

# La Propaganda

Anno III - N. 223

organo regionale socialista

Napoli Domenica 15 Dicembre 1911

Abbonamenti { Anno . . . . . L. 5.00  
Semestre . . . . . " 3.00  
Trimestre . . . . . " 1.50  
Estero e sostenitori il doppio

Si pubblica il giovedì e la domenica

Redazione e Amministrazione  
Piazza Cavour, 8

## Conferenza Ferri

Oggi, a mezzogiorno, il compagno prof. ENRICO FERRI terrà nella Sala Tarsia una conferenza d'indole scientifica.

I biglietti, del prezzo di cent. 25, si vendono presso la Sezione Socialista (Piazza Cavour 8) e all'ingresso della sala.

## Notizie di Partito

### Ordine del giorno

Nell'ultima assemblea la Sezione Socialista Napoletana votò il seguente ordine del giorno:

La Sezione Socialista Napoletana del P. S. I., innanzi alla codarda rappresaglia che le autorità marittime consumarono ai danni del carissimo compagno Luongo, indicato, dal recente voto popolare, alle difese delle classi lavoratrici, nel riaffermare la sua solidarietà col compagno colpito dalla casta militare, delibera di invitare il gruppo parlamentare socialista a presentare una energica interpellanza al governo per ottenere il più presto la immane riparazione.

### Gruppo consiliare

Il Segretario del Gruppo Consiliare Socialista, Giovanni Bergamasco, sarà a disposizione del pubblico per ciò che potrà riguardare l'azione del gruppo nel Consiglio Comunale, tutte le domeniche dalle ore 10 alle 13 e tutti i giovedì dalle 18 alle 20 sugli uffici della Propaganda.

I compagni sono pregati vivamente di consegnare nel più breve tempo possibile le schede di sottoscrizione per la lotta elettorale amministrativa al Cassiere Pasquale Pestiglione dovendo egli presentare i conti alla Sezione.

## La direttissima Roma-Napoli

Il Governo ha dunque fatto buon viso alla proposta, di questi giorni vivamente agitata, per la costruzione di una nuova ferrovia a trazione elettrica tra Napoli e la capitale.

Si afferma da taluni che questa nuova linea ferroviaria è imposta dagli imperfetti mezzi di comunicazione fra le due grandi città d'Italia. Da altri si tenta addirittura di darle una base più generale di necessità, ricollegandola a tutta quella serie di mezzi proposti per la soluzione del problema meridionale, in genere, e napoletano, in particolare.

E' utile rifarsi agli scopi ed ai motivi che possono determinare l'erogazione di una tale ingente spesa da parte dello Stato, anche per precisare in modo approssimativo la situazione e l'atteggiamento del nostro gruppo parlamentare di fronte alla questione.

A Napoli si tenta di accendere un infatuamento più o meno artificiale per codesta nuova ferrovia, e già il Comune di Napoli si prepara a fare un voto al Governo perché ora che si vota il velico del Sempione si voti anche per la direttissima elettrica Roma-Napoli. Non è scelto bene il momento per suggestionare le menti popolari con lo spauracchio regionalistico; i valichi del Sempione rappresentano una spesa d'interesse non soltanto internazionale; ne regge il raffronto dello stanziamento della loro spesa allo stanziamento d'una ferrovia duplicata, a vantaggio di due soli centri interni della nazione.

Ma vediamo, ad ogni modo, qual'è la utilità apparente di questa nuova ferrovia. La strada ferrata attualmente in esercizio, cioè la Napoli-Caserta-Ceprano-Segni-Roma, è, a confessione dei tecnici, una delle più perfette tra le varie reti italiane. Essa, tranne eccezioni di poca entità, è a doppio binario, con costruzione di poche e brevi e poche gallerie, con livellatura buona che non presenta che lievi pendenze. Dal punto di vista commerciale, e dall'istesso scopo sociale e collettivo del trasporto e della viabilità offre un tracciato che allaccia i centri più importanti d'interconnessione fra la capitale del regno e la metropoli del sud.

S'intende che — come in molti altri campi — nella costruzione dei mezzi di locomozione l'assioma geometrico che la più breve distanza fra due punti è la retta, diviene un errore.

Ma supponiamo che questa esigenza sociale del più grande allacciamento possibile dei centri urbani, a cui ubbidisce l'attuale Napoli-Roma, debba essere un criterio trascurabile di fronte a quello dell'economia di tempo che col più breve tracciato rettilineare indubbiamente si raggiungerebbe.

Allora si sarebbe fatta aperta confessione del carattere *voluttuario* della nuova spesa addossata al nostro inelastico bilancio. E pur tuttavia — per quanto ingiusto potrebbe apparire in tal caso il corrispondente stanziamento — una ragione ecnereta per esigerlo militerebbe a favore di quella parte del pubblico interessato che l'invoca. Ma tale ragione è insussistente. Infatti questa *economia di tempo* è realizzabile senza la nuova costruzione ferroviaria.

In effetti l'attuale Napoli-Roma consente la corsa quotidiana — come ciascuno può apprendere da qualsiasi ingegnere ferroviario — di tre coppie di diretti e di un *treno lampo* (con una modifica di orario e con una migliore sistemazione di coincidenze) anche di due *treni lampi*.

Ebbene il treno lampo, che non v'è ragione per non popolarizzarlo agli stessi prezzi del diretto, mette Napoli alla distanza di Roma per poco più di 4 ore! Signori senatori, signori deputati meridionali, se proprio avete bisogno di liberarvi dai fastidi del lungo viaggio non avete bisogno di chiedere al Bilancio altri milioni; potete arrivare anche ora così presto!

Ma, si dirà, non è forse vero che l'attuale Roma-Napoli è soggetta a guasti, come quello dello straripamento del Sacco, che ritardano e impediscono le relazioni postali, telegrafiche, e locomotive fra le due città? Certo, ma il fortuito esisterebbe per ogni tracciato, pochi esclusi o soggetti a guasti prontamente riparabili.

E se quindi ad evitare il caso fortuito d'interruzione occorresse un doppio itinerario per ogni interconnessione ferroviaria fra due capilinee noi arriveremo ad un raddoppiamento generale di spese, cioè a un assurdo che neppure il sistema della privata concorrenza ha saputo creare.

Se l'ultimo caso dello straripamento del Sacco rendendo necessario o un trasbordo penoso e costoso, o un mutamento d'itinerario più penoso e costoso ancora, ha denunciato dei difetti stradali nella ferrovia ora in esercizio, ciò prova la necessità tecnica della rettificazione di molti punti della linea, non già la costruzione d'un duplicato ferroviario.

D'altronde a quei casi d'interruzione accidentale una legislazione ferroviaria più provvida e meno ispirata ad esigenze di profitto economico, potrebbe provvedere con le riduzioni speciali di prezzo sulla linea sussidiaria Napoli-Foggia-Roma.

Sicché se ad ovviare i pericoli d'una linea di circa 250 km. — qual'è la Roma-Napoli — occorresse farne un'altra di un tracciato meno lungo si provvederebbe ad un male *straordinario* con una spesa *ordinaria*. Dal punto di vista della *produttività* della nuova rete, è chiaro ch'essa anche riuscendo a moltiplicare la media dei transiti, assorbirebbe gran parte del movimento della linea ora in funzione. Da qui la necessità di calcoli preventivi che tenendo conto delle probabili perdite e dei probabili accrescimenti di lucro complessivo dalla nuova impresa, mettano al sicuro da irreparabili delusioni.

I giornali che accettano il concetto di una nuova linea Roma-Napoli, trascurano di pronunciarsi solo in base a calcoli positivi ed accertati, e non si preoccupano della immaturità concreta del progetto. Solo l'*Economista* con la grande serietà scientifica che lo distingue, pur non mostrandosi ostile al progetto invoca un maggior approfondimento di esso.

Vi è un'altra ragione assunta a provare la necessità della *direttissima*: quella economica e commerciale. La nuova ferrovia agevolerebbe il movimento industriale napoletano, ecco il *leit motiv* della suonata. A farlo apposta, proprio di questi giorni viene alla luce una monografia su *La città di Napoli* del mio illustre amico Francesco S. Nitti, il quale vede nella costruzione della nuova ferrovia un serio pericolo per l'avvenire industriale di Napoli. Per poterle applicare la forza di trazione elettrica occorrerebbe giovare dei naturali ed artificiali cadute del Volturno. Onde quelle energie idrauliche che gli appassionati studiosi del problema napoletano vogliono porre a profitto, come agenti motori, della trasformazione industriale di Napoli, minacciano di essere sfruttate a vantaggio d'un'impresa assai meno importante. Così, con la solita acutezza, osserva il Nitti, resterebbe intralciata l'opera veramente feconda e rigeneratrice da cui non solo Napoli, ma tutto il Sud attende col suo sollevamento economico il suo risorgimento morale.

Ma — è da aggiungere — lo scopo di agevolazione economica e commerciale pel Sud, che si vuole anettere alla nuova ferrovia, si può raggiungere studiando un acconco sistema di tariffe differenziali dei trasporti a favore di Napoli, senza ricorrere ad una spesa che alle prime considerazioni si annuncia *positivamente* come

improduttiva e *negativamente* come ostacolo all'*industrializzazione* di quella città.

Per tutte queste considerazioni generali, e per altre — qui non possibile a svolgersi — opino che il nostro gruppo non debba dare il suo appoggio al progetto. Così facendo probabilmente, lunge dall'offendere gli interessi del Sud, avrà soltanto ferito quello dell'avidissimo meridionale che già si accinge, avvoltojo che attende al varco la preda, a fare illecito bottino.

ENRICO LEONE.

Abbiamo riportato — per l'interesse che offre per Napoli — l'articolo del nostro redattore E. Leone, pubblicato ieri nelle colonne dell'*Avanti*. Ripetiamo che a Napoli deve l'azione del nostro partito non limitarsi ad atteggiamenti meramente negativi. Dal governo noi chiediamo in modo immediato la costituzione d'una zona franca, le agevolazioni dei trasporti ferroviari e marittimi e la nazionalizzazione delle acque circconvicine, per compiere il trasporto delle forze idro elettriche a prezzo di costo in Napoli.

La nostra piattaforma dunque ha un contenuto concreto e positivo.

## Le amministrazioni militari

Il mondo militare è qualcosa di assolutamente separato dal resto della vita nazionale; un velo scuro copre tutto quanto avviene in esso: *di profanum vulgus et arceo*, potrebbe dire ogni buon soldato di chi non appartiene alla casta nobilissima. Quindi, e per questa cura gelosa di tener nascosto tutto quanto avviene nell'area santa per il carattere tecnico che la più parte degli affari militari riveste, per il nessuno interesse immediato che a la popolazione sul successo delle operazioni militari, fanno sì che sia molto più possibile frodare impunemente il pubblico nelle amministrazioni militari, che nelle altre.

Se il servizio ferroviario funziona male, o se in una scuola i maestri non sanno il loro mestiere, o frodano gli alunni, gli interessati se ne

risentono subito e reclamano, ma se le macchine di una corazzata non funzionano, o se la corazzata è meno resistente di quello che dovrebbe essere, nessun interesse, particolare ne viene colpito, e nessuno se ne cura molto. E' così che la sindacabilità del servizio è in ragione diretta della sua utilità, ed è perciò che quanto riguarda le cose militari resta quasi completamente fuori il controllo del pubblico. Ma ogni tanto un lembo del velo si solleva, e allora si intravedono in quel mondo a parte le più gravi irregolarità, e spesso delle vere e proprie turpitudini. E' in Francia, il processo Dreyfus; sono, in Italia, gli scandalosi favoritismi negli appalti venuti fuori, e sono, ora gli scandali del distretto militare di Napoli. Sono questi piccoli assaggi di quello che deve essere il resto.

La moralità inferiore del soldato di professione, al quale, senza controllo alcuno, vengono lasciate funzioni delicatissime, non è fida affatto. Il militarismo non solo assorbe inutilmente le migliori energie della nazione, non solo fornisce uno strumento ai nemici del paese contro il paese stesso, ma spende male sperpera e ruba anche il denaro che è dedicato alle spese militari.

E tutto ciò non dipende soltanto dalle inferiori qualità morali di alcuni uomini, ma è un effetto necessario del sistema. Finché esisterà, potentemente organizzata la casta militare, come qualcosa di separato ed opposto alla nazione, finché esisteranno lo spirito di corpo ed i segreti del mestiere inaccessibili ai profani, finché l'esercito permanentemente metterà capo ad un potere politico indipendente dalla nazione, la congiura ai danni del popolo, la sopraffazione, la ingiustizia e la frode si potranno talvolta ritenere entro certi limiti, ma non si potranno mai eliminare del tutto.

E' quindi so' con la riscossa del popolo contro il parassitismo militare con un ordinamento di difesa nazionale che lasci al popolo la difesa nazionale, e che trasformi le questioni dell'ordinamento difensivo del paese in un vero interesse nazionale e non dinastico, che sarà possibile conseguire un controllo esatto delle amministrazioni che a questa difesa si riferiscono, e metter fine agli scandali militari che ogni tanto suscitano il disgusto e l'indignazione popolare.

## Le giornate d'agosto e le menzogne dell'on. Rosano

Il nostro compagno Giovanni Bergamasco telegrafò incisivamente, mercoledì ultimo, all'*Avanti*! per smentire le affermazioni dell'on. Rosano intorno ai fatti dell'agosto 1893. Il telegramma non incontrò le grazie delle nostre autorità e fu soppresso. Completiamo noi la smentita del nostro compagno.

L'on. Rosano si è permesso di dire che i cosiddetti « fatti d'agosto » furono provocati dai socialisti. Mai menzogna più spudorata fu profferita. Noi siamo in grado di documentare minuziosamente le nostre affermazioni.

Nel 1893, a Napoli di organizzazioni socialistiche non c'era che un *Circolo marxista*, che contava una quarantina di soci e viveva vita meschinissima fra le stupide persecuzioni di un poliziotto cattivo soggetto come il Sangiorgi e l'indifferenza più assoluta del paese.

Avvenuto l'eccidio di Aigues-Mortes, scoppiarono per tutta Italia forti movimenti di protesta. Fu notato che la polizia incoraggiava visibilmente le dimostrazioni anti-francesi. Ne fu meraviglia. Eravamo al colmo degli entusiasmi tedeschi. L'anno prima il principe ereditario, attualmente re, aveva presenziato le imperiali manovre di Lorena, producendo le più giustificate proteste dell'ombroso patriottismo francese.

A Napoli le dimostrazioni anti-francesi assunsero aspetto di stomachevole carnevale. Esse durarono per circa una settimana, protette e promosse dalla polizia. Ciò servì a scuotere l'abituale torpore delle classi pericolose della città, che cominciarono a mescolarsi all'agitazione.

Le cose assunsero presto un tono di gravità. Tutti i magazzini che portavano insegne in lingua francese dovettero chiudere ed ebbero le insegne spezzate. Al Consolato di Francia si tentò un assalto.

Fu visibile a questo punto che gli elementi crispini si mescolavano al giuoco. Fu infatti osservato che il grido di: *Abbasso la Francia*, era accompagnato da quello di: *Viva Crispi*, che era caduto dal potere da poco tempo. Un noto giornalista italiano, allora direttore d'un giornale della sera, mandò a chiamare il nostro amico Garibaldi Placella ed ebbe l'audacia di proporgli una strana manifestazione in onore del Crispi! Ne ebbe la risposta meritata.

Allora i pochi socialisti, messi sull'avviso, reagirono alle dimostrazioni ed incaricarono il professore Antonio Labriola di compilare un manifesto: *Aigues-Mortes e l'internazionale*, nel quale i fatti di Aigues-Mortes erano dichiarati per naturali conseguenze delle competizioni del lavoro, prodotte dalla società capitalistica e si stigmatizzava il carnevale anti-francese, organizzato dalla polizia e dai crispini. Il manifesto fu largamente diffuso e riprodotto, con elogi, da tutta la stampa italiana non crispina.

Ma la camorra, rimescolata da tutte quelle dimostrazioni, tentò farsi innanzi e protestando certe non ben chiarite rivendicazioni dei cocchieri — classe nella quale predomina la camorra — inscenò un violentissimo sciopero. I fatti connessi a quello sciopero sono rimasti famosissimi. Quattro popolani furono uccisi; una cinquantina di agenti feriti; il delegato Cipparoni lasciato a terra per morto con cinque revolverate: la città devastata. La bravura dei popolani nel resistere inermi alle fucilate fu mirabile. Mirabile fra tutto la processione del ragazzo ucciso, che passò attraverso tre cordoni di carabinieri ed uno di fanteria, sfondandoli con coraggio leonino, che resterà famoso. Tutte le volte che la forza tentò resistere con le sole baionette dovette scappare sotto le randellate.

Chi promosse quel violentissimo sciopero? Sedata la rivolta, bisognò trovare il capro espiatorio. Furono arrestati una quindicina di socialisti: il Bergamasco, il Lista, il Colagrande, il Labriola ed altri. Ma che il processo inscenato contro di loro fosse una buffonata lo mostra questo: *appena interrogati dal giudice istruttore — cioè un sette o otto giorni dopo l'arresto — furono rimessi in libertà con un'ASSOLUTORIA PER INEISTENZA DI REATO!* Questa è la prova definitiva che il Rosano mentiva « sapendo di mentire » come telegrafava il Bergamasco. Infatti non si può dubitare che egli avesse notizia dell'avvenuta assoluzione, tanto più sintomatica, quando avvenuta pochi giorni dopo l'arresto. Invece il grosso degli arrestati, composto di *picciotti*, fu colpito assai severamente dal magistrato.

L'arresto dei socialisti fu una trovata geniale del Sangiorgi, il quale, da lunga pezza legato al