

## The love boat. La crociera come eterotopia

Alice Giannitrapani

**Abstract.** On a cruise, spatial coordinates are suspended (orientation with respect to the land and to the labyrinthine plan of the ship is lost), as well as the temporal dimension (time is marked by the palimpsest of daily activities rather than by clocks), and the actor's characteristics (with the alteration of some of the identity traits of the subjects involved). The passenger experiences on the voyage an "other" self, one that in some ways cannot be revealed within everyday life. And the boat becomes the place in which a series of paradoxes are realised: the realm of the freedom, but also a form of holiday slavery in which everything is capillarly foreseen beforehand; a space in which apparent luxury is made evident, but also latent poverty; an emblem of great relaxation, but also of hyper-activity. The contribution dwells on the analysis of cruise tourism, following as a line of interpretation that of the ship as a heterotopia.

### 1. A bordo

Delle crociere si dice e si è detto tanto: propongono un turismo mordi e fuggi, di massa, fatto da un accumulo sconsiderato di luoghi a opera di uno sguardo superficiale e irriverente nei confronti della popolazione locale, una vacanza corredata da una serie di attività basate su pseudoeventi (Boorstin 1961). Icone della globalizzazione e del nutrimento di brand multinazionali, iperconsumiste (si pensi allo sciupio di cibo a bordo), le crociere inquinano e sono antisostenibili, non potendo non collocarsi nel quadro di un turismo decisamente antietico.

Mutatis mutandis, la crociera promette una vacanza piena di coccole, in cui si può visitare un porto nuovo ogni giorno senza dover fare e disfare le valigie, avendo sempre un gran palinsesto – sempre che lo si voglia – di attività da svolgere. Una vacanza adatta a vecchietti che vogliono riposarsi e a giovani che amano divertirsi, a coppie in viaggio di nozze intente a gettare le basi del loro amore eterno o a più navigate famiglie speranzose di poter mollare i bambini in qualche area dedicata, ma anche, a dirla tutta, di single alla ricerca di un'anima gemella.

Tutto questo e altro ancora non può non attrarre l'interesse semiotico per questa forma di turismo quasi bicentenaria e, nonostante ciò, ancora di successo.

Oltre tutto, si tratta di potenti macchine narrative, non a caso protagoniste di performance artistiche (Migliore 2020) e di narrazioni letterarie e audiovisive. Chi non ricorda *The Love Boat* (ABC, 1977-87), in cui la nave diveniva perfetta ambientazione dove intrecciare le storie dei membri dell'equipaggio con quelle dei passeggeri. Per non parlare de *Le correzioni* (Franzen 2001), dell'iconico *Titanic* (Cameron 1997), e di un nutrito gruppo di programmi televisivi, quali *Crociere da sogno* (2013-2019, AWE), *Mondo crociera* (2005-in corso, Sportoutdoor) *Mega navi da crociera* (2014-in corso, Discovery Channel) ecc., che si focalizzano di volta in volta sui lavoratori, i passeggeri, gli organizzatori dell'esperienza crocieristica.

In questo contesto non mi soffermerò però, se non incidentalmente, sulle rappresentazioni che della crociera vengono date. Né ne parlerò come forma moderna di mostruosità (Migliore 2021), inquadrando la nave da un punto di vista esterno, come un gigantesco intruso che deturpa al suo passaggio immensi patrimoni paesaggistici. La inquadrerò piuttosto da un punto di vista interno, quello di un turista che la pratica: la abnormità della nave che la fa apparire mostruosa dall'esterno diventa, mutando la prospettiva, ciò che la rende sublime e grandiosa dal punto di vista del fruitore.



La chiave di lettura che prediligerò sarà quella della crociera come eterotopia, sulla base delle parole che Foucault (1984) dedica alle navi proprio sul finire del suo saggio dedicato all'argomento:

[...] la nave è un frammento galleggiante di spazio, un luogo senza luogo, che vive per se stesso, che si autodelinea e che è abbandonato, nello stesso tempo, all'infinito del mare e che, di porto in porto, di costa in costa, da case chiuse a case chiuse, si spinge fino alle colonie per cercare ciò che esse nascondono di più prezioso nel loro giardino, comprenderete il motivo per cui la nave è stata per la nostra civiltà, dal XVI secolo fino ai nostri giorni, non solo il più grande strumento di sviluppo economico (non è di questo che intendo occuparmi adesso), ma anche il più grande serbatoio di immaginazione. La nave è l'eterotopia per eccellenza (p. 58).

Le eterotopie hanno agli occhi di Foucault interesse per le relazioni che intrattengono con il mondo quotidiano ("Tra tutti questi luoghi, quelli che più mi interessano hanno la curiosa proprietà di essere in relazione con tutti gli altri luoghi, ma con una modalità che consente loro di sospendere, neutralizzare e invertire l'insieme dei rapporti che sono da essi stessi delineati, riflessi e rispecchiati", *ivi*, p. 52), ed è dunque ovvio che questi spazi altri siano centrali quando si parla di viaggi, che, per definizione, si basano sulla opposizione fondativa tra quotidianità ed eccezionalità, ordinarietà e straordinarietà. Per questo, come traccia a seguire, ripercorrerò i sei principi che Foucault esplicita per esemplificare il funzionamento delle eterotopie.

## 2. Un'eterotopia di deviazione

Il primo principio alla base della spiegazione delle eterotopie è che ogni società ha le proprie e se ne possono grosso modo individuare due grandi famiglie: quelle di crisi e quelle di deviazione.

La crociera sarebbe una eterotopia di deviazione, ovvero farebbe parte di quei luoghi altri – come carceri e manicomi – destinati ad accogliere soggetti devianti. Tale affermazione merita una precisazione: è Foucault stesso a ricordare come nelle moderne società l'ozio sia inquadrato come una sorta di deviazione (*ivi*, p. 54). E l'ozio, passione storicamente moralizzata negativamente (Marrone 2020), sembra essere la promessa della crociera.

In *Wall-e* (Stanton 2008), film di animazione Pixar, ad esempio, questa dinamica è magistralmente esemplificata. In un futuro non meglio identificato, gli esseri umani di un pianeta ormai totalmente inquinato si ritrovano a bordo di una crociera nello spazio in attesa che la Terra venga ripulita. La promessa è che una volta a bordo non dovranno far nulla (neanche camminare) e quando il tempo scorre, senza che la missione di ripulitura venga portata a termine, essi sono ridotti a puri automi obesi, in giro per la lussuosa nave spaziale su poltrone rotanti, mentre di fronte ai loro occhi si alternano schermi e alle loro bocche vengono portati cibi e bevande. Anche Foster Wallace, nel suo *Una cosa divertente che non farò mai più* (1997), sottolinea come la brochure promozionale della sua crociera ostentasse tra i punti di forza della vacanza proposta il fatto che i passeggeri avrebbero avuto l'opportunità di fare "qualcosa che non fate da molto, moltissimo tempo: Assolutamente Niente" (p. 25). La crociera rappresenta insomma il viaggio del turista – dispregiativamente inteso –, impegnato in una forma di "vacanza sedentaria" (Urbain 1991), per nulla animata dal desiderio di scoperta del nuovo, quanto piuttosto soddisfatta da consuetudini quotidiane. Un tipo di turismo che tende alla villeggiatura (*ibidem*) e che traduce e riadatta in termini collettivi una proprietà elitaria: la crociera non è altro che uno yacht di massa.



### 3. La trasformazione

Il secondo principio esplicativo sottolinea come le eterotopie si trasformino nel tempo.

Nonostante privilegerò in questo contesto uno sguardo sincronico, va sottolineato come la storia del crocierismo affondi le proprie radici un paio di secoli addietro. Nell'affascinante evoluzione di questa forma di turismo, come sempre, si intersecano innovazioni tecnologiche, fenomeni sociali (come per esempio i flussi migratori), tendenze culturali, condizioni economiche che hanno di volta in volta determinato nuovi modi di concepire le navi e di vivere il mare.

Procedendo per grandi passi, e dunque semplificando, possiamo dire che a partire dalla prima metà dell'Ottocento si iniziò a sentire l'esigenza di rendere più gradevoli gli spostamenti per mare, che avevano comunque proprie motivazioni e prescindevano da un fare turistico. Alle progressive migliorie apportate agli spazi navali si abbinò una differenziazione interna del modo di vivere la traversata, specie se transoceanica, con i ceti più abbienti che avevano modo di soggiornare in ambienti sempre più forgiati a immagine e somiglianza degli hotel di lusso e i più poveri destinati a condividere, ammassati, spazi ristretti. Successivamente si iniziò a concepire l'idea di un viaggio in nave non finalizzato al raggiungimento di una nuova terra in cui trasferirsi o comunque sostare a lungo, ma come possibilità di toccare diverse tappe all'interno di un'unica esperienza destinata a concludersi nella base di partenza: anche in questo caso, però, l'obiettivo da raggiungere era la terraferma, mentre la nave rimaneva pur sempre, per quanto abbellita e arricchita da una serie di servizi di cui poter fruire, un mezzo di trasporto (Dickinson, Vladimir 1997). Oggi, questa concezione è molto cambiata: la principale attrattiva del turismo crocieristico è rappresentata proprio dalla nave, rispetto alla quale le terre visitate sono quasi esiti secondari.

In questo progressivo processo di trasformazione, si è assistito insomma a una sempre maggiore implosione dell'esperienza nello spazio interno e a una sorta di inversione: ciò che in un primo tempo era un mezzo si è gradualmente rivelato un fine. La moderna crociera nasce cioè a partire dall'attribuzione di un nuovo senso alla nave che a un certo punto perde (o tiene sullo sfondo) il suo valore pratico (la nave come strumento utile per il trasporto di merci o passeggeri o per soddisfare esigenze belliche) per acquisirne uno ludico-utopico, legato al leisure e a un nascente turismo di massa. A questa progressiva focalizzazione dell'esperienza vacanziera verso l'interno è d'altro canto corrisposta una inversa apertura nei confronti dello spazio che la ingloba: se nelle prime esperienze il mare veniva espunto dal viaggio, con pochissime aperture che lo escludevano dalla vista dei passeggeri, a sottolineare la sua essenza di elemento potenzialmente pericoloso (Dickinson, Vladimir 1997), oggi, come vedremo, il mare è presente sullo sfondo di tantissime attività, inquadrato come elemento pittoresco da cui trarre godimento estetico. A dimostrazione, questo, di come il valore turistico di un luogo, sia esso una meta, una tipologia ricettiva, un elemento naturale, un mezzo di trasporto, non sia ontologicamente iscritto in una realtà pre-esistente, ma generato da discorsi che circolano intorno a quella realtà e che, così facendo, la costruiscono.

Possiamo annoverare tra le trasformazioni che toccano le eterotopie anche quelle provvisorie, che magari riguardano specifiche contingenze. Pensiamo a quanto storicamente accaduto alle navi da crociera soggette ad atti di pirateria o, per fare un esempio più specifico, alle vicissitudini attraversate dalla Diamond Princess, nave da crociera bloccata nel porto di Yokohama e posta in quarantena dal 5 al 27 febbraio 2020 con circa 3700 persone a bordo, a seguito di un caso di positività al COVID-19, allora alle sue prime manifestazioni. Si è trattato di un piccolo grande dramma seriale, vissuto da un nutrito gruppo di gente e intorno a cui sono ruotati racconti multistrand. Nella bellissima e maestosa nave in cui un migliaio di lavoratori con dedizione si prodigava ogni giorno per far sì che per gli ospiti tutto fosse perfetto, l'equilibrio si è rotto a causa di quella "coincidenza inesplicabile" di cui parlava Barthes (1964): con l'esplosione del caso infetto, l'accidente si è insinuato a perturbare una normalità data per presupposta, dando avvio a una narrazione apocalittica dagli esiti incerti. La realtà ha infatti



assunto sembianze grottesche e paradossali, in cui tutto ha preso un'altra piega: c'era una barca statica che non andava da nessuna parte; un orizzonte visivo tutt'altro che infinito, quando non claustrofobico (quello della cabina); uno sbiadito ricordo dell'euforia di un viaggio divenuto un incubo. E tutto si è trasformato e risemantizzato: le cabine sono diventate celle, i ponti passerelle per sgranchirsi o fare jogging durante l'ora d'aria, e via di seguito. Lo spazio opulento e barocco, posticciamente perfetto, che ha storicamente fatto della crociera una caricatura di se stessa, ha ceduto il passo a un luogo sciatto e poco curato. Il viaggio come momento di sorpresa e di eccezione si è convertito in routine costante, scandita da appuntamenti sempre uguali (pasti, misurazioni della temperatura corporea, ore d'aria).

Il problema fondamentale era chiaramente quello di preservare dal contagio. E se è vero che un ambiente è sterile non se è impermeabile, ma accessibile a certe condizioni (Giannitrapani 2017), capiamo quanto critica sia diventata la gestione dei luoghi di passaggio, con relative entrate (per esempio di personale sanitario, ispettori, rappresentanti del governo, pacchi acquistati online dai passeggeri) e uscite (passeggeri contagiati, informazioni ecc.). Per non parlare dei movimenti interni alla nave: da quelli necessari di cibo, vestiti, generi di prima necessità, a quelli più voluttuari, con forniture di giochi da tavolo, carte per origami e simili.

Tutto ciò che entrava, usciva o attraversava andava gestito con cura, seguendo specifiche procedure, calibrando chiusure e aperture. E nonostante le precauzioni il contagio si è propagato, facendo tristemente saltare alla ribalta la Diamond Princess come secondo focolaio del coronavirus dopo la Cina. Il contagio ha funzionato in direzione unilaterale, attivando un effetto domino (Landowski 2001), una reazione a catena che è arrivata a mietere anche delle vittime tra i passeggeri e ha attirato, come è inevitabile in questi casi, dure critiche sulla gestione della quarantena a bordo. Critiche rivolte principalmente all'adozione di un modello di gestione tipico della lebbra, colpevole – a detta dei detrattori – di aver contribuito alla diffusione del virus accomunando gente che avrebbe invece dovuto essere incasellata – disciplinarmente – in modo diverso, seguendo piuttosto il modello di gestione della peste (Foucault 1975). Ma in contemporanea un altro e più positivo contagio si è verificato a bordo. Nella condivisione di un ritmo, nella copresenza dei corpi, si è sprigionata un'influenza multidirezionale, in cui le persone si sono costituite come collettività coesa, condividendo non solo una dura esperienza ma anche una forma passionale (Landowski 2001). Passeggeri e personale si sono reciprocamente sostenuti, si sono inviati piccoli regali e biglietti di ringraziamento, riuscendo a scongiurare lo spettro del panico collettivo e facendo della Diamond Princess una Love Boat.

In questa surreale esperienza si sono insomma alternati contagi infettivi e affettivi, somatici e passionali, unilaterali e multidirezionali, individuali e collettivi che hanno trasformato la Diamond Princess in altre eterotopie: divenuta prigioniera, lazzaretto, ospedale. Un'esperienza che, mettendo in crisi il senso della crociera, ne ha fatto emergere con forza i punti identitari.

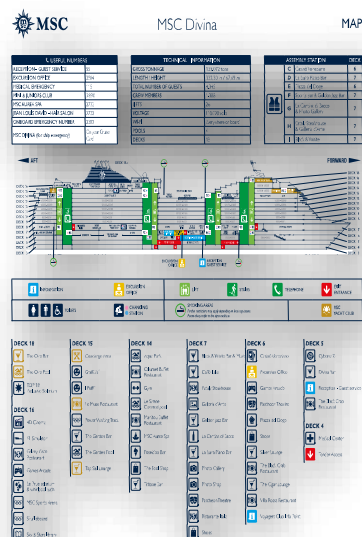
#### **4. La varietà e contraddittorietà interna**

Il terzo principio spiega come le eterotopie siano composte da spazi diversi e in frizione tra loro, fino a dotare il luogo di una forma di contraddittorietà interna.

La nave da crociera è immensa, spesso dispersiva, e produce un primo senso di disorientamento nel passeggero, soprattutto nei primi momenti di permanenza a bordo. Durante l'esperienza vacanziera vengono infatti sospese le coordinate spaziali tanto rispetto al mondo "normale" (non si sa in quale parte del globo esattamente ci si trovi in quel particolare momento), tanto rispetto alla complessa e labirintica planimetria interna. Quasi a rassicurare il passeggero, compaiono dispositivi di rimediazione – quelli che Augé (1992), per inciso, definisce come marche identitarie dei non luoghi – che riproducono la nave, indicando la posizione relativa del crocierista rispetto al resto degli spazi e, talvolta, gli eventuali possibili percorsi da seguire. Configurazioni di tal tipo si trovano in dépliant in cabina, ma compaiono



anche sotto forma di plastici disseminati in punti strategici dei diversi piani della nave (Figg. 1-2). Questi supporti/aiuti sono di norma sempre meno consultati man mano che ci si acclimata al posto e si impara ad orientarvisi.



Figg. 1-2 – Supporti esplicativi della distribuzione degli spazi interni della nave.

La nave è un microcosmo autosufficiente che riproduce forme e funzioni tipicamente urbane: vi si alternano strade secondarie e principali, posti centrali e periferici, shop e casino, bar e teatri, zone dedicate ad attività sportive, cabine e servizi (Figg. 3-6). E questa giustapposizione di spazi alternativi diventa sintesi, talvolta crasi, di diversi modi di fare turismo. Nel processo di concentrazione e accumulazione perseguito, il crocierista può sperimentare le più svariate forme di (in)attività, facendo zapping tra luoghi e, con essi, tra un turismo balneare (gite al mare) e del benessere (massaggi e spa), uno enogastronomico (ampia varietà di offerta di ristoranti a bordo) e uno sportivo (con possibilità di praticare ping pong, climbing, jogging, ma anche yoga, pilates, nuoto e tanto altro), uno naturalistico (escursioni e trekking) e uno culturale (visite alle città d'arte).





Figg. 3-6 – Varietà degli spazi e dei turismi praticabili.

Come sempre, poi, è l'insieme di relazioni interne ai diversi luoghi a conferire a ciascuno valore e identità. Le cabine, ad esempio, si configurano come spazi privati e intimi (sono le “case” dei passeggeri) e la loro posizione appare fortemente gerarchizzata secondo la dimensione della verticalità, che riproduce a sua volta l'opposizione tra centro (in alto) e periferia (in basso): le suite si trovano nei piani superiori, vicine ai punti di maggiore affluenza e aggregazione quali piscine, spa, bar e ristoranti; le cabine con balcone, leggermente più in basso, hanno la caratteristica di essere prossime ai piani più popolati senza perdere la spettacolare vista-mare. Infine, le cabine interne, nei piani inferiori, si affacciano su lunghi corridoi che conducono agli ascensori. È solo nella relazione tra ciò che sta in alto e ciò che sta in basso che si comprende la classificazione delle cabine e, di conseguenza, dei passeggeri: come dire, tutti i crocieristi sono uguali, ma alcuni sono più uguali degli altri.

La nave è uno spazio striato (Deleuze, Guattari 1980). Tutte le aree a bordo sono fortemente organizzate e segmentate e ciascuna è associata a precise forme di azione. La scansione di pratiche di fruizione della nave avviene attraverso un articolato sistema di soglie, che, se da un lato, come accennato, segnala piccole trasformazioni e variazioni interne nel modo di concepire l'essere crocierista (il crocierista sportivo che frequenta la palestra, il viveur sempre seduto al bar, il giocatore proiettato al casino ecc.), dall'altro predefinisce percorsi facendo sì che la supposta totalità integrale del gruppo di crocieristi, si riveli nella pratica una giustapposizione di totalità partitive: sottotipi di passeggeri condividono sottotipi di luoghi e sottotipi di attività e finiscono per conoscersi e riconoscersi, in questo spesso incoraggiati dall'organizzazione interna (alle coppie in viaggio di nozze sono assegnati tavoli vicini al ristorante, alle sale giochi con animazione possono accedere solo le famiglie con bambini ecc.).

In questa disamina degli spazi della crociera non si possono poi non annoverare quelli della terraferma, che periodicamente si propongono come promesse all'orizzonte e si articolano in ventagli di escursioni possibili. Va però detto che questo altrove presupposto, e che rimane tutto sommato sullo sfondo del viaggio (sullo sfondo percettivo, come lontananza del paesaggio, ma anche sullo sfondo cognitivo e passionale, come serie di posti di cui si sa e si sente poco), non viene mai esperito del tutto: è raro che i turisti girovaghino autonomamente per le mete visitate, a volte gliene viene persino negata la possibilità. Il contatto con il mondo è sempre rimediato, da un mezzo di trasporto (il pullman) o da un attore umano (la guida), quando non si approda per esempio in spiagge incontaminate a uso esclusivo dei crocieristi che di fatto blindano l'intorno e l'incontro con l'altro: anche la popolazione locale, che accoglie il passeggero con le sue danze tipiche, è composta da dipendenti della nave (Figg. 7-8). Con il rischio di diffondere esperienze costruite a uso e consumo del turismo, impegnate a creare una tipicità stereotipa che coincida con le aspettative generate dalle immagini del territorio e veicolate da vari canali di comunicazione ufficiale o dai social network<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Su questo aspetto, fondamentale nel discorso turistico, hanno di recente insistito diversi saggi contenuti nel volume a cura di Virgolin e Pezzini (2020), cfr. in particolare i saggi di Addis, Carbone, Landolfi Petrone, Sedda, Sorrentino, Terracciano.

Il mondo è sempre filtrato, messo a distanza e inquadrato da un punto di vista confortevole e distante. Le terre toccate si “crocierizzano”, forgiate a immagine e somiglianza delle navi di cui rappresentano mere estensioni.



Figg. 7-8 – Il contatto mediato con il mondo esterno.

Sebbene sia ovvio che il passeggero empirico sarà libero di seguire le attività che preferirà, magari anche invertendone il senso in termini di guerriglia semiologica (Eco 1968) – è un po’ quanto tenta di fare Foster Wallace per come lo restituisce nel suo resoconto già citato –, di “lisciare” questo spazio striato vivendolo come i nomadi vivono la città (Deleuze, Guattari 1980), è altrettanto chiaro come il presunto regno di libertà promesso dalla vacanza inizi a sgretolarsi. L’assenza di autonomia è il prezzo da pagare in favore di una logica della programmazione (Landowski 2005), in cui nulla deve essere lasciato al caso, anzi. Tutto filerà liscio perché già previsto a monte, in un regime basato sulla prevedibilità e sul controllo che evoca scenari ben diversi, se non opposti, rispetto a quelli vacanzieri. Anche questo Foster Wallace (1997) lo racconta molto bene:

Una signora addetta al Controllo delle Folle della Celebrity ha un megafono e continua a ripetere instancabilmente di non preoccuparci delle valigie, che ci raggiungeranno più tardi e sono il solo, a quanto pare, a trovare la cosa agghiacciante nel suo involontario richiamo alla scena della partenza per Auschwitz di *Schindler’s List* (p. 28).

Tutto a bordo avviene sotto l’occhio vigile del personale, che esercita una “sorveglianza gerarchizzata” (Foucault 1975, p. 187). E lo fa per esempio circolando incessantemente accanto ai passeggeri con vassoi che dispensano il cocktail del giorno a bordo piscina, offrendo teli lindi da utilizzare sulle sdraio, proponendo escursioni e attività a chi si trova a passare, ripulendo la cabina ogni volta che ci si allontana – perché in crociera vige un’isotopia igienica molto forte che meriterebbe di essere approfondita sulla scia delle considerazioni di Mary Douglas (1966). Se si vuole essere crocieristi felici, inutile dirlo, le proposte del personale vanno assecondate, di modo che la facoltatività delle offerte si trasforma quasi in obbligo di esecuzione.

La fluidità dell’esperienza vacanziera si basa su una sorta di narcotizzazione della macchina organizzativa, che lavora dietro le quinte e risulta pressoché invisibile all’occhio del cliente. La regia rimane sottotraccia (Marrone 2013), nel retroscena, e ognuno *deve* adeguarsi al proprio ruolo tematico (camerieri, chef, animatori, receptionist, massaggiatori ecc.) affinché l’esperienza possa dirsi riuscita.

## 5. Ritmi e temporalità

Il quarto principio si sofferma sul fatto che le eterotopie sono anche eterocronie, ovvero la frattura che questi spazi propongono non è soltanto di tipo spaziale ma anche temporale.



Come accade ancora ai villaggi turistici (Marrone 2013) e ai family hotel (Giannitrapani 2020), anche in crociera il flusso temporale tende a sospendersi, per seguire un tempo di tipo “cronico”, un ritmo proprio cadenzato dalla programmazione interna.

A bordo non vengono verbalizzate specifiche date, ma piuttosto i giorni di permanenza (“primo giorno” piuttosto che poniamo sabato 2 giugno, “secondo giorno” e non domenica 3 giugno ecc.) che sono per esempio stampati sui tappeti degli ascensori o riportati nel giornale di bordo, detto in gergo *Today*, che ogni sera i passeggeri ritrovano in cabina. È questo uno strumento fondamentale per la partizione temporale, un testo programmatore a uso interno in cui sono indicati la futura destinazione, gli aggiornamenti meteo, le escursioni possibili, le attività previste, gli orari di apertura/chiusura di ristoranti e aree buffet, le eventuali serate a tema. Un vero e proprio giornale quotidiano che conferma, se ce ne fosse bisogno, che in questo microcosmo magico di vacanza non contano le notizie provenienti dal mondo, ma solo quanto accade all’interno della nave.

In questa scansione temporale si alternano, è chiaro, momenti di routine e momenti di eccezionalità che riproducono nell’esperienza crocieristica – per omeomorfismo – l’articolazione normale/eccezionale che è a fondamento della vacanza. Così tra tutte le cene (“feriali”, normali) ci saranno le serate di gala (che prevedono un certo tipo di outfit – eventualmente disponibile anche a noleggio) o tra tutti gli intrattenimenti serali spiccheranno gli spettacoli pubblicizzati come unici. Momenti speciali all’interno di un momento speciale, quale è, nel suo complesso, la crociera.

Nel sintagma della giornata, fatto da una serie di momenti fissi (es. colazione, relax in piscina, pranzo, attività sportive o escursioni, cena, intrattenimenti), si dà un paradigma di possibili opzioni, con variazioni quotidiane (il menu sarà diverso di sera in sera, gli spettacoli non si ripeteranno mai identici ecc.). Così come lo spazio è serializzato (ogni attività avviene in uno specifico luogo e ogni luogo assolve a una specifica funzione), lo stesso può dirsi per il tempo (in ogni fascia oraria si svolgono determinati tipi di attività). E perpetuare questa forma di ripetitività spazio-temporale diventa uno strumento del potere disciplinare (Foucault 1975), in cui non sono ammessi imprevisti o variazioni (al di là delle opzioni consentite). Un ritmo ripetitivo che fa sì che il crocierista sia man mano inglobato in questa macchina e impari a godere del piacere della riscoperta del medesimo.

## 6. Soglie e accessi

Sulla base del quinto principio esplicativo, le eterotopie si fondano su un calibrato sistema di aperture e chiusure e prevedono meccanismi di accesso rituali.

L’ingresso in nave è estremamente ritualizzato e preceduto da una sosta in uno spazio limbo deputato alla registrazione dei passeggeri. Uno spazio neutro, un non qui e non altrove, che è come se neutralizzasse anche l’identità di chi vi sosta: non (più) cittadino del mondo ma neanche (ancora) crocierista. Una zona di frontiera, che, in quanto tale, come ricordano anche Lotman e Uspenski (1975), serve a marcare la separazione tra due spazi, e dunque di fatto a fondare la nave come eterotopia.

Qui avvengono una serie di pratiche che si incaricano di iniziare a configurare il mondo immaginifico e marcatamente autoreferenziale della crociera. Tra esse, merita menzione la messa in posa per una foto di rito – praticamente obbligatoria – con un telone alle spalle che rappresenta la nave (Fig. 9). Una fotografia con sullo sfondo una fotografia di un oggetto su cui si sosterrà nei giorni successivi e che si fa sintesi e manifesto di una delle peculiarità di questo tipo di vacanza: la massima visibilità dell’esperienza, connessa al superamento, o forse alla con-fusione, della dicotomia tra essere e apparire – ci ritorneremo. Non importa che la nave sia fotografata o si manifesti concretamente in tutta la sua stazza: ciò che conta è che essa sia (in qualsiasi forma) presente.





Fig. 9 – Foto di rito prima dell’ingresso in nave.

Sempre in questa fase, ogni passeggero viene dotato di una card che lo identifica, identifica i suoi pacchetti (per esempio se ha o meno bevande incluse, escursioni previste ecc.), sostituisce il denaro e registra tutto ciò che fa. La card marca i passaggi (va esibita di fronte a lettori automatici durante qualsiasi attività in cui ci si cimenti) e costruisce un profilo del crocierista, conferendogli un apparente poter fare. In realtà essa si rivela un fondamentale strumento per l’esercizio del potere disciplinare, consentendo all’equipaggio di tenere sotto controllo la partizione spazio-temporale della nave e di gestire migliaia di passeggeri sapendo sempre cosa fanno, dove si trovano in ogni momento e quali sono i loro sistemi di preferenze.

Una volta dentro il microcosmo, lo sfondo dell’esperienza diventa il mare, figura, come dicevamo, valorizzata nelle moderne crociere, onnipresente e visibile non soltanto dagli spazi esterni, ma anche dall’interno, grazie a numerose aperture che su di esso si affacciano. Lo si può ammirare al tramonto dal balcone privato in stanza, sullo sfondo di una sinteticissima parete rocciosa su cui a fatica si tenta un’arrampicata o alle spalle di piscine animate da grandi onde artificiali mentre si fa surf. Il mare, tradizionalmente associato alla potenza della natura, fonte di inquietudine e attrazione allo stesso tempo, manifestazione di quel sublime in grado di prendere il sopravvento sull’osservatore (Burke), viene grazie alla mediazione della nave, reso pittoresco, ricomposto in un che di gradevole, e rassicurante (Price) (Brilli 2006, p. 58). L’iperculturalizzato mondo di bordo riesce ad addomesticare e rendere rassicurante la natura selvaggia. Una natura recepita a distanza, da ammirare solo con la vista da un punto di vista confortevole, senza immergersi con tutti i sensi e soprattutto senza viverne i potenziali pericoli.

Di questa complessa e ambivalente relazione sono emblema molte piscine, costruite in linea di continuità visiva con la distesa salata che le circonda (Fig. 10). Esse sembrano invitare il turista a restare comodamente nel qui confortevole della nave, mimando un “come se” si fosse al mare: offrono la possibilità di rimanere immersi in una temperatura ideale, in acque calme e linde, evitando sabbia, salsedine, sporcizie e intemperie. Di nuovo si tratta di mimare un’esperienza, senza porsi il problema di distinguere ciò che è e ciò che sembra.



Fig. 10 – Piscina e mare in linea di continuità.



## 7. Ritorno alla realtà

In base al sesto principio le eterotopie si relazionano con gli spazi “non altri”, cioè gli spazi abituali e – dice Foucault – lo fanno in due modi opposti: per illusione o – ed è il caso delle crociere – per compensazione.

L’esperienza sulla nave crea infatti “un altro spazio, uno spazio reale, così perfetto, così meticoloso, così ben arredato al punto da far apparire il nostro come disordinato, maldisposto e caotico” (1984, p. 57). E in effetti è un mondo perfetto quello che si dispiega sotto gli occhi dei passeggeri, un meccanismo oliato che non si limita a riprodurre la forma urbana ma a ridirla nella sua chiave migliore: tutto è pulito, tutto in ordine, tutti sorridono, tutti hanno ciò che vogliono, tutti si comportano secondo le regole. E questo meccanismo emerge di nuovo in Foster Wallace, che, sul finire della sua vacanza, dice: “eppure, invece di sentirmi rigenerato e ringiovanito, sento fin da ora più pressanti i ritmi della mia vita di terraferma, monotona, spiacevole, piena di esigenze e di stress” (1997, p. 101).

Si ricordino non a caso alcuni arcinoti spot che dagli anni 80 sono stati riprodotti in infinite varianti con lo stesso concept: bambini, uomini, donne, appena rientrati da una crociera e impegnati in attività quotidiane, si mettono a piangere al ricordo di quanto hanno di recente vissuto, abbandonandosi a un ricordo nostalgico, se non a una tristezza per un paradiso perduto. Script che mettono in scena una serie di opposizioni ben definite: il qui e l’altrove (che con la vacanza si ribaltano), l’euforia della nave e la disforia del mondo, l’ordine e la programmazione contro il disordine e il caos.

## 8. Conclusione

È dunque lecito, per concludere, chiedersi quali siano le peculiarità di questa forma di turismo e, con esse, del crocierista. Ancora una volta, viene in aiuto Foster Wallace, che, a un certo punto del suo racconto, dice: “guardo il gruppo di cui non posso far a meno di far parte” (1997, p. 92). Il fatto è che, un po’ come raccontava Francesco Piccolo, ricordato da Marrone (2013) a proposito dei villaggi turistici, da questo genere di vacanza si viene assorbiti. Foster Wallace dopo qualche pagina infatti rilancia: “in risposta alla prospettiva di una gratificazione e un accudimento straordinari, la mia insaziabile parte infantile non farà che accrescere la soglia di soddisfazione fino a conseguire di nuovo la sua omeostasi di grave insoddisfazione” (1997, p. 100).

Quello che accade in crociera è una forma di compenetrazione, un lasciarsi trasportare e farsi prendere dal ruolo tematico in cui si è calati, fino a farne una forma di vita. Forse anche a causa di un effetto-contagio a opera dei consimili, il crocierista non prova vergogna del frivolo, gode edonisticamente del lusso apparente o della sua messa in scena ostentatoria, è appagato dalla banalità e dallo stereotipo di vacanza che gli viene propinato, mettendo al bando qualsiasi moralismo (Greimas 1993). In questo senso in crociera si sperimenta il rifiuto della sanzione narrativa: tutto sembra arrestarsi alla performance e ogni giudizio è (anch’esso) sospeso.

Se è più volte stato messo in luce come in fondo il turista sia alla ricerca della caricatura (Boorstin 1961), – che altro non è se non una forma di ripetizione (ossessiva) del tipico (Fabbri 2020) –, in questa particolare forma di vacanza la caricatura non è tanto rivolta verso luoghi visitati, quanto piuttosto in termini autoriflessivi verso sé stessi. In una sorta di effetto-specchio, si dà una continua messa in scena del fare turistico costruito, di cui diventano emblema alcuni scatti proposti ai vacanzieri a bordo: fotografi che immortalano il crocierista agghindato (magari con un vestito noleggiato a bordo), con sullo sfondo uno spazio non visitato da cui la nave viene esclusa, un altrove immaginato, in una vertigine immaginifica. In fig. 11, il meccanismo, evidente, si fa paradossale: la sceneggiatura proposta è l’iconica scalinata del Titanic e chi si mette in posa entra a far parte di questo copione sceneggiato.



Fig. 11 – Set allestito a bordo per foto di rito.

Il crocierista aderisce a una forma di vita nel momento in cui accetta di compenetrarsi nella parte, di accettare il patto comunicativo che gli viene proposto, di entrare in scena, anche in termini ironici, su questo grande palcoscenico marino in cui finiscono per con-fondersi, come dicevamo, l'essere e l'apparire. L'ambiguità del regime veridittivo è la marca identitaria della crociera. All'ostentazione a livello estetico, corrisponde una sospensione etico-valoriale, un lasciarsi andare a questa seducente proposta di lusso pop.



## Bibliografia

Nel testo, l'anno che accompagna i rinvii bibliografici è quello dell'edizione in lingua originale, mentre i rimandi ai numeri di pagina si riferiscono alla traduzione italiana, qualora sia presente nella bibliografia.

- Augé, M., 1992, *Non-Lieux*, Seuil, Paris, trad. it. *Non luoghi*, Milano, Elèuthera 1993.
- Augé, M., 2003, *Le temps en ruines*, Paris, Éditions Galilée; trad. it. *Rovine e macerie*, Torino, Bollati Boringhieri 2004.
- Barthes, R., 1964, "Structure du fait divers", in Id., *Essais critiques*, Paris, Seuil; trad. it., "Il colmo nella struttura del fatto di cronaca", in T. Migliore, a cura, *Argomentare il visibile. Esercizi di retorica dell'immagine*, Bologna, Esculapio 2008, pp. 121-129.
- Boorstin, D., 1961, *The Image. A Guide to Pseudoevents in America*, New York, Atheneum.
- Brilli, A., 1995, *Quando viaggiare era un'arte*, Bologna, Il Mulino.
- Brilli, A., 2006, *Il viaggio in Italia*, Bologna, Il Mulino.
- Deleuze, G., Guattari, F., 1980, *Mille Plateaux. Capitalisme et schizophrénie*, Paris, Minuit; trad. it. *Mille piani*, Roma, Istituto della Enciclopedia italiana 1987.
- Dickinson, B., Vladimir, A., 1997, *Selling the sea. An Inside look at the Cruise Industry*, New Jersey, Hoboken, John Wiley & Sons.
- Douglas, M., 1966, *Purity and Danger*, London, Routledge; trad. it. *Purezza e pericolo*, Bologna, Il Mulino 1993.
- Eco, U., 1968, *La struttura assente*, Milano, Bompiani.
- Fabbri, P., 2020, "Il cavaliere seriale", in G. Marrone, A. Giannitrapani, a cura, *Forme della serialità*, Palermo, Edizioni Museo Pasqualino, pp. 25-34.
- Foster Wallace, D., 1997, *A supposedly fun thing I'll never do again*, London, Little, Brown Book Group; trad. it. *Una cosa divertente che non farò mai più*, Roma, Minimum fax 2017.
- Foucault, M., 1975, *Surveiller et punir. Naissance de la prison*, Paris, Gallimard; trad. it. *Sorvegliare e punire. Nascita della prigione*, Torino, Einaudi 1993.
- Foucault, M., 1984, "Des espaces autres", in *Architecture, Mouvement, Continuité*, 5; trad. it. "Eterotopie", in I. Pezzini, R. Finocchi, a cura, *Dallo spazio alla città. Letture e fondamenti di semiotica urbana*, Milano, Mimesis 2020, pp. 51-59.
- Greimas, A.J., 1993, "Le beau geste", in *RS/SI*, 13, 21-35; trad. it. "Il bel gesto", in M.P. Pozzato, a cura, *Estetica e vita quotidiana*, Milano, Lupetti 1995, pp. 59-75.
- Giannitrapani, A., 2017, *Spazi, passioni, società. Problemi teorici e studi di caso*, Roma, Nuova Cultura.
- Giannitrapani, A., 2020, "Tutti insieme appassionatamente. In settimana bianca al family hotel", in *E/C*, XIV, 29, pp. 150-165.
- Landowski, E., 2001, "En deçà ou au-delà des stratégies: la présence contagieuse", in *Caderno de discussão, VII colóquio do Centro de Pesquisas Socios-semióticas*, São Paulo, PUC-CPS; trad. it. "Al di qua o al di là delle strategie: la presenza contagiosa", in G. Manetti, L. Barcellona, C. Rampoldi, a cura, *Il contagio e i suoi simboli*, Pisa, ETS 2003.
- Landowski, E., 2005, *Les interactions risquées*, Limoges, Pulim; trad. it. *Rischiare nelle interazioni*, Milano, FrancoAngeli 2010.
- Lotman, J.M., Uspenskij, B.A., 1975, *Tipologia della cultura*, Milano, Bompiani.
- Marrone, G., 2013, *Figure di città*, Milano, Mimesis.
- Marrone, G., 2020, *La fatica di essere pigri*, Milano, Cortina.
- Migliore, T., 2020, "To Cruise the Med: Banksy Fra Turismo E Migrazione", in *Scritture Migranti*, n. 14, gennaio, pp. 122-54.
- Migliore, T., 2021, "Cruise ships. Non-human modern monsters", in *Studi di Estetica*, 20, pp. 201-223.
- Urbain, J.-D., 1991, *L'idiote du voyage. Histoires de touristes*, Paris, Plon; trad. it. *L'idiota in viaggio. Storia e difesa del turista*, Roma, Aporie 2003.
- Virgolin, L., Pezzini, I., a cura, 2020, *Usi e piaceri del turismo*, Roma, Aracne.