnie aeree, e la riduzione a corpi generici e indistinti. Già al secondo giorno di navigazione, Pietro commenta con malinconico disgusto il menu della cena, quello che gli spetta prima dell'*upgrading* a pasticciere di bordo:

Per primo, tanto per cambiare, vi è una minestra di fagioli (noto che i fagioli non scarseggiano di certo); di secondo c'è del pesce con patate (anche le patate non ce le fanno desiderare); come frutta c'è un'arancia e da bere il solito quarto di vino a testa". Mentre per colazione: "Una ciambella a malapena che più la tieni in bocca e più rassomiglia alla gomma da masticare; latte a cui, non vorrei sbagliarmi, aggiungono dell'acqua e un caffè che mi ricorda tanto l'oro abbrustolito che si usava al tempo delle sanzioni. Mi sembra un'offesa al buon gusto. (*ivi*, p. 37)

Senz'altro, l'epoca di questa traversata impone una figura del migrante riflesso di cambiamenti sociali importanti, per lo meno all'interno delle società europee: un migrante cioè più consapevole dei propri diritti e della propria condizione di persona, che giudica, critica, si oppone e rivendica un trattamento giusto. Tuttavia, dal punto di vista dell'immaginario letterario, è interessante notare come in De Amicis il reperto simbolico che restituiva la marginalità della terza classe fosse lo scarto, il resto, mentre in Ronsisvalle, che mette in scena la piccola borghesia migrante della seconda classe, tale cuneo simbolico si configura a partire dal tema della mancanza di cura, di attenzione per la persona, per la sua



soggettività, qualora di condizione economica debole. La cura alla persona, di cui la pasticceria è emblema, è – appunto – “un’arte per ricchi!”.

A parte queste sporadiche incursioni nella leggerezza di qualche fortunato destino, di fatto l’immaginario letterario resterà segnato dalle immagini del lutto, perseguendo quella critica radicale della modernità, dei suoi fantasmi e dei suoi demoni, e schierandosi accanto alla ‘sfida malinconica’ delle vittime di cui parla Enzo Traverso. Nella costruzione di un’ermeneutica delle migrazioni, nello scavo socio-culturale della condizione migrante come paradigma di quell’“aporofobia” di cui scrive la filosofa spagnola Adele Cortina (2017), l’universo narrativo emigrazionistico si compatta individuando connessioni fra i diversi momenti della storia delle migrazioni. Cerca di individuare quel cuore di tenebra che le fa essere effetto di un medesimo *nomos*. Chi oggi racconta le migrazioni storiche, lo fa pensando sia al Mediterraneo sia alla Frontera Norte, o ripensando al passato italoargentino. Di questo contatto luttuoso vive il bel racconto di Adrián Bravi, argentino radicato in Italia, “Dopo la linea dell’equatore”, contenuto nell’antologia di storie migranti *Variazioni straniere*, del 2015. Vi si narra della madre di Franco, che viaggia nel 1946 verso l’Argentina, con il marito polacco, soldato arrivato in Italia nel 1944 ed ora costretto ad andarsene, ed il figlio neonato. Sulla nave finiscono le scorte di acqua potabile. Tutti i passeggeri sono in preda al panico. Ciò che resta è il latte materno, cibo primo e ultimo, che tenta di impedire la morte:

Franco non mollava mai il capezzolo della madre. Nel capezzolo libero si erano attaccati altri bambini. Le madri imploravano Maria di aiutare i loro figli. Maria faceva quel che poteva col suo latte. I bambini che non sopravvivevano li avvolgevano in un lenzuolo bianco e li buttavano a mare. La madre di Franco ne aveva contati cinque e quel numero se l’era portato dietro come una colpa per tutta la vita. (Bravi, 2015, p. 9)

Maria, nome simbolico per questa *Mater lactans* che, a differenza dalla Vergine interpretata da Maria Kristeva in *Stabat mater*, non è più capace di superare la morte, si erige funebre al centro di una nave che è spazio liturgico nel quale il latte materno non esercita più la funzione di salvezza, ma specchia una civiltà cui neanche la guerra ha insegnato a redimersi. Cibo non più sacro quello di questo latte non più sufficientemente materno, non più capace di dare nutrimento a tutti ma solo ad alcuni, è quello di questa emblematica Maria, che occupa la scena del “piccolo Stato” raffigurato nell’eterotopia della nave, abitata dalla colpa per la sua insufficienza.

Dialoga, quest’immagine dolorosa ed antica, nella quale affonda ogni sogno civile, con quella analoga e contemporanea tratta dalla cronaca del suo viaggio sulla Bestia di Oscar Martínez, *Los migrantes que no importan*. Un’altra madre si erge al centro della scena. La chiamano La Doña:

Es una mujer sesentona que parece una anciana de 80 años. Junto a las vías del tren vende unas enormes tortillas con queso y carne llamadas tlayudas. Ésa es su fachada. En realidad, La Doña es la jefa de secuestros en Coatzacoalcos. Maneja el negocio con sus tres hijos, gordos y violentos. [...] Se acerca entrañable e indefensa a los migrantes. A algunos les ofrece una ayuda gratis. Les dice que sus hijos son coyotes y que les hará buen precio, pero luego los embute en camionetas a punte de pistola. (Martínez, 2016, p. 152)

Non c'è più cibo su questo eterotopico treno. Solo cibo avvelenato, madri assassine, che niente socializzano, chiuse feroci nella loro individuale e individualistica società endogamica: i tre figli grassi e violenti. Nessun mito prodigioso abita più il viaggio migratorio, se non una prammatica della violenza nella quale nessun nutrimento, nessuna fonte primaria di vita, nessun latte materno, è immune dalla contaminazione e dal veleno della speculazione mortifera. Chiave che spalanca le porte dello scenario letterario sulle migrazioni presenti è quella offerta da un altro autore messicano: Emiliano Monge, che nel romanzo *Las tierras arrasadas* del 2015, sul commercio dei migranti come voce essenziale del bilancio del narcotraffico, tesse l'elegia dei nuovi *desaparecidos*, intrecciando il testo con la costante citazione della commedia dantesca. Una sola grande metafora è restata ad abitare il viaggio migratorio: quella dell'inferno. "Tengo la convicción – dice Monge in un'intervista recente – o la certeza o la teoría de que la migración es el Holocausto del siglo XXI. Los holocaustos son estos viajes sin retorno, son hacia la muerte. Es el viaje que hacen los muertos en la Divina Comedia". (Monge, 2015)

### Bibliografia

- ANSERMINO, Teodoro. *La traversata del Cachar. Episodi dell'emigrazione al Chili*. Milano, Galli, 1891.
- AUGÉ, Marc. *Non luoghi. Introduzione a un'antropologia della surmodernità*. Milano, Feltrinelli, 1993.
- AVAGLIANO, Lucio (ed.). *L'emigrazione italiana. Testi e documenti*. Napoli, Ferraro, 1976.
- BLENGINO, Vanni. *Oltre l'oceano*. Roma, Edizioni Associate, 1990.
- BLENGINO, Vanni. *Ommi! L'America. Ricordi d'Argentina nel baule di un emigrante*. Reggio Emilia, Diabasis, 2007.
- BRAVI, Adrián. "Dopo la linea dell'equatore" in ID. *Variazioni straniere*. Macerata, Edizioni Università di Macerata, 2015.

- CABRINI, Angelo. *Emigrazione ed emigranti. Manuale*. Bologna, Nicola Zanichelli Editore, 1911.
- CASTRONOVO, Valerio. *L'industria italiana dall'800 a oggi*. Milano, Mondadori, 1990.
- CHOHRA, Nasser. *Volevo diventare bianca*. Roma, e/o, 1993.
- CORTINA, Adele. *Aporofobia, el rechazo al pobre: un desafío para la sociedad democrática*. Barcelona, Paidós, 2017.
- DE AMICIS, Edmondo. *Sull'oceano* (1889). A cura di BERTONE, Giorgio. Prefazione di GIBELLI, Antonio. Reggio Emilia, Diabasis, 2005.
- FOUCAULT, Michel. "Eterotopie". *Archivio Foucault*, 3. Milano, Feltrinelli 1998.
- FRANZINA, Emilio. *L'immaginario degli emigranti. Miti e raffigurazioni dell'esperienza italiana all'estero tra due secoli*, Treviso, Pagus, 1992.
- FRANZINA, Emilio. *Le grandi migrazioni transatlantiche e i racconti italiani del viaggio per mare*. Foligno, I quaderni del Museo dell'Emigrazione, n.4, Editoriale Umbra, 2003.
- GABRIELLI, Pietro. *La nostra marina mercantile*. Napoli, Tipografia Gennaro Errico e figli, 1903.
- GLANTZ, Margo. *Las genealogías* (1981). Valencia, Pre-textos, 2009.
- HARNEY, Robert. "The Commerce of Migration". *Canadian Ethnic Studies*, n.9, v.1. 1997. (pp. 42-53).
- HERNÁNDEZ, Alejandro. *Amarás a Dios sobre todas las cosas*. México D.F., Tusquets, 2016.
- KRISTEVA, Julia. "Stabat Mater". *Poetics Today*, n. 1/2, v. 6, 1985. (pp. 133-152).
- MARTÍNEZ, Óscar. *Los migrantes que ya no importan*. México D.F., Surplus ediciones, 2016.
- MOLINARI, Augusta. *Le navi di Lazzaro. Aspetti sanitari dell'emigrazione transoceanica italiana. Il viaggio per mare*. Milano, Franco Angeli, 1988.
- MOLINARI, Augusta. "Porti, trasporti, compagnie" in BEVILACQUA, Pietro – DE CLEMENTI, Andreina – FRANZINA, Emilio (ed.), *Storia dell'emigrazione italiana. Partenze*. Roma, Donzelli, 2001, v. 1. (pp. 237-256).
- MOLINARI, Augusta. *Traversate. Vite e viaggi dell'emigrazione transoceanica italiana*. Milano, Selene, 2005.
- MOLINARI, Augusta. "Le traversate delle migrazioni storiche italiane tra evento e racconto". *História*, São Paulo, v. 36, 2017. (pp. 1-21).
- MONGE, Emiliano. "Entrevista", in <https://vimeo.com/257556814> [28.1.2019].
- PLAGER, Silvia. *Como papa para varenikes*. Buenos Aires, Beas Ediciones, 1994.
- PLAGER, Silvia. *Mi cocina judía*. Buenos Aires, Sudamericana, 2014.
- RONSIVALLE, Angelo. *Il pasticcere di Buenos Aires*. Roma, Fermento, 2010.
- SCEGO, Igiaba. "Salsicce", in MUBIAY, Ingy, SCEGO, Igiaba, KURUVILLA, Gabriella *Pecore nere*. Bari, Laterza, 2006.
- SCOTTI, María Angélica. *Diario de ilusiones y naufragios*. Buenos Aires, Emecé, 1997.

SHUA, Ana María. *Risas y emociones de la cocina judía*. Buenos Aires, Ediciones B, 1993.

SURDICH, Francesco. "Da Genova alle Americhe: il viaggio degli emigranti" in VARANI, Nicoletta (coord.) *La Liguria, dal mondo mediterraneo ai nuovi mondi. Dall'epoca delle grandi scoperte alle culture attuali*. Genova, Brigati, 2006. (pp. 323-336).

TRAVERSO, Enzo. *Il secolo armato. Interpretare la violenza del Novecento*. Milano, Feltrinelli, 2012.

WADIA, Laila. *Curry al pollo*. Bari, Laterza, 2005.

### **Emilia Perassi**

è professore ordinario di Lingua e Letterature Ispanoamericane presso l'Università degli Studi di Milano. Dirige la collana "Idee d'America Latina" per l'editore Mimesis. Coordina il progetto "Literatura y Derechos Humanos". Le sue principali aree di ricerca riguardano la letteratura delle migrazioni, le relazioni letterarie fra Italia e America Latina, la letteratura testimoniale.

**Contatto:** emilia.perassi@unimi.it

**Ricevuto:** 31/01/2019

**Accettato:** 16/04/2019