

«Le parole e le cose» di Michel Foucault

ARCHEOLOGIA E APOCALISSE nel sapere dell'uomo

Molti e affascinanti risultati parziali nell'indagine dei movimenti del pensiero moderno portano nelle pagine di questo libro a una prospettiva illusoria nella lettura del tempo nostro: quasi una rivoluzione culturale rovesciata

Libri come *Le parole e le cose* di Michel Foucault narrano da intenzioni ben precise. Essi intendono ripondere con una proposta di nuova «metodologia» alle inquietudini che si muovono sotto la superficie cristallizzazione degli interessi delle classi contrapposte. Inevitabilmente essi vanno incontro a polemiche violente. Ed è ugualmente inevitabile che le polemiche, già nate in Francia, dilagino da noi. Per alcuni l'opera è un totale fallimento o tutt'al più un gioco intellettuale. Secondo altri essa è, per le scienze dell'uomo ciò che la *Critica della ragione pura* di Kant fu, a suo tempo, per le «scienze della natura». Il nuovo Kant, infatti, opera qui sul campo delle strutture culturali che si formarono a partire dal Cinquecento, sulle soglie dell'età moderna, nella lettura del mondo e dei suoi mutamenti, rispecchiandosi in un rapporto nuovo fra cose, ossia tutto ciò che è intorno a noi, e parole, tutto ciò che riusciamo a dire delle cose ma anche di noi stessi, nel nostro pensare o progettare o conoscere l'uomo. Da una parte il libro contesta lo statuto delle «scienze umane» (psicologia, antropologia, storia, ecc.), per cui «la cultura occidentale ha costituito, sotto il nome di uomo, un essere che in virtù di un solo e identico gioco di ragioni, deve essere campo positivo del sapere, e non può essere oggetto di scienza». Dall'altra propone un metodo di indagine collaudato in uno scavo approfondito — e senza risparmio di erudizione — sulla cultura degli ultimi secoli.

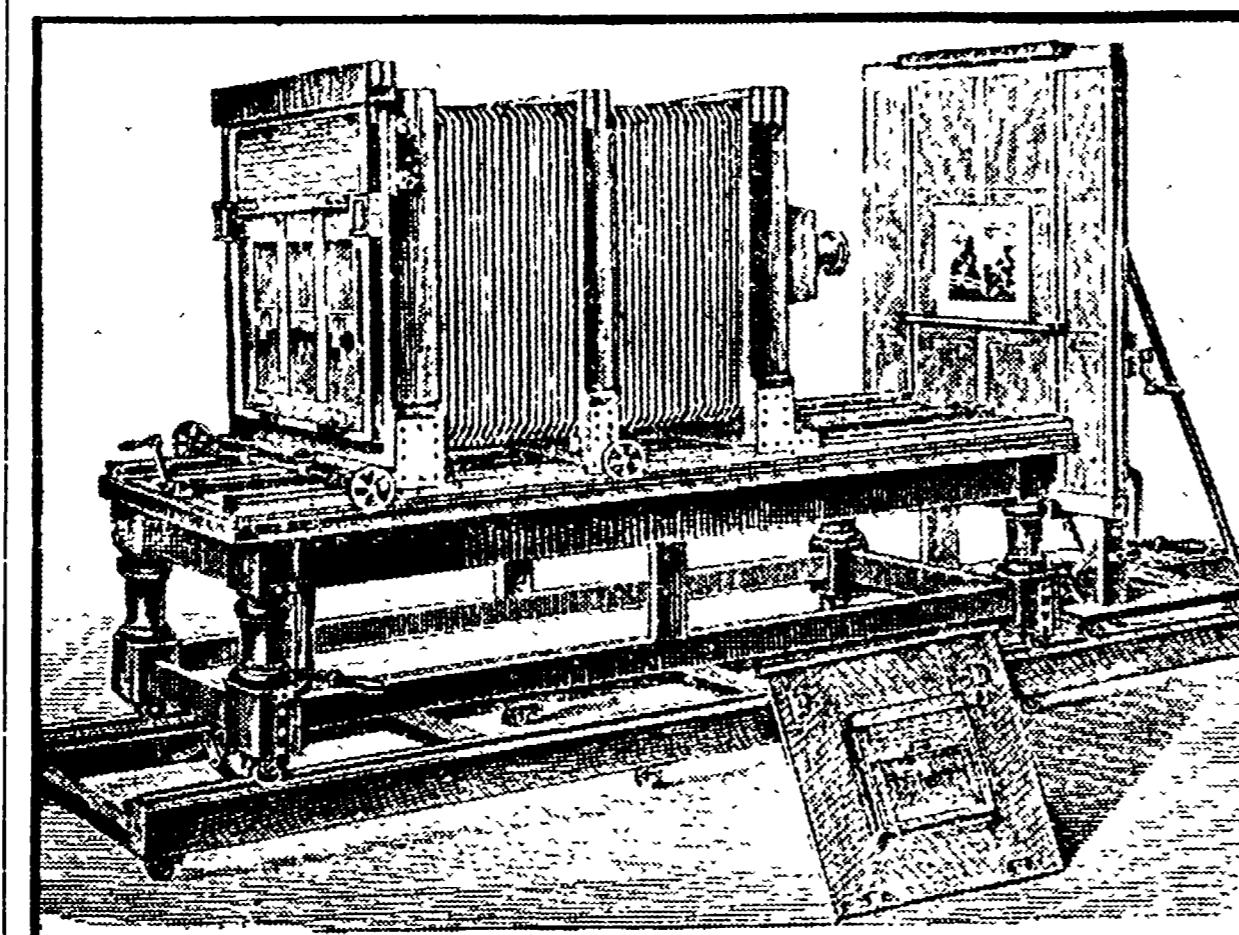
Nelle opere precedenti — *La storia della follia* e *La nascita della clinica* — Foucault aveva usato procedimenti analoghi per descrivere i momenti di rottura nelle rappresentazioni di due aspetti della vita umana: pazzia e malattia. Qui il panorama si allarga. Lo «scavo» vuole arrivare alla «configurazione epistemologica» ossia alle radici stesse dei metodi nati dai movimenti scientifici. Quelli di Foucault sono suggestivi e affascinanti affreschi: rivelano le grandi qualità dello scrittore, e di uno scrittore di oggi, il quale intende aderire al proprio tempo, non di quelli che si dilettano, ancora per vecchi gusti e verzi, con innazioni e trovate. Proprio per questo inaspettate sibille la citazione del testo di Borges, dal quale Foucault pretende che il suo libro sia nato, e che è poi una classificazione «appartenente all'imperatore, imbalsamato, addomesticato, inviolabile», ecc., quasi a indicare l'infinita vanità di un pensiero catalogante (o di ogni culturale). Ma non lasciamoci travolgerci dai sospetti, anche se legittimi. Valendosi di conoscenze che vanno dalla storia naturale a all'economia, alla filosofia, alla biologia, ecc., Foucault dà una rappresentazione dei vari passaggi di pensiero non più come «storia delle idee» o «storia della cultura» ma come visione d'insieme (e sinottica, secondo il termine strutturalista), tenendo conto di un estremissimo campo culturale: di un'epoca: una storia, dunque, ma una storia vista dal basso e non più dalalto.

Così, nel passaggio dal Rinascimento all'età moderna, il linguaggio sarebbe uscito dalla illusione e naturale e per cui le parole coincidevano — e quasi — con le cose. La parola diventa strumento di confronto (si veda don Chisciotte, che si confronta coi propri miti) o di ordinamento (le famose «classificazioni» della nuova «storia naturale» o «tassonomia»). Nella «matematizzazione» dell'empirico (l'opera di un Newton) o nello stesso principio di «misura» (metrisca), allora introdotto, si osserva un movimento in cui la scientificità risponde a una «scienza possibile dell'ordine» (si noti qui il termine di «scienza possibile» che risponde, a contesto, al termine martiano di «scienza possibile» teorizzato da Lukas).

Sconvolgimenti simili avrebbero di secoli in secolo: ad es. nell'Ottocento questa rappresentazione a classica e (te)ma viene detta in Francia) si disegna e appare l'uomo come soggetto e come oggetto. La biologia, l'economia politica e la filosofia come nuove prospettive scientifiche, suben-



Ritratto di Jacques Mandé Daguerre, che, con Joseph Nicéphore Nièpce, inventò il processo daguerriopico, primo metodo pratico di fotografia: l'immagine fa parte della collezione Mertle



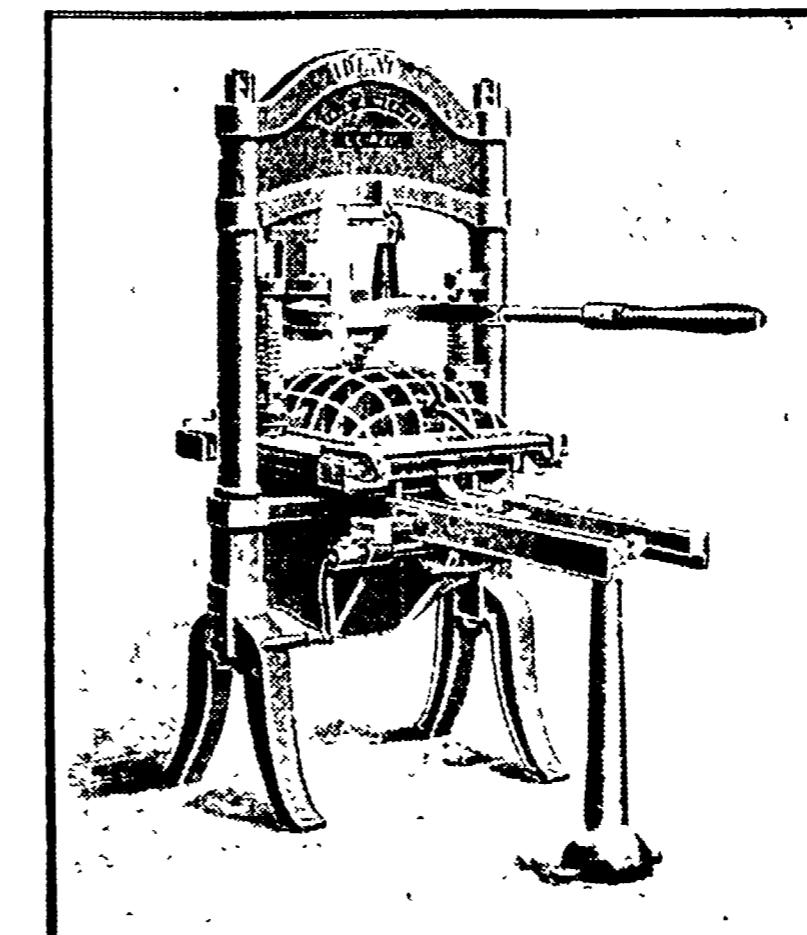
Due apparecchi utilizzati nei laboratori di fotoincisione all'inizio del secolo.

Un'interessante mostra al CIFE di Milano

1870: nelle ali dei piccioni messaggi filmati per Parigi assediata dai prussiani

Esposti centosettantacinque esemplari della famosa collezione Mertle
I primi attrezzi per la fotoincisione e le prime lastre a raggi X

Ancora una mostra interessante, al CIFE di Milano, per la storia della fotografia e dell'arte grafica. Questa volta vengono presentati 175 esemplari della famosa collezione Mertle, acquistata qualche anno fa da una casa americana che si occupa anche di riproduzioni e duplicazione di documenti, manoscritti, ecc. Il valore della esposizione organizzata con una parte della collezione Mertle, sta nella possibilità che viene offerta ai tecnici e agli specialisti del settore, di prendere contatto direttamente, per la prima volta, con i primi attrezzi per la fotoincisione e con i più noti trattati teorici che siano mai stati scritti sulla materia. Joseph Stephen Mertle — dicono le biografie — iniziò a 16 anni a raccogliere libri, brevetti, articoli di periodici specializzati e rari esemplari di fotoincisioni, con il preciso scopo di ricostruire, passo a passo, la storia della evoluzione della fotomeccanica. Risultò, in questo modo, a venire in contatto con altri collezionisti e studiosi del ramo. Karel Klic, ritenuto l'inventore del sistema rotocalografico, lasciò proprio a Mertle i propri appunti e parte del suo materiale e così fecero molti altri. Alla mostra di Milano, in Corso Matteotti 12, sono esposti alcuni pezzi rari della collezione Mertle, fra cui la seconda edizione del famoso trattato di Isaac Newton sull'ottica e la luce.



Linee ferroviarie e materiali sono ancora completamente inadeguati

C'è il treno superveloce ma non riesce a correre

Dagli esperimenti francesi e giapponesi alla brillante prova del nuovo locomotore italiano E. 444 - Il rinnovamento del sistema di segnalazione - Come attrezzare itinerari differenziati secondo le velocità - Quali sono le linee da rifare o da correggere?

I recentissimi esperimenti sul treno superveloce attuati in Francia e la loro corona di successo del nuovo motore E. 444 delle Ferrovie italiane hanno riproposto il tema delle alte velocità in campo ferroviario, anche in relazione alle velocità commerciali. Converrà quindi puntualizzare gli elementi tecnici della questione, per poter poi arrivare a un intervento legislativo.

Il primo elemento da prendere in considerazione, volendo passare in campo ferroviario alle alte velocità, riguarda evidentemente il materiale mobile. Già da parechi anni, sono stati esperimentati successivamente i treni bloccati, gli elettrici, gli aerei, gli automotrici, i treni bloccati leggeri capaci di superare agevolmente i duecento chilometri all'ora. Nel corso di tali esperienze (tipiche quelle francesi, effettuate con locomotori a corrente continua di novanta volt, a velocità di 160 km all'ora), si è manovrato non effettivamente alcuna manovra, perché il treno, di per sé, non riusciva a superare i duecento chilometri all'ora.

Un ulteriore passo avanti su questa strada è costituito dai sistemi automatici di «train-stop»: al sistema ripetitore è acciappato un altro sistema, sempre di tipo elettrico, che riguarda evidentemente il materiale mobile. Già da parechi anni, sono stati esperimentati successivamente i treni bloccati leggeri capaci di superare agevolmente i duecento chilometri all'ora. Nel corso di tali esperienze (tipiche quelle francesi, effettuate con locomotori a corrente continua di novanta volt, a velocità di 160 km all'ora), si è manovrato non effettivamente alcuna manovra, perché il treno, di per sé, non riusciva a superare i duecento chilometri all'ora.

Come si vede, dunque, per raggiungere le alte velocità non

mento automatico tra i segnali e la trazione, il modo che il maneggiatore sia a una volta protetto da pericoli di oltrepasso un segnale rosso.

La prima soluzione che si può adottare a tali effetti è la ripetizione dei segnali in cabini, e cioè un dispositivo automatico posto nel cruscotto di un veicolo riproduttore automaticamente i luci rosse, verdi e gialle lo stato di ogni segnale che viene oltrepassato.

Il maneggiatore, anche se oltrepassa un segnale senza vederlo, se lo vede automaticamente riconparire sul cruscotto, per poter poi arrivare a un intervento legislativo.

Un ulteriore passo avanti su questa strada è costituito dai sistemi automatici di «train-stop»: al sistema ripetitore è acciappato un altro sistema, sempre di tipo elettrico, che riguarda evidentemente il materiale mobile. Già da parechi anni, sono stati esperimentati successivamente i treni bloccati, gli elettrici, gli aerei, gli automotrici, i treni bloccati leggeri capaci di superare agevolmente i duecento chilometri all'ora. Nel corso di tali esperienze (tipiche quelle francesi, effettuate con locomotori a corrente continua di novanta volt, a velocità di 160 km all'ora), si è manovrato non effettivamente alcuna manovra, perché il treno, di per sé, non riusciva a superare i duecento chilometri all'ora.

Come si vede, dunque, per raggiungere le alte velocità non

basta disporre di treni superleggini o di treni leggeri o di locomotori capaci di superare agevolmente i 150 km all'ora.

Ma c'è di più per poter mantenere le velocità medie elevatissime: bisogna che il convoglio ralenti il meno possibile, ha una ciottola, e cioè un dispositivo automatico posto nel cruscotto di un veicolo riproduttore automaticamente i luci rosse, verdi e gialle lo stato di ogni segnale che viene oltrepassato.

Il maneggiatore, anche se oltrepassa un segnale senza vederlo, se lo vede automaticamente riconparire sul cruscotto, per poter poi arrivare a un intervento legislativo.

Come si vede, dunque, per raggiungere le alte velocità non

è piuttosto difficile, per ragioni storiche, ma anche per una gestione inopera protetta troppo a lungo. Le linee più importanti, sulle quali si rinvia il maggior volume del traffico (litoranea adriatica e tirrenia, Torino-Trieste, Milano-Napoli, Genova-Bologna, Roma-Bologna) sono state molto anni fa, quando di alte velocità non si parlava, quando i convogli erano molto più leggeri, ma le reticolte minime che esso è costretto a praticare, sono imposti soprattutto dal traffico, il tempo della ferrovia era di toccare il maggior numero di stazioni, mentre le reticolte sono state impostate per ragioni di economia di gestione, di manutenzione e di investimenti.

La strada delle altissime velocità, dunque, si può battere con efficienza soltanto se si opera su quei tratti che sono i più difficili e inadeguati, e in corrispondenza con stazioni anche piccolissime, in quanto, non essendo ancora sviluppato il traffico su strada, l'uno sistema di trasporto effettua, potente e rapido era la strada ferroviaria.

La strada delle altissime velocità, dunque, si può battere con efficienza soltanto se si opera su quei tratti che sono i più difficili e inadeguati, e in corrispondenza con stazioni anche piccolissime, in quanto, non essendo ancora sviluppato il traffico su strada, l'uno sistema di trasporto effettua, potente e rapido era la strada ferroviaria.

Il recente esempio giapponese è certo il più clamoroso, e senz'altro dubbio uno dei più interessanti. La famosa linea del Tokaido che percorre praticamente tutto il paese si è appena rinnovata, e la linea a tre binari, che corre a 200 km all'ora, è stata costituita con tratti paralleli, due dei quali si riservano ai treni veloci e uno per i treni lenti.

Il recente esempio giapponese è certo il più clamoroso, e senz'altro dubbio uno dei più interessanti. La famosa linea del Tokaido che percorre praticamente tutto il paese si è appena rinnovata, e la linea a tre binari, che corre a 200 km all'ora, è stata costituita con tratti paralleli, due dei quali si riservano ai treni veloci e uno per i treni lenti.

La nuova linea è quindi assolutamente indipendente da quelle esistenti, specializzata per i treni veloci, e percorre ormai solo con materiale rotabile, nuovo persino lo scartamento per i treni veloci, mentre i treni lenti, che sono i più difficili e inadeguati, e in corrispondenza con stazioni anche piccolissime, in quanto, non essendo ancora sviluppato il traffico su strada, l'uno sistema di trasporto effettua, potente e rapido era la strada ferroviaria.

La nuova linea è quindi assolutamente indipendente da quelle esistenti, specializzata per i treni veloci, e percorre ormai solo con materiale rotabile, nuovo persino lo scartamento per i treni veloci, mentre i treni lenti, che sono i più difficili e inadeguati, e in corrispondenza con stazioni anche piccolissime, in quanto, non essendo ancora sviluppato il traffico su strada, l'uno sistema di trasporto effettua, potente e rapido era la strada ferroviaria.

La nuova linea è quindi assolutamente indipendente da quelle esistenti, specializzata per i treni veloci, e percorre ormai solo con materiale rotabile, nuovo persino lo scartamento per i treni veloci, mentre i treni lenti, che sono i più difficili e inadeguati, e in corrispondenza con stazioni anche piccolissime, in quanto, non essendo ancora sviluppato il traffico su strada, l'uno sistema di trasporto effettua, potente e rapido era la strada ferroviaria.

La nuova linea è quindi assolutamente indipendente da quelle esistenti, specializzata per i treni veloci, e percorre ormai solo con materiale rotabile, nuovo persino lo scartamento per i treni veloci, mentre i treni lenti, che sono i più difficili e inadeguati, e in corrispondenza con stazioni anche piccolissime, in quanto, non essendo ancora sviluppato il traffico su strada, l'uno sistema di trasporto effettua, potente e rapido era la strada ferroviaria.

La nuova linea è quindi assolutamente indipendente da quelle esistenti, specializzata per i treni veloci, e percorre ormai solo con materiale rotabile, nuovo persino lo scartamento per i treni veloci, mentre i treni lenti, che sono i più difficili e inadeguati, e in corrispondenza con stazioni anche piccolissime, in quanto, non essendo ancora sviluppato il traffico su strada, l'uno sistema di trasporto effettua, potente e rapido era la strada ferroviaria.

La nuova linea è quindi assolutamente indipendente da quelle esistenti, specializzata per i treni veloci, e percorre ormai solo con materiale rotabile, nuovo persino lo scartamento per i treni veloci, mentre i treni lenti, che sono i più difficili e inadeguati, e in corrispondenza con stazioni anche piccolissime, in quanto, non essendo ancora sviluppato il traffico su strada, l'uno sistema di trasporto effettua, potente e rapido era la strada ferroviaria.

La nuova linea è quindi assolutamente indipendente da quelle esistenti, specializzata per i treni veloci, e percorre ormai solo con materiale rotabile, nuovo persino lo scartamento per i treni veloci, mentre i treni lenti, che sono i più difficili e inadeguati, e in corrispondenza con stazioni anche piccolissime, in quanto, non essendo ancora sviluppato il traffico su strada, l'uno sistema di trasporto effettua, potente e rapido era la strada ferroviaria.

La nuova linea è quindi assolutamente indipendente da quelle esistenti, specializzata per i treni veloci, e percorre ormai solo con materiale rotabile, nuovo persino lo scartamento per i treni veloci, mentre i treni lenti, che sono i più difficili e inadeguati, e in corrispondenza con stazioni anche piccolissime, in quanto, non essendo ancora sviluppato il traffico su strada, l'uno sistema di trasporto effettua, potente e rapido era la strada ferroviaria.

La nuova linea è quindi assolutamente indipendente da quelle esistenti, specializzata per i treni veloci, e percorre ormai solo con materiale rotabile, nuovo persino lo scartamento per i treni veloci, mentre i treni lenti, che sono i più difficili e inadeguati, e in corrispondenza con stazioni anche piccolissime, in quanto, non essendo ancora sviluppato il traffico su strada, l'uno sistema di trasporto effettua, potente e rapido era la strada ferroviaria.

La nuova linea è quindi assolutamente indipendente da quelle esistenti, specializzata per i treni veloci, e percorre ormai solo con materiale rotabile, nuovo persino lo scartamento per i treni veloci, mentre i treni lenti, che sono i più difficili e inadeguati, e in corrispondenza con stazioni anche piccolissime, in quanto, non essendo ancora sviluppato il traffico su strada, l'uno sistema di trasporto effettua, potente e rapido era la strada ferroviaria.

La nuova linea è quindi assolutamente indipendente da quelle esistenti, specializzata per i treni veloci, e percorre ormai solo con materiale rotabile, nuovo persino lo scartamento per i treni veloci, mentre i treni lenti, che sono i più difficili e inadeguati, e in corrispondenza con stazioni anche piccolissime, in quanto, non essendo ancora sviluppato il traffico su strada, l'uno sistema di trasporto effettua, potente e rapido era la strada ferroviaria.

La nuova linea è quindi assolutamente indipendente da quelle esistenti, specializzata per i treni veloci, e percorre ormai solo con materiale rotabile, nuovo persino lo scartamento per i treni veloci, mentre i treni lenti, che sono i più difficili e inadeguati, e in corrispondenza con stazioni anche piccolissime, in quanto, non essendo ancora sviluppato il traffico su strada, l'uno sistema di trasporto effettua, potente e rapido era la strada ferroviaria.

La nuova linea è quindi assolutamente indipendente da quelle esistenti, specializzata per i treni veloci, e percorre ormai solo con materiale rotabile, nuovo persino lo scartamento per i treni veloci, mentre i treni lenti, che sono i più difficili e inadeguati, e in corrispondenza con stazioni anche piccolissime, in quanto, non essendo ancora sviluppato il traffico su strada, l'uno sistema di trasporto effettua, potente e rapido era la strada ferroviaria.

La nuova linea è quindi assolutamente indipendente da quelle esistenti, specializzata per i treni veloci, e percorre ormai solo con materiale rotabile, nuovo persino lo scartamento per i treni veloci, mentre i treni lenti, che sono i più difficili e inadeguati, e in corrispondenza con stazioni anche piccolissime, in quanto, non essendo ancora sviluppato il traffico su strada, l'uno sistema di trasporto effettua, potente e rapido era la strada ferroviaria.

La nuova linea è quindi assolutamente indipendente da quelle esistenti, specializzata per i treni veloci, e percorre ormai solo con materiale rotabile, nuovo persino lo scartamento per i treni veloci, mentre i treni lenti, che sono i più difficili e inadeguati, e in corrispondenza con stazioni anche piccolissime, in quanto, non essendo ancora sviluppato il traffico su strada, l'uno sistema di trasporto effettua, potente e rapido era la strada ferroviaria.

La nuova linea è quindi assolutamente indipendente da quelle esistenti, specializzata per i treni veloci, e percorre ormai solo con materiale rotabile, nuovo persino lo scartamento per i treni veloci, mentre i treni lenti, che sono i più difficili e inadeguati, e in corrispondenza con stazioni anche piccolissime, in quanto, non essendo ancora sviluppato il traffico su strada, l'uno sistema di trasporto effettua, potente e rapido era la strada ferroviaria.

La nuova linea è quindi assolutamente indipendente da quelle esistenti, specializzata per i treni veloci, e percorre ormai solo con materiale rotabile, nuovo persino lo scartamento per i treni veloci, mentre i treni lenti, che sono i più difficili e inadeguati, e in corrispondenza con stazioni anche piccolissime, in quanto, non essendo ancora sviluppato il traffico su strada, l'uno sistema di trasporto effettua, potente e rap