

LETTERATURA

Passione, conoscenza, impegno nella « Forza delle cose »

L'« impresa di vivere » di Simone de Beauvoir

Una testimonianza della piena maturità della scrittrice francese — Dal 1945 alla fine della guerra d'Algeria — L'inquieto rapporto con il proletariato e con la sua avanguardia politica

« Quando si vive in un mondo ingiusto, è inutile sperare, non importa come, di purificarlo dall'ingiustizia; quel che occorre è cambiare il mondo e non ne ho il potere. Soffrire di queste contraddizioni non serve a niente; scordarle significa mentirsi. Anche su questo punto, in mancanza d'una soluzione, mi lascio andare ai miei umori. Ma la conseguenza del mio atteggiamento è un isolamento piuttosto grave; la mia condizione oggettiva mi taglia fuori dal proletariato, e il modo in cui la vivo soggettivamente mi oppone alla borghesia ». Troviamo in queste parole, che Simone de Beauvoir situa nell'epilogo della « Forza delle cose » (1), la contraddizione fondamentale della sua maturità e al tempo stesso di quest'opera che, dal 1945 al '62, ci informa — per centinaia di pagine — sul suo decorso.

Mentre la scrittrice partecipa sempre più appassionatamente agli avvenimenti politici che dalla fine dell'occupazione nazista giungono alla fine della guerra d'Algeria, il successo dei suoi libri le procura di che viverci, consentendole i viaggi e le emozioni di cui si mette — con scrupolosa noncuranza — al corrente. Sicché da un lato scopre via via la sempre meglio la solidarietà del suo impegno congiungersi con quello delle masse e dei paesi che visita e del suo proprio paese; dall'altro prende via via coscienza di un distacco dagli altri, e anche dalle masse, disaccie che le vien fatto di realizzare soltanto il piano dell'immediato (si tratti del comizio di mezzo milione di cubani cui assiste assieme a Sartre e ai dirigenti della rivoluzione cubana, o delle grandi manifestazioni che si svolgono a Parigi nel corso e soprattutto negli ultimi mesi della guerra d'Algeria). « Solo i miei sentimenti io ho provato come una pienezza ». Già in altre opere questo problema — della difficoltà di realizzare — come totalità, nella pienezza d'essere e insieme di esistere — era stato al centro di quella che Jean-Paul, in un recentissimo ed esauriente saggio sulla Beauvoir, ha definito la sua « impresa di vivere » (2).

Questa difficoltà, che nasceva « dall'impressione che aveva talvolta di toccare un assoluto » e da quella di perderlo continuamente, è quella stessa che la scrittrice, anche se spesso nelle parole citate all'inizio, è la difficoltà di chi, rifiutata soggettivamente, e per buone ragioni, la propria classe di origine, non può o non riesce ad aderire a quella degli sfruttati e degli oppressi se non soggettivamente: a identificarsi, e totalmente, con la loro sorte, la vivente fraternità se non nei rari momenti in cui ne è per così dire sommerso e coinvolto proprio per un'adesione dei sentimenti. In virtù di questi appunto sono sormontate le permanenti riserve della Beauvoir verso il partito del proletariato e la sua ideologia; ma non appena viene meno la sua adesione completa, è emozionale e quindi provvisoria, alla lotta delle masse e del loro partito, tali riserve tornano ad affiorare. Non si tratta di riserve caratteristiche politiche, ma di una Beauvoir polemica col partito comunista; e nemmeno di natura ideologica: politicamente e ideologicamente « non divide le idee di Sartre » (« filosoficamente, politicamente, le iniziative sono venute da lui »).

Le sue riserve si inscrivono piuttosto su quel piano, di cui lei stessa ha messo in luce l'ambiguità col prendere coscienza, che è proprio dei sentimenti e dell'educazione sentimentale di una donna e in particolare della sua propria. In un'intervista rilasciata che si anno a Jean-Paul, la Beauvoir sottolineava ancora una volta l'influenza decisiva dei primi anni, dei primi mesi di vita, e in generale dell'adolescenza, sull'evoluzione della personalità, della sua in particolare. « Credo di avere avuto un'infanzia, un'adolescenza assolutamente classiche, con la fissazione sulla madre, in anni tutti, in tenera età; e in seguito, assai nettamente, un complesso d'Edipo e una fissazione sul padre, accompagnata da un'intensa gelosia verso la madre; poi una assai grande delusione nell'età ingratola, quando mio padre, in fondo, mi ha lasciata ». Si aggrava la stessa attribuzione e conoscenza, per molti aspetti, alla educazione religiosa ricevuta: avremo così il ritratto di una



Simone de Beauvoir

educazione classica, ma nel senso borghese della parola. Su questo piano, ci sembra, la contraddizione che riteniamo fondamentale nella Beauvoir — rifiuta e abbandona la sua classe su tutti i piani tranne che su quello che avrebbe comportato la sua stessa radicale trasformazione, con l'adesione non solo all'ideologia ma ai « senti » della classe antagonista così come il poteva esprimere e il spirito il suo partito. Si spiega così il sartriano (« il suo stesso ») « ni pour vous, ni contre vous » rivolto ai comunisti; a partire da questo piano appunto si possono spiegare le teorizzazioni esistenzialiste nella misura in cui tendono a giustificare, contro la borghesia ma « a fianco » del proletariato e del suo partito, un'impresa di vivere che è per così dire « segnata » dalle origini e dalla condizione sociale in cui, indipendentemente dalle sue scelte coscienti e successive, ha iniziato il suo corso. E' significativo il fatto che la Beauvoir attribuisca a tale condizionamento un carattere sostanzialmente ineluttabile e irreversibile. « Se vi tagliano una gamba, avete una quantità di modi per reagire a tale fatto; detto questo, c'è da tagliarla. Allo stesso modo, se avete una simile infanzia durante i vostri primi due anni di vita, avrete una quantità di modi di prenderla, diventerete forse una nullità o un grande scrittore, ma ciò avverrà comunque con quella infanzia alle spalle ».

Pur senza condividere un simile determinismo, come non riconoscere che l'impresa d'una radicale trasformazione di sé avrebbe comportato per la ragazza uscita dalla borghesia non solo il rifiuto soggettivo della sua classe (a questo arriverà presto), ma il rifiuto stesso di quella parte di sé che costituiva la sua stessa struttura emotiva, il suo io immediato, avrebbe implicato una rottura per la quale « venivano meno » e non per una sua mancanza di volontà soggettiva — proprio le condizioni che avrebbero potuto consentirgliela?

Ecco dunque quelli che ci sembrano l'origine e il senso della contraddizione della Beauvoir e della sua opera, della sua impresa di vivere e di quella di scrivere. Comprendo significa non tanto acconsentire alla visione che lei stessa può avere delle sue contraddizioni, e che abbiamo riferito con le sue stesse parole in principio, quanto apprezzare nel suo giusto valore e nei suoi limiti l'impegno e l'opera di questa scrittrice borghese, la cui apertura verso il comu-

confessa impotente, e complice anche, contro le quali tuttavia ha aperto, e continua, la lotta utilizzando proprio quegli strumenti che la classe degli oppressori, cui appartiene per origine e posizione, le ha fornito: le sue possibilità di vivere e la sua passione di scrivere, e in tal modo di lottare contro l'oppressione e la ingiustizia.

Nel periodo di cui scrive nella « Forza delle cose », si trattava per lei di « realizzarsi » e non più di « formarla »; è appunto questa duplice impresa, quella della sua vita vista « giorno per giorno senza vergogna né vanità », e quella della sua passione di scrivere, cioè di capire sé e insieme gli altri in un divenire che continuamente chiede le ragioni di sé stesso, la Beauvoir ci offre, in un linguaggio e con un tono che esprimono l'esigenza d'oggettività dell'autrice nella semplicità stessa della sua scrittura. « In una autobiografia... gli avvenimenti si presentano nella loro gratuità, casualità, combinazioni talora stravaganti, così come sono accaduti; questa fedeltà fa capire meglio della più « bèle trasposizione » il modo in cui le cose capitano per davvero agli uomini. Il pericolo è che attraverso questa capricciosa profusione, il lettore non distingua alcuna immagine chiara ma solo un ammasso ».

Ed effettivamente, anche se l'immagine complessiva di questo libro si offre come la vivente manifestazione di quella contraddizione fondamentale di cui si è detto, tuttavia — nei limiti che abbiamo cercato rapidamente di delineare — possiamo far fede alla Beauvoir di ciò che con maggiore passione sembra chiedere al lettore fin dalla prefazione: « Ripeto che non ho mai barato deliberatamente ». Questo, ci pare, è il sapore del libro, e la grazia che non abbandona mai la sua autrice, neppure quando non ci interessa o riesce, per l'ostinazione di alcuni particolari, ad irritarci.

Edda Cantoni

(1) Simone de Beauvoir, La forza delle cose, Torino, Einaudi, 1966.
(2) F. Jeanson, Simone de Beauvoir ou l'entreprise de vivre, Paris, ed. du Seuil, 1966.

biblioteca per tutti

LE RAGIONI DI KANT

Oggi, a quasi due secoli di distanza, il pensiero di Kant ha ancora un ruolo eminente rispetto a quello che hanno altri filosofi classici? Kant è un pensatore di tale complessità che non sembra possibile rispondere, senza molte distinzioni, a una domanda tanto generica. Almeno in questa sede, la domanda può essere determinata così: Kant ha oggi ancora un ruolo rispetto alle direzioni di sviluppo della problematica teorica del marxismo? Se « no », come scrisse Engels nel 1892, « siamo fuori di dissenso con Kant »; in quale senso, oggi, possiamo dire kantiani? Crediamo che la pubblicazione da parte dell'editore Laterza, nell'Universale Economica (Bari, 1966, 2 voll., L. 1800), di uno dei capolavori di Kant, la Critica della ragion pura (1781, seconda ediz., 1787) abbia sollecitato a porre alcuni interrogativi di questo tipo o nel modo elementare in cui noi li abbiamo formulati, o in modo più complesso.

Fra la sconfitta della rivoluzione democratica del 1848 e la prima guerra mondiale, il problema centrale dello sviluppo filosofico è stato spesso riassunto nella parola d'ordine: riformismo a Kant; ciò significava essenzialmente il rifiuto della metafisica idealistica di Hegel e della svalutazione hegeliana delle scienze empirico-matematiche, e rifiuto del materialismo meccanicistico. Sul finire del secolo, il problema Kant è penetrato anche nel marxismo. Dietro la tesi, che si avanzava, di una integrazione di Kant e Marx, da vedere soprattutto il tentativo di fondare un marxismo il quale riconosca al carattere conforme a leggi dello sviluppo sociale, ma insieme respinga una concezione puramente naturalistica della realtà umana, cioè riconosca la libertà e la libertà della soggettività. Ma si trattava, in complesso, di un tentativo ingenuo ed eclettico. Il marxismo comunista (si pensi a Lenin, a Lukács) ha sottolineato giustamente la distanza che separa Kant da Marx e ha messo in luce le insicurezze teoriche del criticismo, specialmente la radicale, statica, frattura che Kant stabilisce fra soggetto e oggetto, fra teoria e pratica, fra ragione ed empiria.

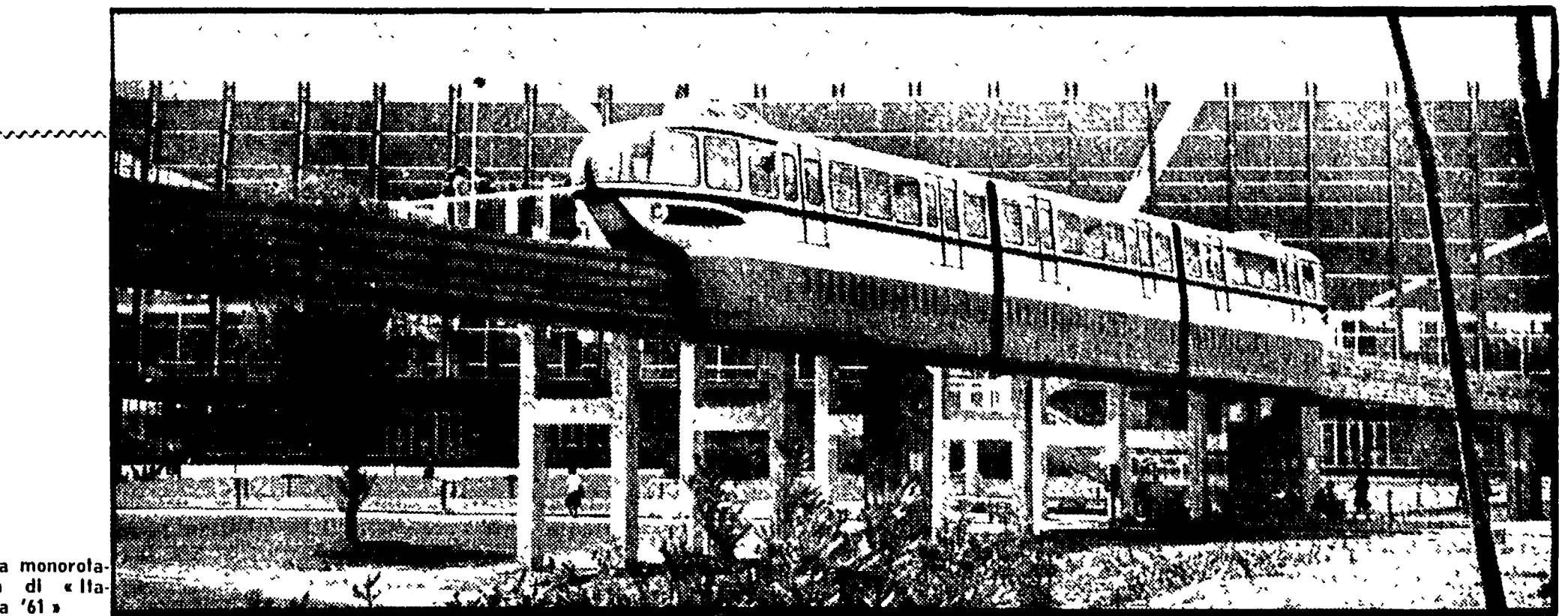
Se questa resa di conti ha dissolto opportunamente molte illusioni, allora

correnti, intorno a Marx e a Kant, essa è tuttavia lontana, almeno a nostro avviso, dall'aver esaurito i problemi teorici che il criticismo ha posto. Oggi, a Kant, compete ancora un ruolo importante per il suo pensiero giuridico-politico. E' un grande teorico del liberalismo. Ed è noto, d'altra parte, quanto sia seria e urgente, nel socialismo, la necessità di riconsiderare la filosofia dell'uomo che sta al fondo del liberalismo, sia le tecniche della convivenza sociale che hanno trovato una prima e limitata elaborazione nel pensiero liberale. In relazione a tali questioni consigliamo il saggio di Norberto Bobbio Kant e le due libertà contenuto nel volume Da Hobbes a Marx (Napoli, Morano, 1963, L. 3900) e una recente antologia di scritti politici di Kant e la relativa introduzione di Nicola Merker (Roma, Samonà Savelli, 1963, L. 2400). La antologia fa parte di una collana di Testi della democrazia moderna e del socialismo che esce a cura di Galvano Della Volpe.

Ma un ruolo, e molto più complesso, compete a Kant per la sua Critica della ragion pura, per il nucleo della sua posizione teorica. A questo proposito, rinviamo, per una ricerca analitica, al saggio di Cesare Luporini sul problema del criticismo che fa da introduzione al libro Spazio e materia in Kant (Firenze, Sansoni, 1961, L. 2500). In che cosa consiste dunque il centro del pensiero di Kant? In sostanza, in una certa concezione dell'uomo. Per Kant, l'uomo è passivo e attivo, è finito o sensibile e razionale. Cioè, è molteplice, ha diverse nature, ed è insieme la relazione di questo molteplice. Da un lato, Kant stabilisce differenze non riducibili fra sensibilità e ragione, fra ciò che è esterno e dato e ciò che è soggettivo, fra ciò che è e ciò che appare e viene pensato. Da un altro lato, è preoccupato di garantire la realtà della ragione, dell'attività, del soggetto, di un principio che mette in relazione i dati molteplici; è teso ad assicurare la possibilità di costruire un mondo umano. L'uomo è, così, condizionato e condizionante. Possiede qualcosa di certo solo nel sapere causale, nelle scienze della natura, ma aspira al completamento e all'unificazione del sapere. E' un ente finito, che

TECNICA

Discussione aperta sui trasporti urbani e vicinali



La monorotaia di Italia '61.

La monorotaia non è il « toccasana »

Si tratta di una soluzione che, nonostante taluni pregi, non può risolvere il problema di un servizio metropolitano a forte traffico

Nel quadro degli studi e delle discussioni sul problema dei trasporti urbani e vicinali, (caratterizzato purtroppo dalla lentezza frustrante con cui si procede sul terreno concreto), si nota un certo interesse per alcune soluzioni di tipo, se non nuovo, per lo meno diverso dalle soluzioni convenzionali. E' la volta, ora, del sistema tedesco di ferrovia monorotaia, appoggiata su un viadotto di cemento armato, denominata Alweg.

Immaginiamo un convoglio articolato di tre o quattro vetture, il cui corpo su un muro di cemento armato o un viadotto largo un metro, appoggiandosi mediante pneumatici. Le vetture sono munite di prolungamenti laterali verso il basso, al di sotto del pavimento della vettura, e dentro questi prolungamenti sono sistemati altri pneumatici che poggiano contro il « muro », lateralmente, così che il convoglio abbraccia solidamente la propria via di corsa. Ecco, appunto, l'Alweg, detto anche metropolitano a monorotaia appoggiata, per distinguerlo dal sistema francese (il SAFEGE) nel quale i convogli sono invece sospesi al disotto di alti viadotti.

Realizzazioni tipo Alweg, particolarmente curiose, sono state ipotizzate molti anni fa dagli scrittori e dai disegnatori di fantascienza, che hanno riempito le loro regioni lunari, marziane e venusiane di linee urbane e interurbane velocissime che si snodavano al di sopra delle città e delle pianure. Questa simpatia degli autori di fantascienza per le ferrovie sopraelevate non deve far credere che una soluzione tipo Alweg sia puramente avveniristica e quindi fantastica, e nemmeno che si tratti di una soluzione tecnicamente avanzata, tale da portare una parola nuova e un elemento essenziale per la soluzione dei difficili problemi del traffico. Possiamo dire subito che la soluzione Alweg si può presentare in determinate situazioni, come una soluzione tecnicamente concorrenziale con altre, mentre in altri casi non è da prendere in considerazione.

Una certa confusione (voluta o no) si tende a fare in campo strettamente urbano con il termine di « metropolitano a monorotaia », per cui taluni possono essere indotti a credere che si possa porre un'alternativa tra una rete me-

ropolitano sotterranea di tipo classico e una rete aerea tipo Alweg. Per chiarire l'equivoco bastano due cifre e poche osservazioni: una linea metropolitana media può smistare facilmente cinquantamila passeggeri all'ora nei due sensi; una linea sopraelevata può smistare circa cinquemila. Questo è sufficiente a rendere inutilizzabile una soluzione del genere per servizio metropolitano a forte traffico.

Oltre a questo, la metropolitana, con le sue linee, le sue stazioni e i suoi servizi, si snoda completamente nel sottosuolo, e non interferisce quindi in alcun modo con il traffico e lo sviluppo in superficie della città. Con una sopraelevata, evidentemente, non è così. I viadotti di sostegno poggiano sul suolo urbano e occupano quindi superfici non trascurabili; i convogli corrono alla stessa altezza dei piani intermedi delle case e degli onnipresenti sovrappassi e sinistri stradali che sempre si hanno in periferia; occorre costruire le stazioni altrettanto sopraelevate quanto lo sono le linee, il che crea problemi assai complessi. Sotto questo aspetto, esiste la concezione di una soluzione metropolitano sopraelevata americana di trenta o quarant'anni fa, che furono totalmente smantellate e sostituite da metropolitane sotterranee non solo per la loro rumorosità, ma per liberare strade e piazze da strutture che da un traffico che pur svolgendosi a un livello superiore, gravavano fortemente su quello del piano stradale.

Una soluzione sopraelevata, dunque, appoggiata o sospesa che sia, non offre mai una soluzione in alternativa alla metropolitana sotterranea di tipo classico.

In certi altri casi, invece, una sopraelevata può presentarsi sul piano tecnico ed economico, come un'alternativa alternativa ad altre soluzioni.

Uno dei problemi classici di oggi è il collegamento rapido fra i grandi aeroporti e le città, su distanze che vanno di solito da una decina a una trentina di chilometri. In questi casi si tratta di costruire una linea e non una rete, e di collegare un traffico non pesante, ma continuo, e di un certo silenzio: in un aeroporto moderno, si possono avere, tra arrivi e partenze, cinque o sei movimenti ogni ora, con il relativo traffico passeggeri e bagagli, cui si aggiunge il movimento non indifferente del personale. In questi casi, può essere conveniente costruire una linea del genere, come è stato fatto tra Tokio e l'aeroporto Haneda.

D'altra parte, per servizi di questo tipo, non è proprio necessario ricorrere a una monorotaia sopraelevata: è possibile far correre una tranvia veloce sopra un viadotto, oppure addirittura, sempre sopra un viadotto, un comunissimo filibus veloce. Questi due tipi di mezzi hanno il vantaggio di poter essere fatti correre per un certo tratto, all'interno della città, entro una galleria sotterranea, facilitando di molto la sistemazione della linea.

I progettisti della Alweg, come del resto quelli della SAFEGE, mettono in primo piano, tra i vantaggi del loro sistema, il fatto che il convoglio corre su pneumatici, e quindi è silenzioso e può accelerare e frenare energeticamente. La questione è discutibile, in quanto esistono altri tipi di vetture, tipo guidovia o Metrò-Parigi,

che marcano su pneumatici e che possono procedere per di più, indifferente, su un viadotto sopraelevato, in superficie o in galleria.

Quanto alla silenziosità e alla comodità, non dimentichiamo che nelle strutture delle vetture che corrono su rotaie, sono stati compiuti di recente grandi progressi, introducendo gomma e altri materiali speciali nelle sospensioni, nella stessa struttura delle ruote e nell'appoggio delle rotaie.

Un altro elemento di dubbio interesse, sottolineato dai tecnici dell'Alweg, è che gli elementi che costituiscono i viadotti vengono prefabbricati e facilmente messi in opera sul posto, per cui la realizzazione di una linea risulta molto più rapida, quattro, cinque volte più rapida di uno scavo di una metropolitana. L'osservazione è esatta, ma di non grande rilievo, in quanto, come abbiamo visto, non si può porre una alternativa diretta tra monorotaia e metropolitana per le differenti capacità di traffico. Quanto alla realizzazione di un viadotto mediante elementi prefabbricati, questo vale per qualsiasi tipo di viadotto, destinato a reggere una linea ferroviaria, una autostrada, una guidovia, e non solo una monorotaia.

La scelta, quindi tra una monorotaia e una linea di trasporto, di tipo diverso, non può essere fatta se non caso per caso, tenendo conto della densità del traffico, della situazione locale e cioè in base a criteri tecnici ed economici.

Fino ad oggi, le linee Alweg costruite sono in tutto 7, delle quali due, quella di Disneyland e quella di Torino per Italia '61, non sono state realizzate per risolvere un problema di trasporti, ma per aggiungere un elemento di attrazione alla linea avveniristica al quadro pittoresco e vivace di una esposizione e di un parco di divertimento. Le altre linee, in particolare quella recente Tokio-Haneda, sono state invece costruite

te, nel quadro del problema dei trasporti in base a considerazioni tecnico-economiche.

Sembra che, attualmente, l'interesse per la monorotaia, in particolare del tipo Alweg, sia più vivo, tanto che se ne parla un po' ovunque e sono in fase di elaborazione progetti di massima in diverse città tedesche, americane, e persino australiane.

In Italia sembrano interessate alla realizzazione di linee di questo tipo numerose industrie di vario tipo, che sarebbero pronte a costruire su disegni tedeschi i viadotti in cemento armato precompresso, le varie parti meccaniche ed elettriche delle vetture, le linee di alimentazione, e così via. Queste ditte, probabilmente, puntano sull'aspetto, per così dire « estetico » e avveniristico di una soluzione del genere, sperando di trovare uno sbocco più facile a quanto esse producono. Le stesse ditte, infatti, potrebbero, con equal profitto, costruire gli stessi materiali per nuove linee ferroviarie vicinali o per metropolitane; ma su questo terreno, da vari anni, ormai, perdura un'impressionante ristagno, mentre la situazione globale dei trasporti continua a peggiorare.

Non ci si accusi, con questo, di voler dare un giudizio negativo sulle monorotaie, siano esse costruite in base a un progetto o a un altro. Esse possono in determinati casi risolvere certi problemi del traffico in maniera del tutto soddisfacente, agli effetti tecnici e anche economici. Ciò che volevamo mettere in rilievo è che la monorotaia non può costituire un elemento nuovo e determinante sul quale puntare per risolvere o migliorare sostanzialmente i gravi problemi del traffico urbano e interurbano, che ormai soffocano la vita del nostro paese.

Paolo Sassi

schede I TRIS

Forse soltanto per trovare un segno diversificante nell'ormai appiattito panorama dell'editoria tascabile, l'editore Sampietro sta proponendo (e siamo ormai al terzo volume) una nuova collana: I Tris (lire 350 ogni volume) cui aggiunge un interessante sottotitolo: « nuove idee per leggere divertendosi ». E in pratica i volumetti scomparirebbero nella grigia massa dei libri di poche se non fosse per la parte riservata all'umorismo, che offre l'incontro con un gruppo di collages pubblicitari del pittore napoletano Luca (Luigi Castellano).

Staccandosi nettamente dalle altre due sezioni del libretto (la prima dedicata alla fantascienza, la seconda finora riservata alla ritardata scoperta dei Contes drolatiques di Balzac, abilmente offerti come « racconti licenziosi »), le composizioni di Luca — anche se certamente non originali nella concezione grafica — offrono il pretesto a qualche considerazione.

Composti di frasi pubblicitarie o, comunque, ritagli di giornali montati su alcuni fra i tanti anonimi possibili fotogrammi (pubblicitari e non) che ci raggiungono quotidiana-

mente attraverso la stampa, essi tentano di demistificare — smontando e rimontando — il senso apparente di questo assalto quotidiano al consumatore. Il collage di frasi innocue ed ovvie, e di fotografie ritappate, crea infatti una dimensione nuova: ironica, ma dalla quale emerge altresì un segno nuovo, affatto diverso dai segni originari dai quali, forbiti alla mano, sono tratti. L'indiscriminato e ingiustificato richiamo sessuale; l'uso di slogan mistificatori; l'assalto così il loro significato originale: diventano obiettivamente (ed in modo facilmente riconoscibile) pornografici e leziosi; reazionari e banali. Si svelano, insomma, per quello che sono.

C'è un rischio, tuttavia, al quale sembra che Luca non sfugga pienamente: che questi collages restino sul piano del gioco indolore e che, invertendo i segni, resti immutato il disegno. Creando così l'equivoco di una falsa polemica che soltanto la chiara percezione e l'indicazione dei motivi di fondo di un certo tipo di comunicazione (ben oltre, dunque, le sue strutture formali) può consentire di superare.

d. n.

Aldo Zanardo