Lavoratori delle strade ferrate

LAVORATORI DELLE FERROVIE ALTA ITALIA NEL 1872
Marco Signoretto, *Uomini e macchine del vapore. Ferrovieri e locomotive dal 1861 al 1961*, Firenze, Pegaso, 2012

Le compagnie ferroviarie sono la più grande e articolata industria dell'Ottocento e impiegano un grandissimo numero di persone.
In Italia, a fine Ottocento, **i ferrovieri sono circa 100.000.**

I ferrovieri sono una parte minoritaria del lavoro industriale nel suo complesso, ma al tempo stesso cruciale per lo sviluppo economico. Sono una vera aristocrazia operaia, guardata con rispetto e presa ad esempio dagli altri lavoratori.

Le dimensioni, la complessità e la necessaria regolarità del servizio, impongono una severa disciplina professionale che mette gli impiegati alla mercé dei superiori.
Per le stesse ragioni si impone una complessa gerarchia e una netta distinzione tra proprietà e dirigenza. Anche in questo senso, **le ferrovie sono le prime aziende moderne**.

Il vero e proprio esercito di dipendenti è suddiviso in una miriade di mansioni: dagli operai delle officine riparazioni, non diversi da quelli dell'industria, agli impiegati simili a quelli della burocrazia, ai ferrovieri addetti alla circolazione dei treni, distinti fra personale di stazione, di linea, di macchina e viaggiante (capi stazione, manovratori, guardiani, cantonieri, macchinisti, conduttori, guardiafreni, ecc.).

Di solito il lavoratore sviluppa un forte spirito di corpo e si identifica con i colleghi della stessa mansione.
Anche i familiari che risiedono nei caselli, nelle stazioni e negli scali, tendono a fare amicizia tra loro, creando forti legami sociali.

**UNA LOCOMOTIVA SFAI COSTRUITA NEL 1855.
LE CABINE DELLE PRIME VAPORIERE ERANO QUASI DEL TUTTO PRIVE DI PROTEZIONI.
ERA DIFFUSA CONVINZIONE CHE IL PERSONALE DI MACCHINA, ESPOSTO IN TAL MODO
A TUTTE LE INTEMPERIE, RESTASSE MAGGIORMENTE SVEGLIO E VIGILE**
Marco Signoretto, *Uomini e macchine del vapore. Ferrovieri e locomotive dal 1861 al 1961*, Firenze, Pegaso, 2012

I turni di lavoro sulle linee sono massacranti. I salari sono più alti di quelli industriali e soprattutto si tratta di guadagni certi. A differenza dell'industria dove regna il cottimo, la retribuzione è a ore, e perciò vi si associa una forte vigilanza sul lavoratore. Alla paga base sono però affiancate le "competenze accessorie".

Si tratta di un **sistema di premi**, spesso soggetto ad arbitri e soprusi, volto a incentivare la produttività in una situazione che, nonostante i precisissimi e rigidissimi regolamenti che normano l'attività lavorativa, è di relativa indipendenza e autonomia dei lavoratori, sparsi su tutto il territorio nazionale, sulle linee, nelle stazioni, lungo i binari, a bordo dei treni, in isolati uffici telegrafici.

Il tratto distintivo della professione è infatti la notevole autonomia de facto, associata ad una grande responsabilità civile e penale.

Le compagnie ferroviarie sono anche le prime società in cui viene attivato un **welfare aziendale** (casse pensioni e casse soccorso per le malattie), finanziato con contributi padronali e dei lavoratori. Tali casse però, forniscono coperture insufficienti ai bisogni reali, per cui le varie qualifiche di ferrovieri danno vita a proprie società di mutuo soccorso.

La legge sulle Convenzioni del 1885, che assegna l'esercizio ferroviario a compagnie private, significa, per tutte le qualifiche di ferrovieri, un netto peggioramento delle condizioni di lavoro, in termini di aumento della durata dei turni e di diminuzione dello stipendio, specie nella componente dei premi. Ciò è di forte impulso alle spinte rivendicative dei lavoratori e alla formazione di un sindacato unitario per tutta la categoria.

Musi neri

La figura professionale più caratteristica fra i ferrovieri è quella del **macchinista**. In ferrovia è una delle qualifiche più numerose e la più significativa per il legame con la tecnologia delle strade ferrate.
È inoltre la mansione più difficile e di maggiore responsabilità, anche penale (il solo pericolo di causare incidenti è punito con la reclusione).

La vaporiera nell'Ottocento è il simbolo del progresso, chi la conduce risulta portatore di quel progresso ed è guardato con ammirazione.

Il livello di **scolarizzazione** è elevato rispetto ad altre categorie di lavoratori. I macchinisti devono saper leggere e scrivere. Oltre che condurre la locomotiva, sono meccanici che provvedono alla manutenzione e alle piccole riparazioni.

Le condizioni di vita e di lavoro del macchinista sono durissime.
Nella seconda metà dell'Ottocento, l'indissolubile coppia macchinista-fuochista conduce la vaporiera per più di 10 ore al giorno, a volte anche 18 ore.

Nel caso estremo del disastro ferroviario di Limito (29/11/1893) in cui muoiono 13 persone, il macchinista è alla guida da 38 ore, nonostante la richiesta telegrafica ai superiori di potersi fermare.

Cause che predispongono a delle malattie.

« Gli squilibri di temperatura, il respirare continuamente la polvere di carbone « ed i gaz dello stesso; il repentino passaggio dal sole ardente e dal calore della « locomotiva all'aria umida e fredda delle gallerie, predispongono i Macchinisti ed i « Fuochisti a lente affezioni di petto che li costringono, ancor giovani d'anni, ad ab- « donare il loro posto. L'esposizione delle gambe all'azione del calorico non è del tutto « innocuo, giacchè, le varici ed altre malattie d'origine reumatica sono frequenti, talchè, « negli stabilimenti termali, accorrono i Macchinisti ed i Fuochisti per guarire le sciati- « che, le artritidi ecc., retaggio del loro mestiere. E tutte queste affezioni, che diremo « professionali, predispongono il personale delle locomotive ad una morte immatura. (1)

E quì non è superfluo trascrivere una dichiarazione di un egregio cultore delle scienze mediche – il signor E. Camagna – sebbene essa si restringa ad accennare soltanto ai Macchinisti e Fuochisti che prestano servizio nel piano inclinato dei Giovi:

« Dichiaro io sottoscritto sanitario, che nel lasso di dieci anni che io ebbi ad abitare nei ditorni di Pontedecimo fui spessissimo chiamato a curare degli infermi appartenenti al personale viaggiante addetto al Servizio Ferroviario dell'Alta Italia e specialmente dei Macchinisti e Fuochisti; e fui sempre impressionato dal numero sproporzionato e assai grande di malattie gravi, sia acute che croniche, in essi osservate. Fra le acute riscontrai frequentissime la pleuropolmonite cruposa, bronchiti, laringiti e reumatismo articolare.

Tra le croniche, osservai non sì frequenti le ecuttisi ripetute, terminate poi col bronco aldealite cascosa e le cardiopatie e i catarri intestinali ostinati, ed un certo numero di nefriti.

LE MALATTIE PROFESSIONALI DEI MACCHINISTI DESCRITTE IN UN MEMORIALE SULLE CONDIZIONI DI LAVORO REDATTO DA CESARE POZZO NEL 1884

Alle ore di servizio alla guida, si aggiungono i lavori preliminari alla partenza e quelli successivi di pulizia e ricovero della macchina, assegnata solitamente a una sola coppia.

Quando è di riserva, il personale di macchina resta al deposito anche 24 ore, pronto a qualsiasi servizio. Il riposo settimanale non esiste.

Il **salario** dei macchinisti è il triplo o il quadruplo di quello degli operai dell'industria (già superiore a quello contadino). Un fuochista guadagna la metà del macchinista. Componente importante della paga sono le **competenze accessorie**: vari tipi di indennità (pernottamento, servizio notturno, zone malariche, ecc.) e premi di vario genere (per economie di olii e carbone, recupero dei ritardi, ecc.). L'ammontare delle competenze accessorie è incerto, variabile e legato all'arbitrio dei superiori (l'assegnazione di una vaporiera che consuma di più o di meno, a un turno che genera più o meno premi, ecc.), per cui si presta a soprusi a danno dei dipendenti.

Trascorrendo la maggior parte del tempo lontano da casa, macchinisti e fuochisti vanno incontro a notevoli spese per i pasti e pernottano in dormitori dalle condizioni igieniche molto precarie, a volte senza neanche la possibilità di lavarsi.

I rischi sono infiniti: oltre a quelli connessi alla sicurezza sul lavoro e ai disastri ferroviari, innumerevoli sono le malattie professionali. La mortalità per motivi connessi al lavoro, in servizio o in pensione, è altissima.

Le peculiari condizioni di lavoro sviluppano nel personale di macchina un **orgoglio professionale** e un senso identitario molto forti.

DIVISA DI FUSTAGNO NERA DA MACCHINISTA

PERSONALE E LOCOMOTIVA DELLA RETE MEDITERRANEA ALLA STAZIONE DI BARDONECCHIA

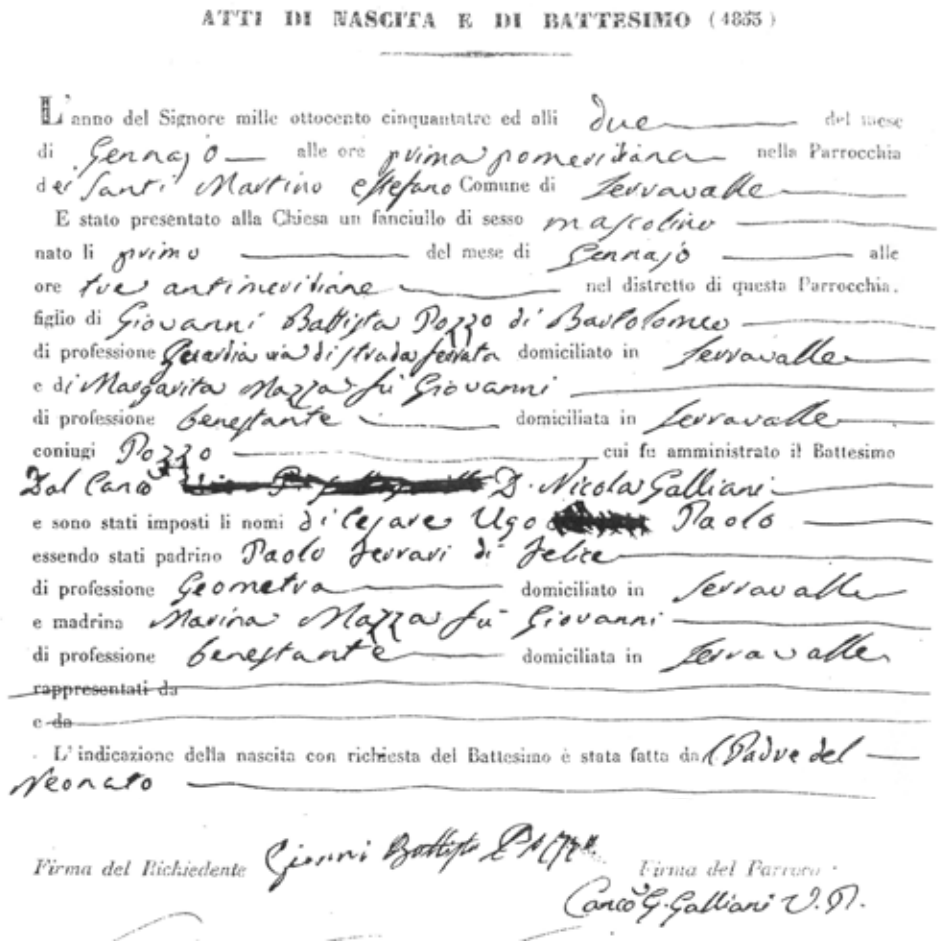
Marco Signoretto, *Uomini e macchine del vapore. Ferrovieri e locomotive dal 1861 al 1961*, Firenze, Pegaso, 2012

Cesare Pozzo

nasce il 1° gennaio 1853 a Serravalle Scrivia *(sullo sfondo)* da padre «guardiavia della strada ferrata».
È dunque a contatto con l'ambiente ferroviario fin dall'infanzia.
Giovane intelligente ma «vivace ed indomabile», non sopporta gli studi mnemonici e l'immobilità della scuola, preferendo ad essa le scorribande in campagna e nei boschi.

A 16 anni, il padre gli intima di cambiare atteggiamento o di andarsene.
Pozzo sceglie la strada, applicando alla lettera la massima di uno dei suoi insegnanti **«frangar non flectar»** - mi spezzo ma non mi piego. A tale motto, inteso come rigore e integrità morale, rimarrà fedele tutta la vita.
Per alcuni anni peregrina in cerca di lavoro. Nelle difficoltà matura l'esigenza dello studio. Si avvicina da autodidatta alle idee di Mazzini, conosciute a Genova, e a quelle, anarchiche, di Bakunin.
Nel 1874 viene assunto dalla SFAI (Società ferroviaria Alta Italia) come **fuochista**, al deposito di Pontedecimo. Prende servizio sulla linea dei Giovi e viene presto promosso macchinista.
A Pontedecimo si sposa con Maria Cosio, dalla quale avrà quattro figli: Eugenia nata nel 1875, Alberto nel 1876, Enrico nel 1878 e Rachele nel 1879.
Si impegna con altri colleghi nella pubblicazione del giornale «L'Eco dell'Operaio». Lo scopo è promuovere l'**associazionismo mutualistico** e, insieme, denunciare la condizione dei lavoratori delle strade ferrate e promuoverne i reclami. L'iniziativa allarma la compagnia ferroviaria che, grazie a multe e traslochi fra redattori e lettori ferrovieri, ottiene la cessazione del periodico.

CASELLO 108 DOVE NACQUE CESARE POZZO
SERRAVALLE SCRIVIA 2014



ATTI DI NASCITA E DI BATTESIMO (1853)

L'anno del Signore mille ottocento cinquantatre ed alli due del mese di Gennajo alle ore prima pomeridiana nella Parrocchia dei Santi Martino e Stefano Comune di Serravalle
E stato presentato alla Chiesa un fanciullo di sesso maschilino nato li primo del mese di Gennajo alle ore tre antimeridiane nel distretto di questa Parrocchia, figlio di Giovanni Battista Pozzo di Bartolomeo di professione Guardia via di strada ferrata domiciliato in Serravalle e di Margarita Mazza fu Giovanni di professione benestante domiciliata in Serravalle coniugi Pozzo cui fu amministrato il Battesimo dal Canto [redacted] D. Nicola Galliani e sono stati imposti li nomi di Cesare Ugo [redacted] Paolo essendo stati padrino Paolo Ferrari di Felice di professione Geometra domiciliato in Serravalle e madrina Marina Mazza fu Giovanni di professione benestante domiciliata in Serravalle ~~rappresentati da~~ e ~~da~~
L'indicazione della nascita con richiesta del Battesimo è stata fatta da Padre del Neonato

Firma del Richiedente Giovanni Battista Pozzo
Firma del Parroco Canto G. Galliani V.P.

ATTO DI NASCITA E BATTESIMO DI CESARE POZZO
CONSERVATO PRESSO LA PARROCCHIA DI SAN MARTINO E SANTO STEFANO DI SERRAVALLE SCRIVIA

Società di mutuo soccorso fra macchinisti e fuochisti

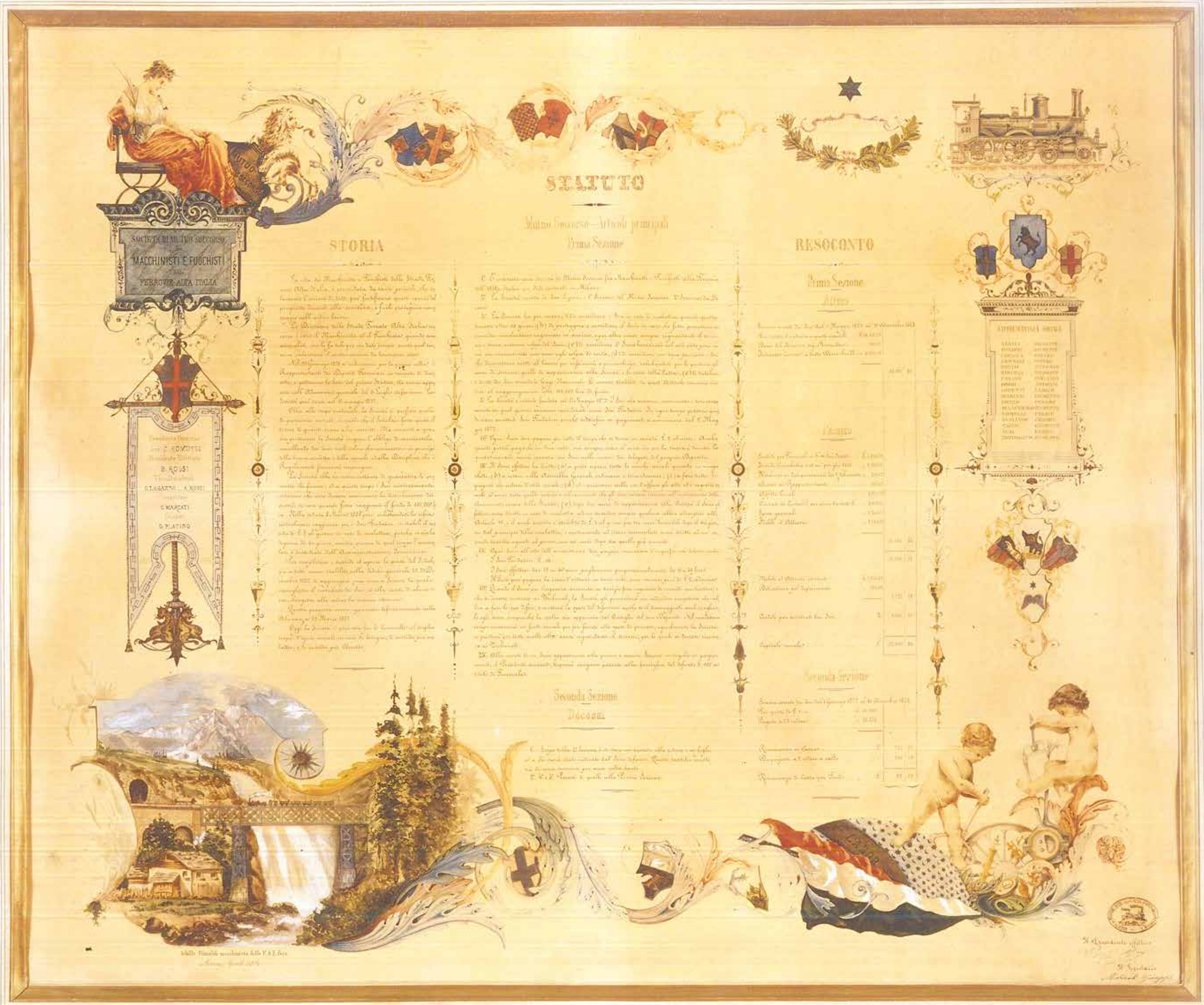
Il **1° maggio 1877**, a Milano, un gruppo di macchinisti fonda la Società di Mutuo Soccorso fra i Macchinisti e i Fuochisti dell'Alta Italia, che oggi si chiama **Società nazionale di mutuo soccorso Cesare Pozzo**.

Il manifesto di propaganda, stilato l'anno successivo, recita:
«In mezzo alle tante Società di Mutuo Soccorso sorte da ogni parte, ne mancava una che raccogliesse una classe numerosa e bisognevole di soccorsi qual è quella dei Macchinisti e Fuochisti della ferrovia dell'Alta Italia. Noi tutti che lavoriamo […] abbiamo le stesse necessità, gli stessi desideri, e tendiamo tutti verso quello stesso miglioramento che il nostro assiduo lavoro ci fa sperare […]. La nostra bandiera dev'essere Unione, rispetto dei nostri diritti, dei nostri superiori e delle leggi […] Unitevi tutti con noi, se volete compiere qualche cosa di utile; perché è coll'unione di tutti, che noi, poveri e deboli come siamo, se isolati, potremo diventare una forza».

La Macchinisti e Fuochisti eroga sussidi ai soci e alle loro famiglie in caso di malattia e di morte, fornisce loro tutela legale nei casi di reati non dolosi commessi in servizio e di licenziamento senza una giusta causa. Fin da subito, ai tradizionali compiti del mutuo soccorso, il Sodalizio affianca la promozione degli interessi del personale di macchina presso le amministrazioni ferroviarie.
Cesare Pozzo, su mandato esplorativo dei colleghi di Pontedecimo, partecipa all'assemblea del 1878. **Nel 1879 diventa socio.**

All'inizio, nel Sodalizio sono forti le influenze di borghesi democratici come il giornalista Carlo Romussi, ma in pochi anni la guida passa alla generazione di Pozzo, quella che lui definisce: *«gioventù balda e gagliarda, cosciente dei propri doveri e dei propri diritti, gioventù insomma che parla poco e agisce molto, senza posa e con vigore, piena di fede nell'emancipazione del proletariato; in poche parole: il miglior elemento del personale di macchina».*

MANIFESTO DEL 1881 CON STATUTO, STORIA DELLA FONDAZIONE E RESOCONTO FINANZIARIO DELL'ANNO
CONSERVATO PRESSO LA SEDE DELLA SOCIETÀ NAZIONALE DI MUTUO SOCCORSO CESARE POZZO



MANIFESTO DEL 1883 DELLA MACCHINISTI E FUOCHISTI CON LO STATUTO, LA STORIA DELLA FONDAZIONE E IL RESOCONTO FINANZIARIO DELL'ANNO

CONSERVATO PRESSO LA SEDE DELLA SOCIETÀ NAZIONALE DI MUTUO SOCCORSO CESARE POZZO

Attività pubblicistica, impegno a difesa della "classe" e vigilanza poliziesca

Nel 1879 Cesare Pozzo è trasferito a Udine. Parallelamente all'impegno nella Società di mutuo soccorso, svolge attività di pubblicista collaborando con vari giornali, fra i quali «Il Friuli», di tendenze radicali. Pubblica un racconto *(Il macchinista ferroviario)* e articoli sugli argomenti più vari (Dante, Garibaldi e Mazzini, recensioni di spettacoli teatrali e concerti).

In servizio sulla linea di confine con l'Impero austro-ungarico, viene fermato dalla polizia asburgica con l'accusa di aver introdotto **materiali irredentisti**. In mancanza di prove, viene però rilasciato.

Negli stessi anni si mette in luce nella Società di mutuo soccorso dei Macchinisti e Fuochisti. Nel 1883 è incaricato dal Sodalizio di redigere un **memoriale sulla condizione del personale di macchina** per il Parlamento.

Lo studio, redatto su richiesta del deputato radicale Antonio Maffi, viene inviato a tutti i deputati ed è il primo documento organico di rivendicazione della categoria – «la classe», come si diceva. Accolto con preoccupazione dai vertici ferroviari, in esso si denunciano la pesantezza e i rischi del servizio – si lavorava fino a 16 ore al giorno, con un altissimo tasso di malattie professionali e incidenti sul lavoro, anche mortali, l'incertezza e l'arbitrarietà del sistema dei premi – una componente importante dello stipendio del personale di macchina.

A Udine è in contatto con gli **ambienti repubblicani e radicali**. Si esprime contro il governo Depretis e, a seguito di pressioni della Prefettura, nel febbraio 1885 la compagnia ferroviaria lo trasferisce a Cremona. Qui è testimone dei moti contadini, ricordati col nome de La Boje, e della loro repressione. Li racconta in varie corrispondenze per ***«Il Friuli»***.

Trasferito a Pavia nello stesso anno, è ancora costretto a subire le **«esplorazioni» della Questura** causate dalle inclinazioni repubblicane e dall'impegno profuso a difesa della categoria dei macchinisti.

Udine – Martedì 17 Febbraio 1885

IL FRIULI

GIORNALE DEL POPOLO

Politico - Amministrativo - Letterario - Commerciale

Un trasloco. Fino dal giorno 10 corr. il signor Cesare Pozzo macchinista ferroviario, in servizio sulla nostra linea, fu per *ragioni politiche* traslocato a Cremona.

Il Pozzo era un bravo operaio, molto intelligente, e i pochi momenti d'ozio consentitegli dalle cure della sua professione, dedicava allo studio, come fanno fede i varii articoli suoi che abbiamo pubblicato su questo giornale.

Questo *ordine di trasloco* sceso lì per lì, come fulmine a ciel sereno, noi non lo sapremmo in altro modo giustificare che in vista delle opinioni politiche un po' in dissonanza con quelle del Governo, che il Pozzo liberamente professava.

Ed è naturale, al Governo non se ne vuol sapere delle menti che pensano, ma dei servitori che obbediscano a tutto e per tutto. È il colore del tempo scelleratamente *trasformista*.

L' ARTICOLO SUL TRASLOCO A CREMONA
«IL FRIULI», 17 FEBBRAIO 1885

UNA CORRISPONDENZA DA CREMONA CON IL SALUTO AI COLLEGHI CONOSCIUTI IN FRIULI

«IL FRIULI», 20 FEBBRAIO 1885

Udine – Venerdì 20 Febbraio 1885

IL FRIULI

GIORNALE DEL POPOLO

Politico - Amministrativo - Letterario - Commerciale

DA CREMONA

(Nostra Corrispondenza).

Cremona, 18 febbraio 1885.

Mandare un saluto a quelle persone che nell'aspro cammino della vita, ci *furono* larghi di consiglio e d'ajuto e, pegno e prova della corrispondenza di affetti ci offrirono e ci onorarono della loro sincera, calda amicizia è debito di gratitudine e insieme dovere.

Ed è a cotesti amici del mio cuore, a quell'anime generose che ogni dì, con novelle e più salde prove stringevano meco vieppiù maggiormente i vincoli dell'amicizia, ch'io mando un saluto.

Parmi di vedervi ancora, amici cari, quando, nell'atto di dirmi addio, sentivo la voce vostra, tremula, come la vostra mano che la mia, con effusione stringea; parmi, in questo stesso momento, vedere l'impronta dimessa e displacevole dei volti vostri e leggervi negli occhi, veri specchi dell'anima, il pensiero di amarezza che v'affluiva al core.

Di voi, anime ben fatte, cuori gentili e del forte Friuli che, per ben sei anni m'ospitò qual figlio, avrò sempre, grato ricordo.

E ancora la bella e maestosa corona dell'Alpi Carniche e Giulie, quell'irte vette delle giganteschè montagne, vere e forti sentinelle avanzate, fantasmi immensi della notte, ricorderò.

È là, fra que' monti, in mezzo alle libere aure di quelle libere alpi, d'innanzi a quella grandiosa maestà della natura, là, dove il rumoreggiante Fella scorre pel sassoso letto, in mezzo al misterioso silenzio della solitudine alpestre, interrotto solo dall'acuto fischio della vaporiera che, sbuffando, stridendo, veloce corre, trascinandosi dietro carri e passeggieri, dove passai le ore più belle del mio soggiorno nel Friuli.

Anche adesso che scrivo — eco di reminiscenze passate — udire parmi, un linguaggio dolce, soave e caro che mi accarezza i sensi e mi scuote il core, avvolgendomi nelle spire voluttose di arcana favella d'amore. È questo, sì, è questo il misterioso linguaggio che le mille volte udii, e sovente ho interrogato, tal volta compreso.

A que' luoghi, cari alla memoria, a quelli amici, cari al core, mando un saluto.

* * *

Il carnevale, co' suoi, balli, colle sue bagglanate e follie, col suo chiasso, i suoi variopinti colori, e cenci, se n'è ito, senza dar luogo a rimpianti, senza lasciar traccia che lo ricordi.

A dir vero, la città della mostarda e del torrone, non si aggiogiola troppo per Teralcore. Questa Dea, è più adorata, corteggiata nel Friuli, ad Udine in ispecie, dove però — o m'inganno — va perdendo terreno, se ne giudichiamo dai fatti.

Qui i Veglioni, poco frequentati, poco o punto brio, non un pò di quella verve che gli dona l'anima, la vita e l'allegria che fa fare un pò di buon sangue.

Ieri, il tempo pessimo non permise si facesse nulla.

Domenica grassa, qualche vettura, assai più scipite caricature e molti cenci a colori. Ecco il carnevale.

Ma io penso sia meglio così.

Per il ricco, che vive nelle sale della volta dorata, negli agi della vita, il carnevale dura tutto l'anno e il sesso debole o gentile, se vi piace, appartenente alla aristocrazia, correndo dietro *a la mode de Paris*, veste carnevalescamente sempre.

Dunque; se un briciolo di serio, succederà al ciarlatanismo ed alle goffaggini, avremo fatto un passo di più verso il progresso.

* * *

Da qualche mese, vede la luce qui il giornale settimanale, *La Freccia*. Adoperata con maestria, essa dardeggia là dove la sua punta, aguzza e rovente può guarire — cogliendo nel segno — qualche malanno.

È da essa, ch'io apprendo, come per iniziativa d'alcuni negozianti si organizzi una Società allo scopo di procurare ai suoi componenti ed alle loro famiglie, un facile mezzo di riunione e di ritrovo, sale di lettura, di conversazione e divertimenti.

Ecco un'istituzione, che farà onore a chi la compone.

* * *

Ed ora la nota triste.

Ieri l'altro nella Stazione di Robecco-Pontevico — linea Cremona-Brescia — mentre il manovale Spalenza Gerolamo eseguiva un movimento al treno n. 577, per aggiungervi un carro, scivolò e cadde sotto le ruote della locomotiva da dove venne estratto informe cadavere. — Aveva 52 anni. Infelice!

Pozzo Cesare.

CORRISPONDENZE DI CESARE POZZO SULL'AGITAZIONE CONTADINA. PER PROTEGGERSI DA REPRESSIONI POLIZIESCHE E RITORSIONI DELLA COMPAGNIA FERROVIARIA, GLI ARTICOLI SONO FIRMATI CON LO PSEUDONIMO DI ITALO GOBBO

«IL FRIULI», 1 APRILE 1885

Udine – Mercoledì 1 Aprile 1885

IL FRIULI

GIORNALE DEL POPOLO

Politico - Amministrativo - Letterario - Commerciale

DA CREMONA

(Nostre Corrispondenze).

L'AGITAZIONE AGRARIA

I braccianti del Polesine.
L'agitazione nel Mantovano. Particolari.

Cremona, 29 marzo 1885.

Miseria, febbre e pellagra, costringono i servi della gleba ad agitarsi e cercare colla cooperazione legale di tutti, un più onesto guadagno. Pensano anche essi, che nell'associazione, fonte di benefizii, sta l'avvenire delle classi lavoratrici, compresi omai della verità della parabola delle sette verghe, ammaestrati, ancor bambini, fra tante bugie, dalla storia sacra.

Quest'uomini, queste forze unite, non mirano, come taluno crede, a sostituire colla violenza, leggi o sistemi nuovi, tutt'altro; ma si riuniscono per discutere sui mali maggiori che loro creano angosciosa la vita, cercando, tentando, usando de' mezzi legali, di accrescere i redditi del lavoro, il solo capitale da essi posseduto.

E, come al capitalista, al proprietario, non s'impone l'aumento del salario a chi da l'opera sua per contraccambio, essi credono — ed a ragione — avere libera facoltà, pieno e sacrosanto diritto, di prestar l'opera loro a chi maggiormente gliela retribuisca e, di ricusare di prestarla, quando la mercede assegnatagli e, che gli si vuole assegnare, non corrisponda, non sia proporzionata, adeguata alle fatiche richieste, ai bisogni della vita.

Questo principio, informato alla più alta giustizia, è altresì avvalorato dall'appoggio di A. Smith, campione delle economiche discipline. — Ma l'illustre uomo, poteva bene lasciare in fondo al calamaio quel principio santo; tanto gli uomini del nostro Governo non si curano di lui.... nè d'altri.

Ove trattasi di tutelare gl'interessi o le sorti di chi lavora, soffre e muore nella paglia o all'ospedale, l'intervento del Governo non c'entra, ma si fa poi, com'Argo, a cent'occhi, quando vi è di mezzo chi ha qualcosa al sole. E, mentre vediamo gli uni protetti, salvaguardati, difesi da mille e mille baionette, da mille polizie, s'ordiscono insidie, raggiri e trame, più o meno vigliacche per soffocare nella strozza degli altri, il grido, la parola che erompe dagli affannati petti, chiedenti pane, pane, pane.

I fatti son lì, per darci ragione.

I braccianti del Polesine, stanchi di arrabbattarsi, d'avvoltolarsi in una vita di fatiche e privazioni, sentendosi venir meno la virtù dei deboli, come un gemito, sottovoce, fra di loro «*la boje*» dicevansi.

Quel gemito divenne parola d'ordine, era la fame che li aveva costretti a quel grido. Che fa il governo? manda le baionette!

Nel Mantovano si replica la commedia — se tale può dirsi. — Intanto si arrestano coloro i quali sono creduti capi, i promotori dell'agitazione dei contadini.

L'ing. Eugenio Sartori, presidente della Società dei contadini, il capitano Aliprandi, valoroso patriota, collaboratore della *Favilla*, Clemente Nizzoli, redattore responsabile della *Libera Parola*, Tito Milesi, direttore del *Pellagroso* e con essi, centocinquanta contadini, soffrono il carcere.

Ieri provenienti da Peschiera, e questa mattina da Verona giunsero a Mantova, rinforzi di truppa. La città è in vero stato d'assedio; questurini e cara-

Intanto domenica p. v. 5 aprile, nel Teatro Spientifico di Mantova, l'Associazione degli Agricoltori Mantovani, terrà una riunione allo scopo di organizzare le forze e prendere quei provvedimenti suggeriti dalle circostanze e in favore delle classi agricole.

Le associazioni operaie di Mantova parte riunitesi ieri, e le altre riunendosi oggi intendono aprire una sottoscrizione a beneficio delle famiglie degli arrestati.

A suo tempo v'informerò di quanto si sarà riusciti ad ottenere e qual piega prenderanno le cose.

Italo Gobbo.

FONDAZIONE CESAREPOZZO PER LA MUTUALITÀ

Convenzioni ferroviarie

Nel 1885 il Parlamento approva le "convenzioni ferroviarie" con le quali viene riorganizzato il servizio dividendo la rete italiana in tre – Rete Adriatica, Rete Mediterranea e Rete Sicula – e assegnandone l'esercizio ad altrettante compagnie private di proprietà delle banche.

I macchinisti e tutti i ferrovieri vedranno **peggiorare le condizioni di lavoro**: il personale verrà ridotto e aumenterà l'orario lavorativo.

Le **rivendicazioni** della Macchinisti e Fuochisti riguardano il pagamento della massa vestiario, i dormitori e i pernottamenti fuori sede, il salario, le competenze accessorie (premi), la sicurezza sul lavoro, le Casse Pensioni aziendali in deficit e senza rappresentanza del basso personale. La legge sulle convenzioni e la ricollocazione dei lavoratori crea una vertenza sugli organici e i diritti acquisiti che si protrae per lunghi anni. Si arriva infine, nel 1891 e per iniziativa di Cesare Pozzo, alla rivendicazione madre del movimento operaio di quegli anni: le **otto ore**.

I PADRONI DELLE FERROVIE: SPECULATORI FERROVIARI
RAPPRESENTATI IN UNA STAMPA OTTOCENTESCA

ORDINE DEL GIORNO:

« I Rappresentanti dei depositi Ferroviari nell'Assemblea del Sodalizio di mutuo soccorso fra Macchinisti e Fuochisti delle Ferrovie Alta Italia, davanti al nuovo fatto che li divide fra due linee governate da due Società assuntrici diverse, votano di opporre a quella divisione materiale l'unione degli affetti del soccorso e degli interessi; — e proclamano davanti ai Rappresentanti delle Ferrovie Meridionali e Romane di unirsi loro in un solo Sodalizio denominandolo SOCIETÀ DI MUTUO SOCCORSO FRA MACCHINISTI E FUOCHISTI DELLE FERROVIE ITALIANE. »

Ordine del giorno votato nell'assemblea del 1885 della Società di mutuo soccorso fra i macchinisti e fuochisti delle ferrovie Alta Italia. Alla legge delle convenzioni, che prevede nuove compagnie ferroviarie e la ricollocazione dei lavoratori, il personale di macchina risponde con la fusione delle società di mutuo soccorso esistenti nelle vecchie società ferroviarie.

Presidente della Macchinisti e Fuochisti

Dal 1884 Cesare Pozzo si impegna in una battaglia contro la vecchia guardia della Macchinisti e Fuochisti, ancorata al puro mutuo soccorso. Intende imprimere al Sodalizio **maggiore combattività**, sulla via che sarà chiamata di «miglioramento» e di «resistenza». Nel 1886 viene eletto presidente e, per questo motivo, chiede e ottiene il trasferimento a Milano. Pubblica vari scritti di tipo sindacale e si fa promotore dei reclami dei macchinisti presso le compagnie ferroviarie, il Parlamento e il Ministero dei lavori pubblici. Si impegna anche sul lato dell'**organizzazione**: l'unione dei Sodalizi di tutte le categorie di ferrovieri e la forza che ne deriverebbe, è vista come «l'unico mezzo per raggiungere la comune emancipazione». Fra gli aspetti più importanti dell'opera di Pozzo, vi è la rilevanza data alla **rettitudine morale**, all'**educazione** della categoria, all'**assunzione diretta di responsabilità**. All'interno del Sodalizio conduce una lotta impopolare contro le pratiche illecite in uso fra i macchinisti per ottenere i premi (saldatura delle valvole di sicurezza della locomotiva per andare più veloci, furti di carbone e olii per contabilizzare risparmi fasulli).

QUISTIONI ARDENTI

PAROLE
di
CESARE POZZO
(Presidente)
AL CONGRESSO DEI MACCHINISTI E FUOCHISTI
in
ROMA

MILANO
TIPOGRAFIA E CARTOLERIA T. TESTA
—
1888

FRONTESPIZIO DELL'OPUSCOLO CON LA PUBBLICAZIONE DELLA RELAZIONE DI CESARE POZZO. ASSEMBLEA DEL 1888

Pietro Bascherini, presa la parola, disse:

« Noi abbiamo bisogno di un uomo energico, intelligente che sappia e possa degnamente rappresentarci; abbiamo bisogno di un uomo integro, operoso, e dobbiamo togliere di mezzo le nullità che fino ad ora furono preposte a tutelare le nostre sorti, le quali fra il sì ed il no, non hanno mai saputo se schierarsi decisamente avversari delle Amministrazioni, oppure continuare ad esserne i plagiari.

« Quest'uomo non può essere altri, che Cesare Pozzo, il quale non solo riveste le qualità volute, ma ci ha dato prove luminosissime del suo attaccamento alla Società. Nessuno altro che lui può essere scelto da noi a Presidente. »

A questo punto vi fu chi obbiettò essere il Pozzo un ambizioso; ma l'oratore scattando aggiunse:

« Codesta non è che una insinuazione che tutti dobbiamo sdegnosamente respingere — ma, ammesso anche che lo sia — è un ambizioso che ha saputo sacrificare i propri agli altrui interessi. »

DISCORSO DEL PRESIDENTE DELLA SEDE DI ROMA ALL'ASSEMBLEA DEL 1886 PER PROMUOVERE L'ELEZIONE DI CESARE POZZO A PRESIDENTE NAZIONALE
Cesare Pozzo, Vent'anni di vita ferroviaria. Storia dell'organizzazione dei macchinisti e fuochisti italiani, Milano, Koschitz, 1899

Ragazzi. Il nostro Presidente dev' essere lei, ci aditi la via, noi la seguiremo.

Rossi. *Pozzo* personifica la Classe, i suoi sono i voleri dei buoni, ci guidi sulla buona strada, e ci troverà con lui.

Brunelli. La bandiera, il segnacolo della nostra Società, è un nome: quello del Presidente.

Lardone. Conosce personalmente *Pozzo*, è suo vecchio amico, trova giusto quanto disse, e perciò si associa a lui.

Zuccolato, Pianta, Favaro, Borri ed altri pregano *Pozzo* ad additare un rimedio ai mali accennati.

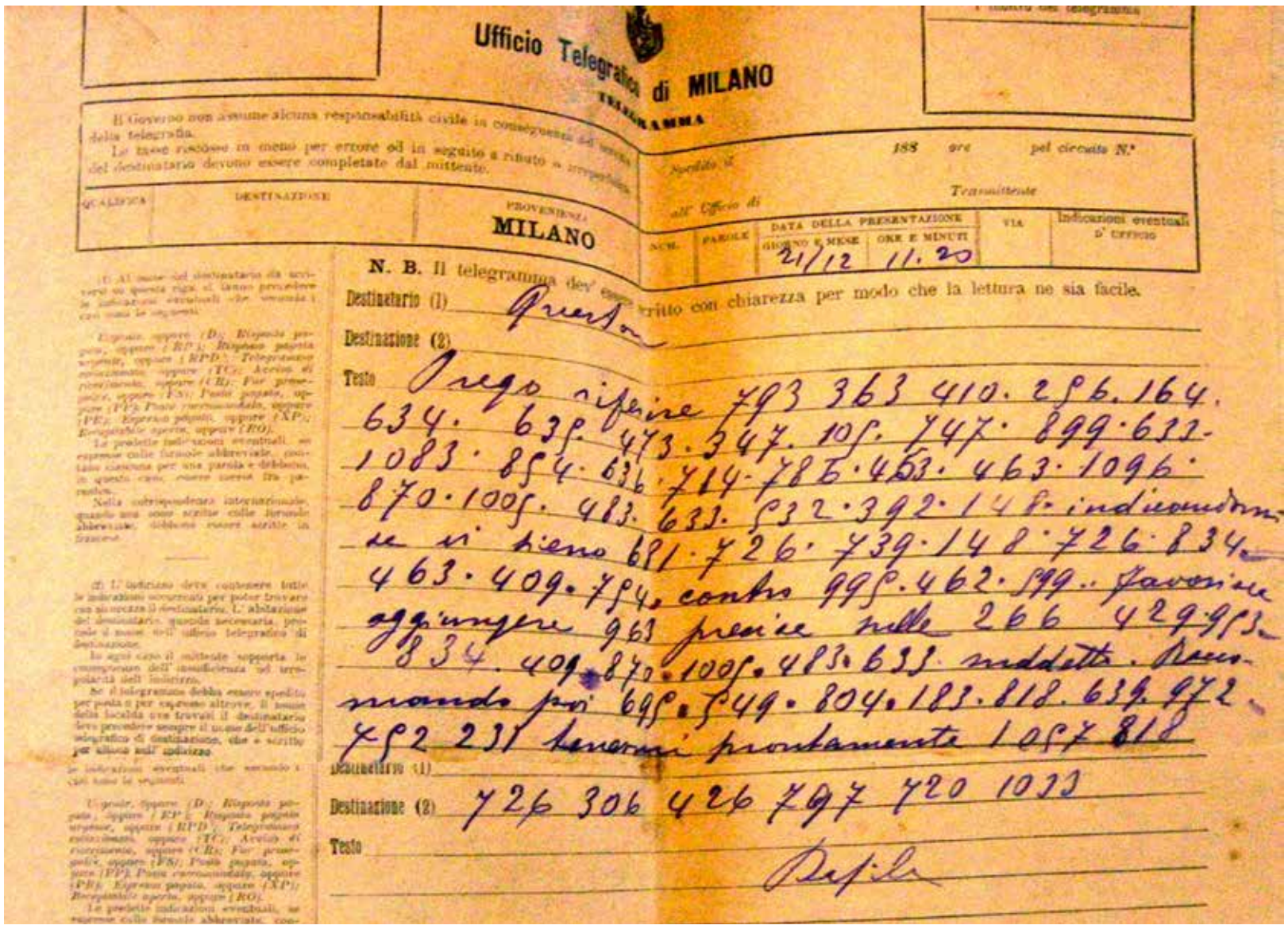
ATTESTATI DI STIMA DA PARTE DEI SOCI DELLA MACCHINISTI E FUOCHISTI
TRATTI DAL VERBALE DELL'ASSEMBLEA DEL 1888

Agitazione ferroviaria ed esilio a Moretta

Da anni governo, Parlamento e compagnie ferroviarie ignorano i reclami dei ferrovieri. Nel 1888 il **malcontento** serpeggia sulle linee. Dilaga l'«agitazione ferroviaria»: le varie organizzazioni dei ferrovieri approvano ordini del giorno per la «resistenza», si organizzano assemblee e si prosegue sulla via della creazione di una Federazione unitaria, il primo passo verso il sindacato.

Le questure, di concerto con le compagnie ferroviarie, esercitano una vigilanza costante soprattutto su Cesare Pozzo e gli altri leader, ritenuti sovversivi. **Temono lo sciopero** benché non ce ne siano le basi reali, come già nel 1886, quando i carabinieri scortavano le locomotive di alcuni treni per paura che il personale di macchina interrompesse il servizio.

Ai giornali amici dei ferrovieri, fra i quali «Il Secolo», il più importante quotidiano dell'epoca, le compagnie rispondono con una campagna stampa denigratoria («La Lombardia», «Il Corriere della Sera»). La mobilitazione viene stroncata con i traslochi punitivi degli «agitatori» in località isolate o addirittura malariche.


Ufficio Telegrafico di MILANO

TELEGRAMMA

188 ore pel circuito N.°

Trasmittente

all' Ufficio di

DESTINAZIONE

PROVENIENZA MILANO

NUM. PAROLE DATA DELLA PRESENTAZIONE GIORNO E MESE 21/12 ORE E MINUTI 11.20 VIA Indicazioni eventuali D' UFFICIO

N. B. Il telegramma dev' essere scritto con chiarezza per modo che la lettura ne sia facile.

Destinatario (1) Questore

Destinazione (2)

Testo Prego cifrare 793 363 410. 296. 164. 634. 639. 473. 347. 105. 747. 899. 632. 1083. 854. 636. 714. 785. 453. 463. 1096. 870. 1005. 483. 633. 532. 392. 148. indicandomi se vi siano 681. 726. 739. 148. 726. 834. 463. 409. 754. contro 995. 462. 599. favorire aggiungere 963 precise nelle 266 429. 953. 834. 409. 870. 1005. 483. 633. suddette. Raccomando poi 695. 549. 804. 183. 818. 639. 972. 752 231 tenermi prontamente 1057 818

Destinatario (1)

Destinazione (2) 726 306 426 797 720 1033

Testo Prefetto

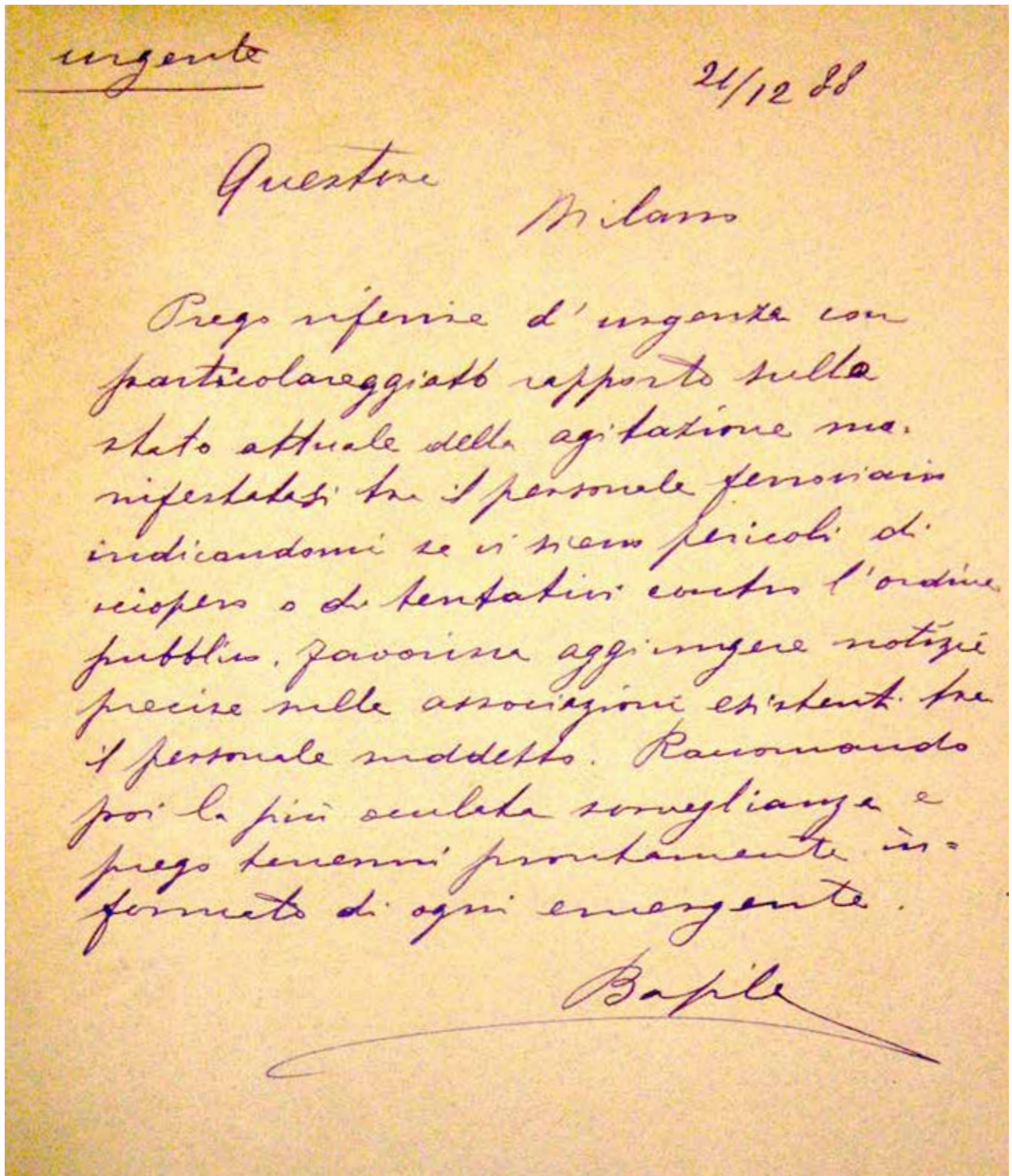
TELEGRAMMA CIFRATO DEL DICEMBRE 1888 INVIATO DAL PREFETTO DI MILANO AL QUESTORE CON LA RICHIESTA DI UN RAPPORTO SULLO STATO DELL'AGITAZIONE FERROVIARIA, SUI PERICOLI DI SCIOPERO E PER L'ORDINE PUBBLICO

ARCHIVIO DI STATO DI MILANO

Cesare Pozzo viene trasferito nel piccolo deposito di Moretta in provincia di Cuneo. L'**ordine di trasferimento** è datato 21 gennaio 1889. Alla partenza dalla stazione centrale di Milano, e poi al cambio del treno a quella di Torino, i colleghi gli manifestano la loro solidarietà.

Da Moretta presenta le dimissioni da presidente della Macchinisti e Fuochisti. È **deluso** per gli esiti dell'agitazione, pensa di essere stato lasciato solo nel momento più difficile ed è amareggiato per le critiche provenienti anche da colleghi e compagni. Le dimissioni sono respinte e di fatto il Sodalizio rimane acefalo fino all'assemblea del 1890.

Cesare Pozzo aveva presentato le dimissioni da presidente anche nel 1887 e nel 1888 ma il voto unanime delle assemblee l'aveva convito a restare. Le motivazioni erano comunque le stesse: lamentava il tempo sottratto alla famiglia e si rendeva conto che l'impegno estenuante per la causa dei macchinisti non produceva risultati importanti, mentre la sua forte personalità, a volte accentratrice e autoreferenziale, gli attirava critiche interne di arrivismo.


urgente 21/12 88

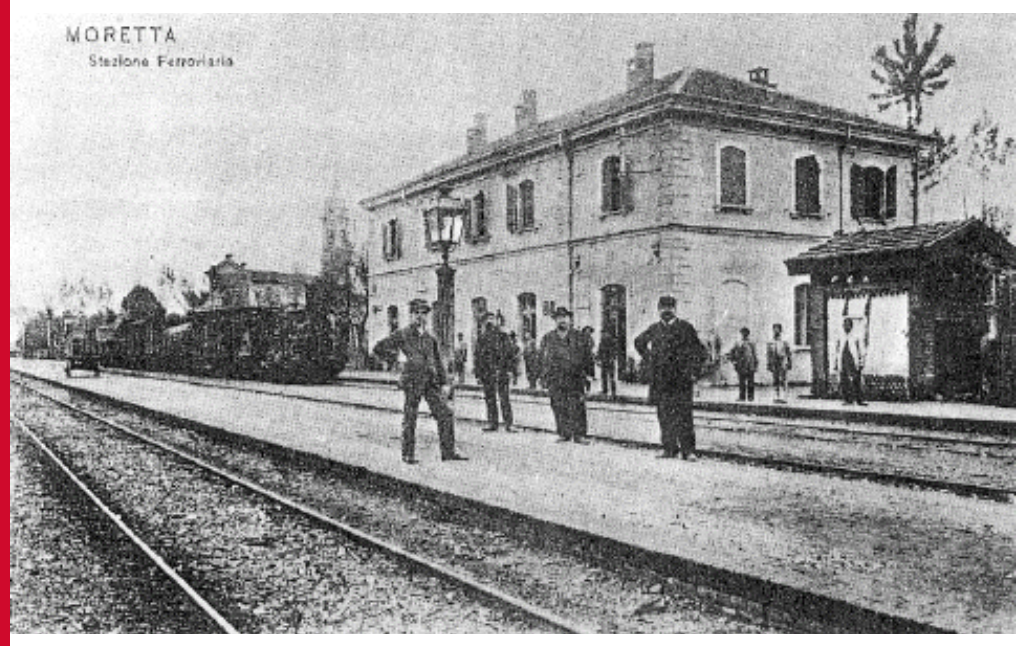
Questore Milano

Prego riferire d'urgenza con particolareggiato rapporto sullo stato attuale della agitazione manifestatasi tra il personale ferroviario indicandomi se vi siano pericoli di sciopero o di tentativi contro l'ordine pubblico. Favorire aggiungere notizie precise sulle associazioni esistenti tra il personale suddetto. Raccomando poi la più assoluta sorveglianza e prego tenermi prontamente informato di ogni emergente.

Basile

DECIFRAZIONE DEL TELEGRAMMA

L'emancipazione della classe operaia opera dei lavoratori stessi



LA VECCHIA STAZIONE FERROVIARIA DI MORETTA, OGGI IN DISUSO, DOVE VIENE TRASFERITO CESARE POZZO
SITO WEB AIRASCA-SALUZZO

Anche da Moretta Pozzo fa pesare la sua autorevole voce nelle questioni della classe. Nel 1889 le mazziniane Società affratellate repubblicane propongono, per difendere gli interessi dei ferrovieri, di costituire un comitato formato da personalità estranee al servizio, non suscettibili delle ritorsioni delle compagnie (licenziamenti, multe, traslochi punitivi, turni disagevoli, ecc.). Pozzo **rifiuta la delega di responsabilità** e prende decisamente posizione: manda telegrammi di condanna e scrive l'opuscolo ***Come la penso?*** perché *«è ancora indecorosa, e indegna di gente libera e civile, questa spontanea trasposizione di doveri».*

Anni dopo, ormai compiutamente socialista, scriverà che la formazione di quel comitato avrebbe portato *«all'allontanamento dei salariati dalla lotta che devono combattere pel loro miglioramento morale ed economico, mentre urgeva invece incitarli e spingerli verso la conquista della loro emancipazione. Emancipazione la quale comincerà soltanto il giorno in cui, i lavoratori avranno una chiara conoscenza dei propri interessi, e sapranno esprimere col loro linguaggio, le proprie idee. Se i ferrovieri hanno dei doveri da compiere, avvenga che può, dovranno essi stessi mandarli ad effetto».*

PUBBLICAZIONI della SOC. MACC. e FUOC. FERROVIARI ITALIANI

C. POZZO

COME LA PENSO?

N. 5

MILANO
TIPO-LITOGRAFIA AVERARDO BESSONE
Corso Garibaldi 49

FRONTESPIZIO DELL'OPUSCOLO *COME LA PENSO* PUBBLICATO NEL 1889

Expo 1889

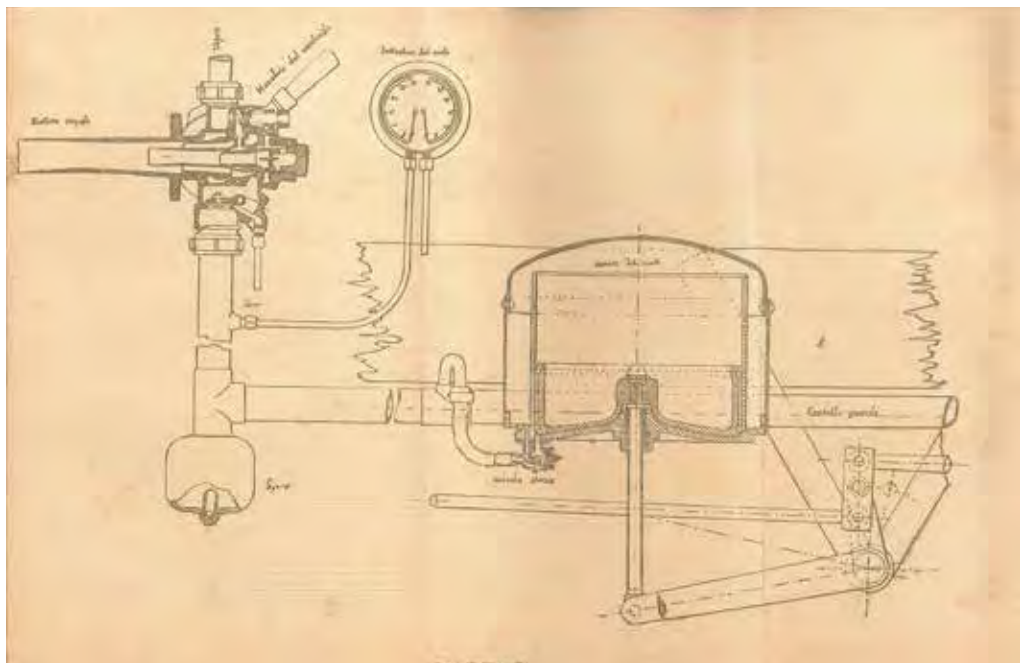
FOTOGRAFIA DELL'ESPOSIZIONE
IN PRIMO PIANO LA TOUR EIFFEL
COSTRUITA PER L'OCCASIONE

Nel 1889 Cesare Pozzo si reca in visita all'Esposizione universale di Parigi su mandato della Società di mutuo soccorso fra macchinisti e fuochisti. Lo scopo è studiare *«i progressi della meccanica, i perfezionamenti apportati al materiale ferroviario e, in particolar modo, la locomotiva»*.

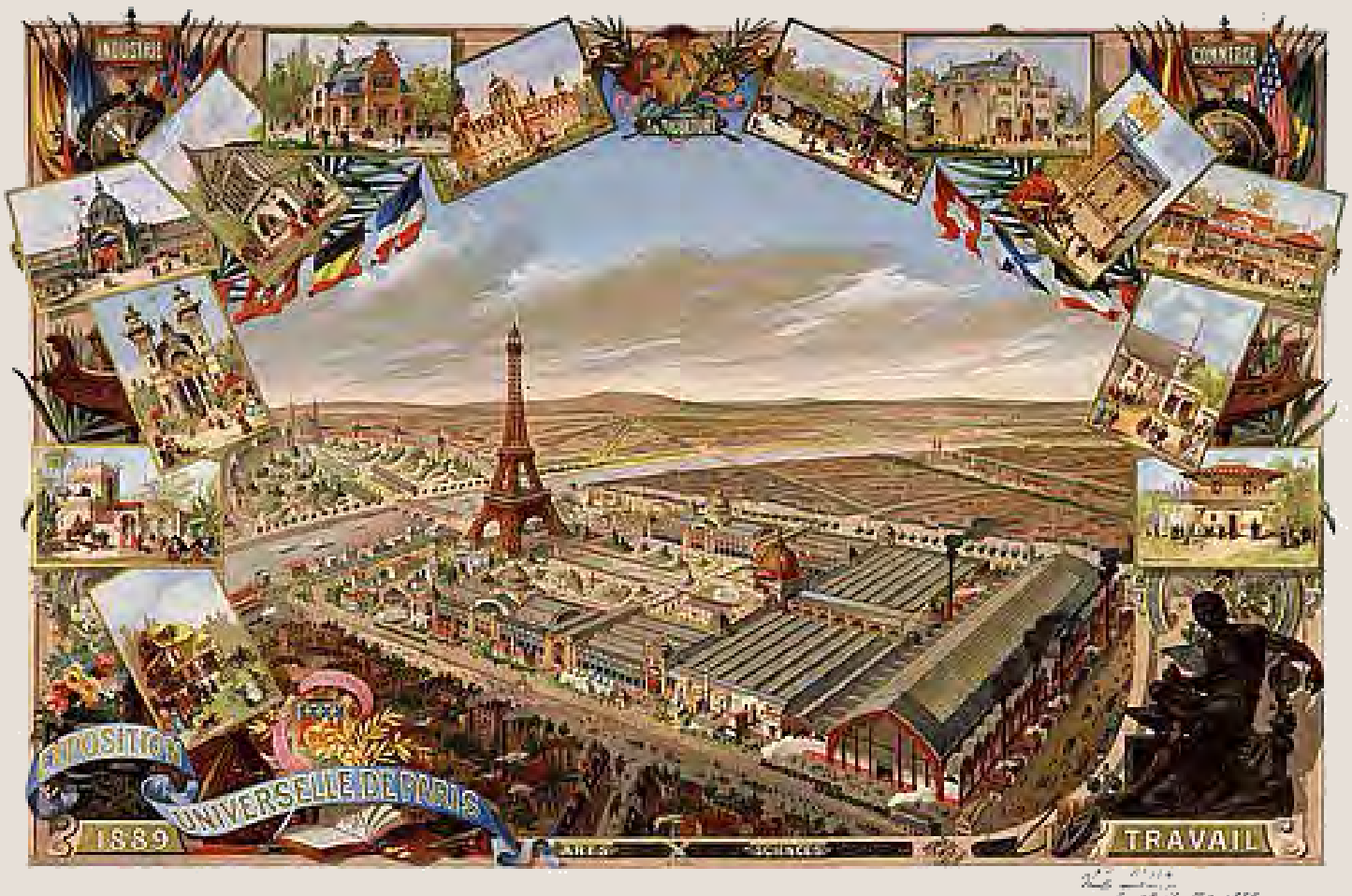
Parigi e l'Esposizione fortificano in lui quella **fede nel progresso** che fu la cifra dell'epoca. Al ritorno pubblica ***Un'escursione a Parigi nel 1889. Impressioni e note di un macchinista ferroviario***. Resta affascinato dalla Ville Lumière: la città e la sua brulicante umanità cosmopolita trovano ampio spazio nel dettagliato resoconto, al pari delle ultime novità ferroviarie, corredate da disegni tecnici.

La febbre di Parigi… vedo fuggirmi dinnanzi, mentre fuggo io stesso, una processione interminabile di vetture, di omnibus, di furgoni, di pesantissimi carri e di carretti a mano, quali in colonna serrata, altri che si rincorrono, s'inseguono, attraversano la via, a gruppi, a sciami, portando a spasso la ricchezza e la miseria, la semplicità ed il convenzionale, la modestia, la galanteria e il lusso sfacciato. Sui marciapiedi, è un via-vai, un moto che non riposa, non si ferma; si muove, si agita, sussulta rumoreggia

Cesare Pozzo
Un'escursione a Parigi nel 1889
Impressioni e note di un macchinista ferroviario
Milano, Tip. degli operai, 1890



DISEGNO DI FRENO A VUOTO SMITH
OSSERVATO ALL'ESPOSIZIONE E PUBBLICATO
NELL'OPUSCOLO DI CESARE POZZO



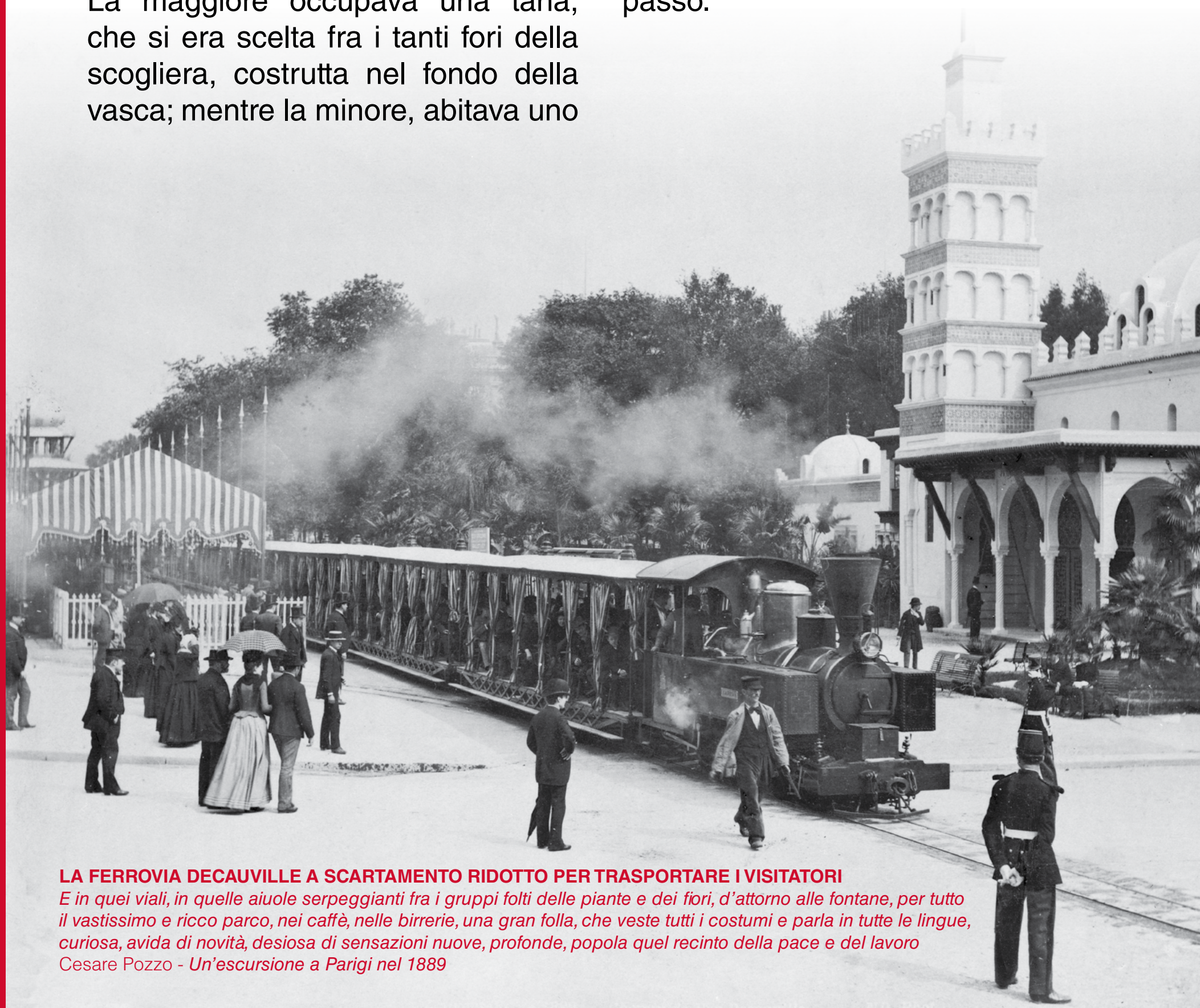
CARTOLINA RAFFIGURANTE UNA VEDUTA GENERALE DELL'ESPOSIZIONE PARIGINA

«Dovunque v'aggirate, sotto i portici, sui marciapiedi, sulle cantonate, in tutti i negozi, dall'orafo al bazar, dall'offelliere al merciaio, vedrete la torre Eiffel ridotta a ciondolo, a spillo, a calamaio, a termometro, a pressacarte, a temperino, a forbice, a candelliere, a portamonete; in oro, in argento, in bronzo, in metallo bianco, fusa, incisa, stampata; la vedrete tessuta, ricamata, litografata, fotografata; la vedrete fatta di cioccolato, di zucchero, di mille dolciumi, di tutte le leccornie; sù bottoni, sui pettini, sulle buste e sulla carta da lettera»
Cesare Pozzo - *Un'escursione a Parigi nel 1889*

LA GALLERIA DELLE MACCHINE
«Il visitatore che giunge sulla soglia di quel capolavoro di costruzione metallica che è la galleria delle macchine, non può frenare un senso di profonda sorpresa e meraviglia»
Cesare Pozzo - *Un'escursione a Parigi nel 1889*

Una dura lezione al genere umano

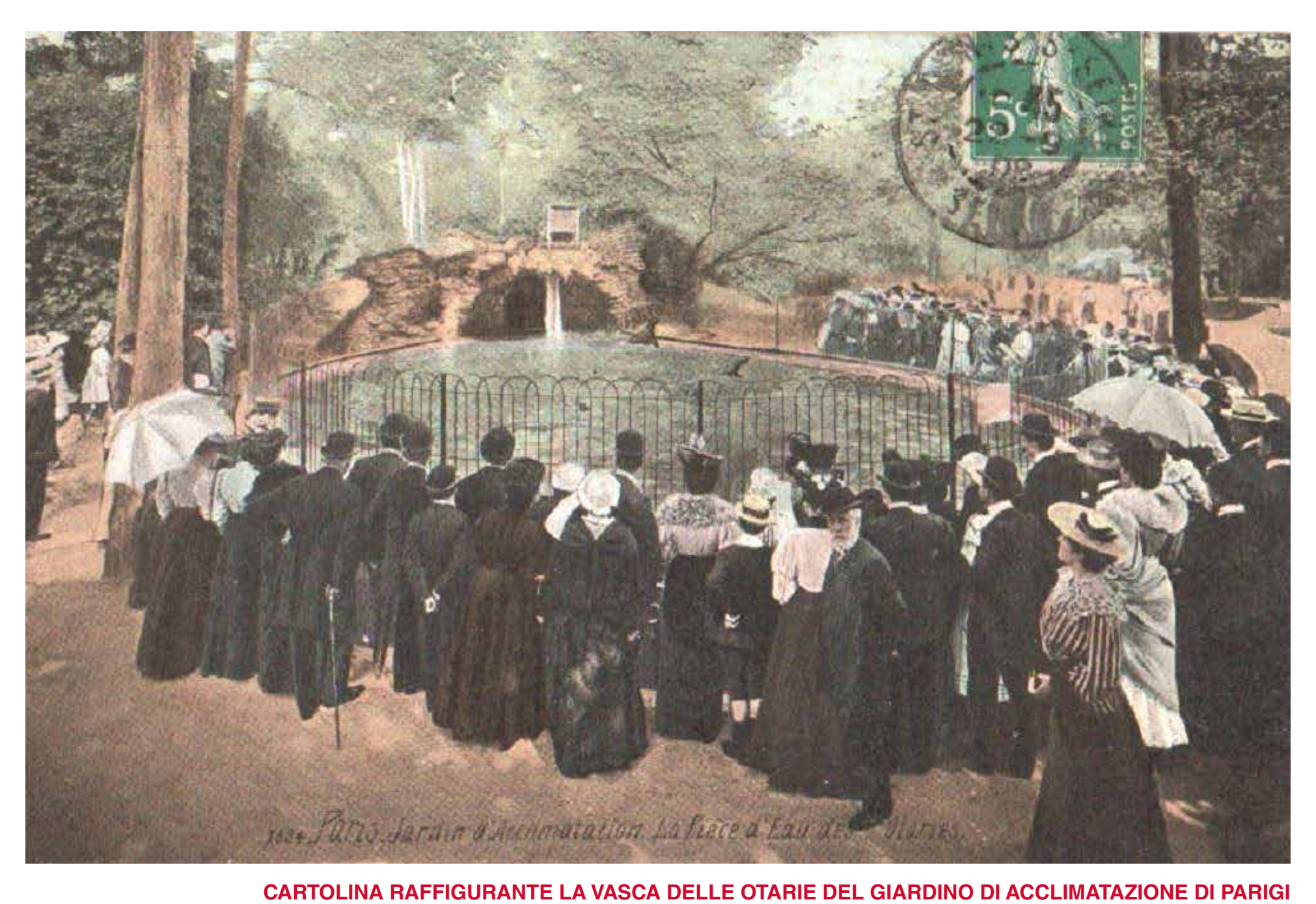
«A Parigi, nel magnifico giardino d'acclimatazione che i parigini, a giusto titolo, chiamano la terra promessa per le ricchezze di serre che vi sono esposte; dinanzi ad una delle dieci vaschette dell'acquario, ho assistito ad una scena così vera, così efficace ed istruttiva, che vale la pena di riferirla nei suoi particolari.
La settima vaschetta dell'acquario di Parigi, era abitata da due aragoste una assai più piccola dell'altra.
La maggiore occupava una tana, che si era scelta fra i tanti fori della scogliera, costrutta nel fondo della vasca; mentre la minore, abitava uno degli angoli anteriori rasenti il cristallo. Dimodoché una, la maggiore, occupava l'altezza, l'altra, la minore, l'estremità più bassa.
Esse si contemplano e, pare, con poca benignità. Poscia abbassano lo sguardo, fingendosi noncuranti l'una dell'altra.
Passano due minuti, e poi l'aragosta maggiore si muove lentamente verso l'altra e, dopo breve tratto, si ferma e guata. Sta un'istante, indi riprende il passo.



LA FERROVIA DECAUVILLE A SCARTAMENTO RIDOTTO PER TRASPORTARE I VISITATORI
E in quei viali, in quelle aiuole serpeggianti fra i gruppi folti delle piante e dei fiori, d'attorno alle fontane, per tutto il vastissimo e ricco parco, nei caffè, nelle birrerie, una gran folla, che veste tutti i costumi e parla in tutte le lingue, curiosa, avida di novità, desiosa di sensazioni nuove, profonde, popola quel recinto della pace e del lavoro
Cesare Pozzo - *Un'escursione a Parigi nel 1889*

L'aragosta minore che ha ormai indovinato le malevoli intenzioni della rivale, comincia ad aguzzar lo sguardo, poi si alza, protende le acute pinze, prende un atteggiamento di difesa.
Il momento è decisivo e solenne.
Quell'atteggiamento provocatore non piace al colosso che tenta un assalto. Allora è la volta dell'aragosta minore, la quale, precipitando verso la nemica, ripete, repenti e violenti, i colpi di pinze, arresta la rivale, la incalza, la colpisce ripetutamente e la costringe a nascondersi nella sua tana.
Tre volte ritentò il colpo, e tre volte fu umiliata e vinta.
Le ragioni di quella battaglia fra quei due animalucci, nessuno degli spettatori le ha, credo, conosciute; ma tutto lasciava supporre, che l'aragosta maggiore volesse esercitare sulla minore quel diritto del più forte che, a traverso i secoli, vedemmo far prevalere in Grecia dai Dori sugli Iloti, dagli Spartani sugli Ateniesi e, più tardi, dagli Ateniesi sugli Spartani; che in Roma, i Patrizi, fecero valere sulle misere plebi e ai nostri giorni, l'aristocrazia e la borghesia se ne valgono per asservire, di più in più, il proletariato.
Senonché l'animaluccio dell'acquario parigino ci insegna che anche la pazienza ha un limite – lo disse anche il gran pontefice della rassegnazione, Manzoni – oltre il quale l'animo inclina a ribellarsi. L'aragosta minore, ribellandosi all'altrui prepotenza, si mostrò ottima vindice del buon diritto, offrendo così a molti uomini una **lezione di dignità e di giustizia**, di fronte alla quale troppi sono coloro che hanno il dovere di arrossire.»

Cesare Pozzo
Società Macchinisti e Fuochisti Ferroviari Italiani
Pubblicazioni della commissione di propaganda,
Il primo maggio, Milano, Tipografia Adolfo Koschitz
1893, pp. 29-30



CARTOLINA RAFFIGURANTE LA VASCA DELLE OTARIE DEL GIARDINO DI ACCLIMATAZIONE DI PARIGI
«Il giardino d'acclimatazione colle sue giraffe, i suoi cervi, le antilopi, i bufali, le foche, gli struzzi, i pappagalli, gli uccelli e i pesci»
Cesare Pozzo, *Un'escursione a Parigi nel 1889*

Fede socialista

Anno I. Siena li 22 Novembre 1890 N. 42

LIBERTAS

GIORNALE SETTIMANALE

Conto-corrente colla Posta

ABBONAMENTI — SIENA E ITALIA
Anno . . . . . L. 5, 00
Semestre . . . . . » 3, 00
Trimestre . . . . . » 1, 50

UFFICIO DEL GIORNALE
VIA CAVOUR N. 4 primo piano

Per le INSERZIONI ed ABBONAMENTI dirigersi al Sig. GIULIO MOCCI, Amministratore.
Lettere multate si respingono.
Quelle anonime o insulse si cestinano.
I manoscritti non si rendono.

2.° SUPPLEMENTO

Ferrovieri senesi!

Votare pel patrono delle Convenzioni è antipatriottico, è rompere quei vincoli solenni di concordia, che son la forza della famiglia ferroviaria. E perciò vi rammento il dovere di RICUSARE i vostri voti all' Avv.

AUGUSTO BARAZZUOLI.

POZZO CESARE

«LIBERTAS»
SIENA, 22 NOVEMBRE 1890

Nel 1890 Cesare Pozzo riesce a farsi trasferire a Siena. Avrebbe preferito Genova o Livorno, ma è un compromesso migliore di Moretta, dove non avrebbe potuto soddisfare le esigenze scolastiche dei figli maschi in età da liceo.

Qui fonda la **Lega dei ferrovieri senesi**. Prima organizzazione del suo genere a essere diretta dalla base operaia, essa riunisce il basso personale senza patrocinatori borghesi e sviluppa l'idea di Pozzo di organizzazione operaia non mutualistica.
È a Siena che abbraccia «definitivamente la fede socialista, o per essere precisi, le teorie collettiviste di Carlo Marx».

L'**adesione al socialismo** segna anche l'inizio del superamento dell'astensionismo politico, di stampo prima sia anarchico che mazziniano, e poi operaista ("non ho mai deposto un voto alle urne per non averne poi rimorso", "i parlamenti degli Stati borghesi sono la palese negazione degli interessi dei lavoratori"). In occasione delle elezioni politiche, firma un manifesto elettorale contro Augusto Barazzuoli, notabile locale già deputato e relatore della legge sulle convenzioni ferroviarie.

I MANIFESTI ELETTORALI

PUBBLICATI SUL PERIODICO «L'89» ATTENTO ALLE QUESTIONI DEI FERROVIERI
E SUI GIORNALI SENESI «LIBERTAS» E «LA MARTINELLA»
PER I QUALI CESARE POZZO VIENE QUERELATO DA BARAZZUOLI

Ferrovieri d'Italia!

Coloro che fanno appello ai sentimenti di concordia e solidarietà ad uno esercito così grande e così sparto di lavoratori, non sono uomini di uno stesso partito e perciò dei partiti non hanno le passioni, gli scopi e le tendenze; — sono invece coloro stessi che, come voi furono ceduti al mercato di Montecitorio, senza norme chiare e precise senza garanzie sicure le quali, regolarizzando gli antichi, acquistati diritti stabilissero le condizioni avvenire; — sono agenti ed operai delle strade ferrate di tutti i partiti — ma di una sola famiglia — che stretti ad un patto e risoluti di combattere disperatamente la aperta battaglia delle urne, contro quanti, nel governo e nel parlamento, senza carità di patria ed obliando ogni elementare principio di equità e di giustizia, vollero che le *Convenzioni ferroviarie* — maturate da Depretis — divenissero legge dello Stato.

Ed a questo scopo, in questo piccolo centro e colle poche forze disponibili noi andiamo demolendo la popolarità immeritatamente conferita a quell'Augusto Barazzuoli che, più che relatore fu l'apostolo delle *Convenzioni* e privarlo dei suffragi dei cittadini e provinciali senesi. Ma nel pensiero che la lotta, qui localizzata, più che di battaglia abbia la impronta di una scaramuccia, ci risolviamo di invocare la solidarietà dei compagni ferrovieri tutti perchè dall'Alpi nevose al mar di Sicilia e particolarmente dei facenti parte dei nuclei numerosi di Roma, Napoli, Milano, Firenze, Genova, Torino, Ancona, Bari e di altri centri importanti perchè, seguendo l'esempio nostro si accordino coi lavoratori della città e della campagna per ottenere l'ostracismo dal Parlamento di chi ha cooperato od aderito alla cessione delle strade ferrate all'esercizio privato e vollero o permisero che il personale fosse ceduto senza assicurarli gli antichi diritti e le basi del trattamento che l'avvenire gli riserbava.

Compagni!

A facilitarvi questo compito riproduciamo qui sotto i nomi dei deputati che votarono l'articolo 103 delle *Convenzioni*. Fate che nessuno di questi nomi scenda, per mano vostra nelle urne.

Siena, 18 Novembre 1890.

Molti Elettori Ferrovieri

— Risposero *no*, cioè per escludere dall'articolo 103 del capitolato ogni menzione dei diritti acquisiti al personale ferroviario:

Agliardi — Antocci — Arnaboldi — Baccelli Augusto — Baldini — Barazzuoli — Barracco Giovanni — Benaventani — Berti Lodovico — Bianchi — Biglia Felice — Bonghi Bordonaro — Borgatta — Borgnini — Brin — (seguono le altre firme.)

«LA MARTINELLA»
SIENA, 23 NOVEMBRE 1890

Compagni Ferroviari d'Italia

Da questo piccolo centro e con poche forze che disponiamo eleviamo alto il grido contro quell'Augusto Barazzuoli che, nella sua qualità di Relatore della legge, di tutto fece perchè la Camera non accordasse nessuna franchigia ai diritti dei ferrovieri, ceduti, colle Convenzioni, alle private Compagnie ferroviarie.

Nel comunicarvi quest'atto, noi vi raccomandiamo di seguir l'esempio, adattandolo alle condizioni del luogo ove risiedete in maggior numero e rendere solenne una manifestazione mai come ora opportuna.

MANIFESTO ELETTORALE

Dinnanzi alla deliberazione presa dalla locale « Unione Liberale monarchica « di ripresentare la candidatura dell'avv. **Augusto Barazzuoli** agli elettori del collegio di Siena; — dinanzi alla coalizione borghese e degli interessati che la proclamarono, la diffondono e la patrocinano con ardore immeritato e con vigore estremo; — dinanzi alle arti, ai raggiri, alle molteplici promesse date di appagare interessi locali e personali pur di conquistare i suffragi ed assicurare l'elezione di un uomo che, politicamente, rappresenta il privilegio e l'arbitrio, economicamente, quella classe che perennemente ha usurpati i naturali, legittimi e sacrosanti diritto del lavoro e fa lega ignominiosa, antipatriottica con quel partito nero che trama contro l'unità della patria e l'intangibilità di Roma, il silenzio ci parve rimorso di coscienza e completo oblio del più alto dovere del cittadino.

Egli è dunque per compire questo alto dovere, che rammentiamo, dinanzi alle urne dischiuse, ai lavoratori della città e della campagna senese chiamati a votare, che, quell'avv. **Arturo Barazuoli** pel quale si vanno accaparrando gli elettori, senza carità di patria, con sprezzante noncuranza impiegasse tutte le sue forze, cooperando Agostino Depretis nella preparazione, nella presentazione, nella difesa ed approvazione di quelle *Convenzioni* ferroviarie, che la competenza di Baccarini, la coscienza di Cairoli e la mente del paese considerarono disastrose allo Stato.

E non si è fermata qui l'azione arbitraria e colpevole di **Augusto Barazzuoli**. Egli, respingendo — quale Relatore della legge — le insistenti raccomandazioni dei colleghi Lazzaro, Della Rocca, Placido ed altri, e gli emendamenti proposti dagli on. Maffi e Villa, secondo i quali i diritti acquisiti del personale delle strade ferrate che il Governo trattava di cedere a Società private sarebbero stati assicurati, pretese abbandonare alla discrezione e, forse pure all'arbitrio degli assuntori dell'esercizio, le sorti e l'avvenire degli 80 mila ferrovieri.

E tanta era l'assenza di ogni sentimento benevolo verso questi agenti, tanta la disconoscenza di ogni principio di equità e di giustizia, tanta la riluttanza nell'animo di **Augusto Barazzuoli** per quei ferrovieri che di sua bocca disse *benemeriti* che, nella tornata della Camera del 5 febbraio 1885, seccato dalla vigorosa difesa degli interessi del personale fatta dal deputato operaio Antonio Maffi, osò rimproverargli l'attacco disinteressato dicendogli che *l'interessamento pei 70 e più mila agenti delle ferrovie non è monopolio di Maffi.*

L'articolo 103 delle Convenzioni rimase quello che l'on. Barazzuoli voleva che fosse e, a quest'ora, da un càpo all'altro d'Italia, le numerose interpellanze svolte e le mozioni risolte dalla Camera, le clamorose, insistenti e omai inquetanti manifestazioni dei ferrovieri, danno al paese la misura dei contrasti e dei conflitti insorti fra le Società e l'esercito dei subordinati, generate dalla contestata interpetrazione e applicazione dell'articolo barazzuolino.

Colui che ha sventuratamente contribuito a trasformare in monopolio privato il più importante dei pubblici servizi, che largamente concorse alla stipulazione di un contratto, per confessione di patriotti illustri, nocevole allo Stato, e trova ancora nella coscienza l'assentimento e nella fibra l'energia di opporsi al consiglio di assicurare tassativamente i diritti dei ferrovieri sopprimendo, per successione di effetti, quell'armonia nei rapporti fra chi esercita, chi dirige e ci compie il delicato servizio ferroviario, non è meritevole dei suffragi d'alcuno, ma meno assai di quelli dei lavoratori. E per cio noi operai delle strade ferrate, valendoci d'un nostro diritto di libertà, nel rammentare ai compagni della città, dei paesi e del contado, che l'ultimo dei pensieri del candidato della borghesia dominante e dell'oscurantismo, l'ultima preoccupazione dell'avv. Augusto Barazzuoli è il miglioramento economico dei lavoratori e di questi anzi contrasta e calpesta i più palesi diritti, facciamo appello alla solidarietà che lega ed affratella i lavoratori tutti perchè gli neghino i liberi loro voti.

Operai e Contadini Elettori!

Non sono i soliti mestatori ed accaparratori di voti che hanno qualche amico da servire nelle sue ambizioni, ma sono i vostri amici, i vostri compagni, i vostri fratelli, sono coloro stessi che, come voi, disperatamente lottano contro le perenni necessità della vita e di questa sentono i disagi, i sacrifici, le sofferenze. E perciò non vi proponiamo candidati nuovi e solo incidentalmente vi consigliamo preferire quelle candidature che il partito radicale può decidersi a sostenere; e ciò nell'unico scopo di rendere sempre più difficile la rielezione di Augusto Barazzuoli.

Dalla manifestazione di solidarietà che ci darete, sprigionerassi alta la protesta e la condanna sull'antico deputato senese che, abusando della fiducia dei suoi concittadini, privò lo Stato dell'esercizio ferroviario e delle sue migliori garanzie, eliminò ogni autorità governativa nei rapporti fra dirigenti e subalterni, provocando — come gli avevano predetto — una inquietante e sempre crescente discordia fra gli esercenti e il personale, che è come un importuno allarme che commuove l'intiero paese.

Rammentatelo operai e contadini: Il nome di **Augusto Barazzuoli** non deve essere deposto nell'urna.

Rammentatelo!

Siena. **Molti Ferroviari Elettori.**

«L'89»
GENOVA, 20 NOVEMBRE 1890

Barazzuoli lo denuncia per diffamazione. Nel **memorabile processo** che ne segue, la democrazia senese lo appoggia. Il collegio difensivo è di alto livello. Testimoniano uomini illustri, ministri, parlamentari e massimi dirigenti delle compagnie ferroviarie. Si riesce a trasformare la causa in una tribuna di denuncia della legge sulle convenzioni e delle condizioni lavorative dei ferrovieri. Il processo si conclude con il ritiro della querela da parte di Barazzuoli che di fatto ne sancisce la sconfitta.

Resistenza e azionariato ferroviario

L'assemblea del 1890 della Macchinisti e Fuochisti imprime al Sodalizio, anche grazie a Pozzo, un carattere di **società di resistenza**: abbandonando definitivamente il puro mutuo soccorso, il Sodalizio assume cioè funzioni che saranno poi del sindacato.

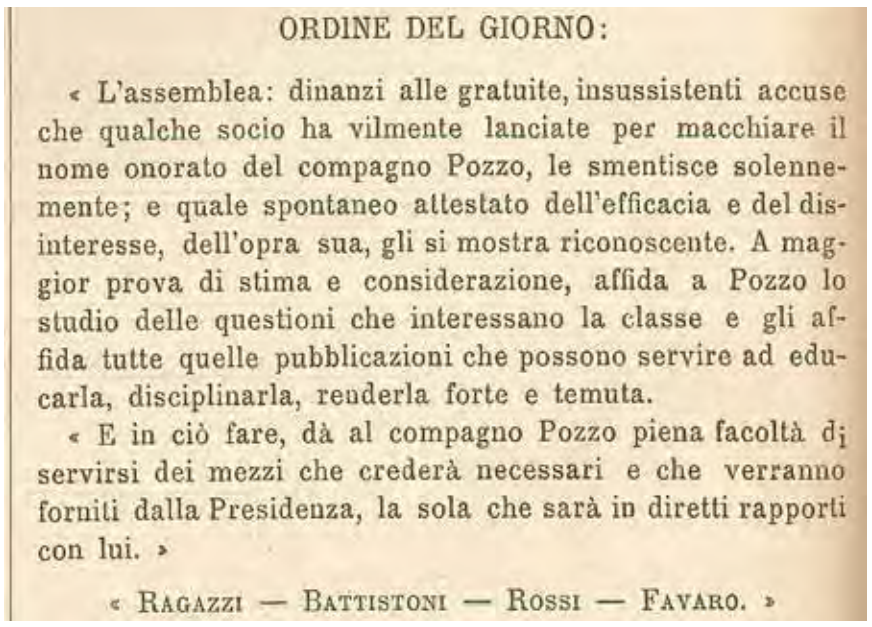
Cesare Pozzo non è più presidente, ma viene nominato a capo della **commissione di propaganda**: in pratica al presidente effettivo rimane la gestione amministrativa del mutuo soccorso, mentre lui è incaricato della guida politica del Sodalizio.

È un ruolo ritagliato su misura. Cesare Pozzo è infatti convinto che l'emancipazione possa arrivare solo con l'unione dei lavoratori, per tramite dell'organizzazione, e con lo sviluppo della coscienza di classe, per tramite dell'educazione.

L' assemblea del 1890 delibera anche di impiegare 100.000 lire di capitale sociale nell'**acquisto delle azioni** delle Reti Adriatica e Mediterranea. È un progetto di Pozzo, esposto nell'opuscolo *Come la penso?* Con l'acquisto di azioni delle compagnie ferroviarie da parte della Macchinisti e Fuochisti e di un'associazione di risparmio fra gli agenti della Mediterranea, si vuole inviare **rappresentanti del personale** nelle assemblee padronali per tutelarvi i propri interessi. Un secondo fine è quello di preparare, in tal modo, i ferrovieri alla futura gestione cooperativa delle ferrovie.

Cesare Pozzo, altri ferrovieri e vari fiancheggiatori (il deputato Maffi, il giornalista Romussi, il prof. Cogliolo, il socialista Bissolati, e altri) partecipano per anni alle assemblee degli azionisti. Vi portano le questioni del basso personale (casse pensioni, organici, retribuzioni, orario di lavoro, sicurezza sul lavoro, ecc.), senza tuttavia conseguire risultati concreti. Per questo motivo fra il 1896 e il 1897, le azioni vengono vendute e il progetto di azionariato abbandonato.

OBBLIGAZIONI DELLA SOCIETÀ
PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI ALLA QUALE NEL 1885 È AFFIDATO L'ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA



ORDINE DEL GIORNO:

« L'assemblea: dinanzi alle gratuite, insussistenti accuse che qualche socio ha vilmente lanciate per macchiare il nome onorato del compagno Pozzo, le smentisce solennemente; e quale spontaneo attestato dell'efficacia e del disinteresse, dell'opra sua, gli si mostra riconoscente. A maggior prova di stima e considerazione, affida a Pozzo lo studio delle questioni che interessano la classe e gli affida tutte quelle pubblicazioni che possono servire ad educarla, disciplinarla, renderla forte e temuta.

« E in ciò fare, dà al compagno Pozzo piena facoltà di servirsi dei mezzi che crederà necessari e che verranno forniti dalla Presidenza, la sola che sarà in diretti rapporti con lui. »

« Ragazzi — Battistoni — Rossi — Favaro. »

L'ORDINE DEL GIORNO DEL 1890
CON CUI POZZO VIENE INCARICATO «DELLE QUESTIONI CHE INTERESSANO LA CLASSE»

Sindacato

Nel 1891 Cesare Pozzo riesce a farsi trasferire a Livorno. All'assemblea della Macchinisti e Fuochisti dello stesso anno dichiara di non volere incarichi per potersi dedicare *«alla causa dei lavoratori tutti»*.

Non è vero, è semplicemente un impegno in più. Continua infatti ad animare la commissione propaganda all'interno della Macchinisti e Fuochisti e ad adoperarsi per la creazione di un'organizzazione unitaria di tutti i ferrovieri. All'impegno per le rivendicazioni dei ferrovieri, affianca la propaganda socialista. Lo studio, gli scritti, le assemblee e le conferenze assorbono interamente il poco tempo libero.

Convinto che l'**unione di tutto il basso personale** delle ferrovie (personale di macchina, personale viaggiante, operai ferroviari) sia la chiave per vedere soddisfatte le proprie rivendicazioni, Cesare Pozzo si spende personalmente per arrivare ad una federazione delle tante associazioni dei ferrovieri. Lo fa sia all'interno della Macchinisti e Fuochisti, il più forte fra i sodalizi esistenti, sia all'esterno, in polemica con il Fascio Ferroviario, organizzazione moderata diretta da elementi borghesi.

L'impulso maggiore alla costituzione dell'**agognata federazione** è dato dall'Unione ferrovieri italiani, sodalizio unitario di tendenze socialiste, e dalla Macchinisti e Fuochisti, animata da Pozzo, il quale è incaricato di effettuare un giro di propaganda per i depositi di tutta Italia.

L'obiettivo è finalmente raggiunto il 25 aprile 1894, quando nasce la **Lega Ferrovieri Italiani**, il primo vero sindacato dei lavoratori delle strade ferrate. Pozzo è eletto nel comitato esecutivo ed è una delle principali firme dell'omonimo giornale.

Società Macchinisti e Fuochisti Ferroviari Italiani
PUBBLICAZIONI DELLA COMMISSIONE DI PROPAGANDA

IL PRIMO MAGGIO

Il primo maggio è una data universale come quella delle religioni che indicano un tramutamento più largo assai che non sia quello delle cose politiche. Potete scomunicarlo, ribattezzarlo con un nome non suo, potete insidiarlo e combatterlo: ma se esso è giunto a fissarsi in una data universale, è fisso come il destino.

G. Bovio.

MILANO
Tipografia Adolfo Koschitz & C.
Via Ansperto N. 10

1893

FRONTESPIZIO OPUSCOLO PER IL 1°MAGGIO
PRODOTTO DALLA COMMISSIONE PROPAGANDA DELLA MACCHINISTI E FUOCHISTI GUIDATA DA CESARE POZZO

Partito

Abbracciati gli ideali socialisti, Cesare Pozzo si adopera per diffonderli fra i lavoratori delle ferrovie. Inserisce la questione dei ferrovieri nella più generale questione sociale e nel conflitto capitale-lavoro, poiché i ferrovieri condividono con gli altri proletari la condizione di sfruttati. Collabora col settimanale socialista «Lotta di classe» fin dal primo numero del 1892. Pubblica vari opuscoli in cui coniuga **lotta sindacale** e **lotta politica per il socialismo**.

Si spende per schierare la Macchinisti e Fuochisti nel nascente partito socialista. Il Sodalizio inserisce nello statuto l'adesione al partito e un suo delegato è presente sia al congresso di fondazione del Partito dei lavoratori del 1892, sia a quello del 1893 in cui il partito cambia nome in Partito socialista dei lavoratori italiani. Impossibilitato a partecipare ai congressi nazionali per ragioni di servizio, Cesare Pozzo si reca però a Empoli, il 3 aprile 1893, al primo convegno regionale toscano del partito.

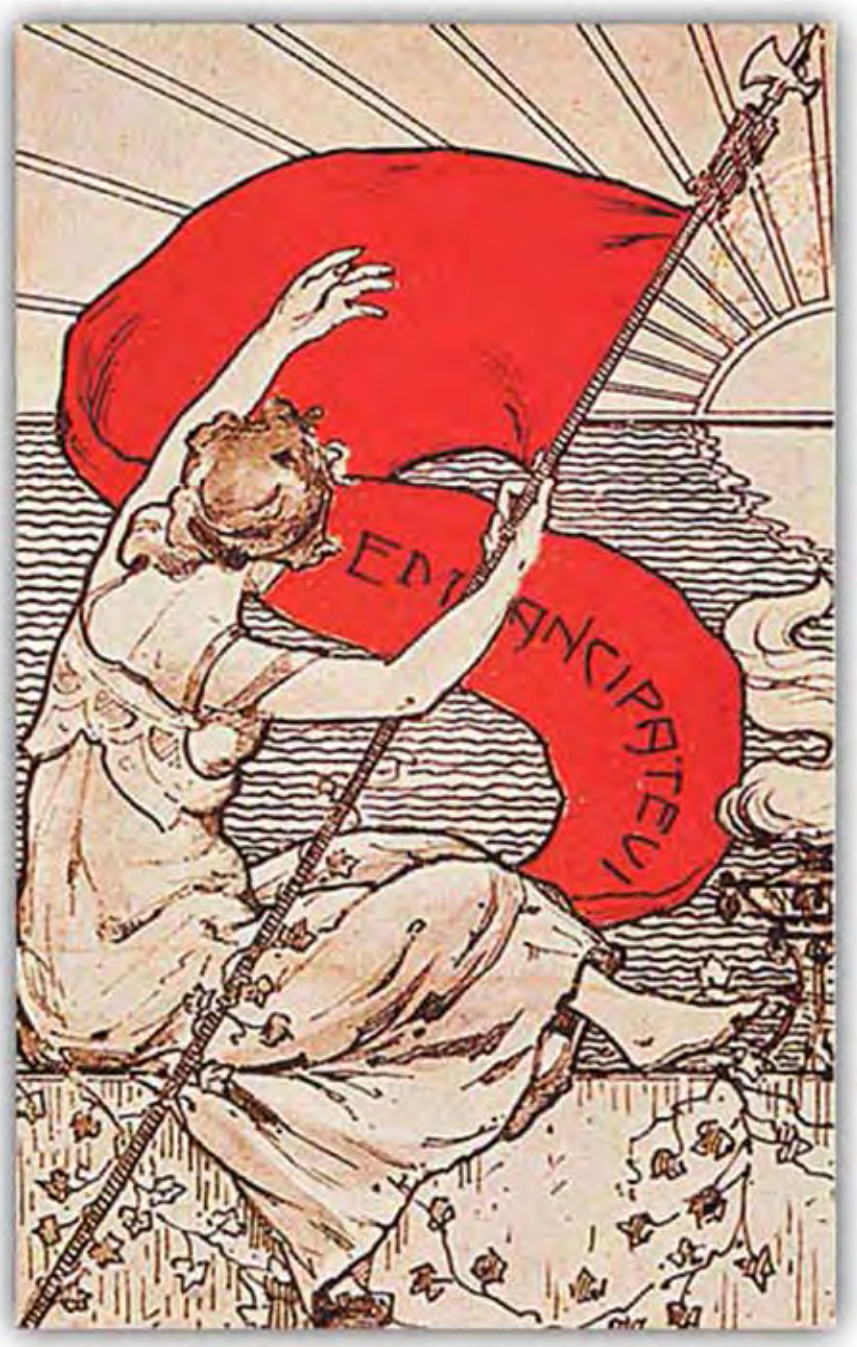
Su impulso di Pozzo e altri colleghi,

MANIFESTO SOCIALISTA

MANIFESTO SOCIALISTA

anche la Lega ferrovieri italiani, alla sua nascita nel 1894, aderisce al partito socialista.

Il socialismo di Pozzo è fortemente classista, ma al contempo riformista e legalitario. I suoi strumenti sono l'**organizzazione** e la **coscienza di classe**. Promuove la socializzazione delle ferrovie attraverso la gestione cooperativa da parte dei ferrovieri stessi. Sullo sciopero la posizione è ambigua e ingenua: basterebbe la semplice minaccia di sciopero da parte di una forte organizzazione, per strappare concessioni padronali.



MANIFESTO SOCIALISTA

Anno I. — Num. 1. Esce in Milano il Sabato. 30-31 luglio 1892.

LOTTA DI CLASSE

Giornale dei Lavoratori Italiani.

La lotta dei ferrovieri

Pubblichiamo — con viva compiacenza — il saluto che ci invia da Livorno Cesare Pozzo, l'infaticabile interprete delle aspirazioni della gran legione, altrettanto benemerita quanto sfruttata e corbellata, dei lavoratori ferroviari — una legione di militi del dovere la cui adesione *collettiva* alla lotta di classe reputiamo immancabile, non appena la corbellatura avrà dato i suoi frutti (veggansi più oltre, nel « Movimento internazionale », le deliberazioni dei ferrovieri di Francia) — e alle cui rivendicazioni saremo sempre lieti di offrire fraternamente il sussidio delle nostre colonne.

Livorno, 26 luglio.

CARI AMICI,

Il personale delle nostre grandi reti ferroviarie, credendosi leso nei suoi diritti da una imperfetta applicazione della legge 25 aprile 1885, la così detta legge delle *Convenzioni ferroviarie*, da parte delle Compagnie che hanno assunto l'esercizio, f[illegible] dava un'associazione, grande per numero, che [illegible] titola *Fascio ferroviario*.

La nuova istituzione è da qualche tempo diretta dall'avvocato Samuele Levi, di Torino; un nome oscuro o quasi, prima che i ferrovieri lo sollevassero agli onori della vita pubblica; ma un uomo che ha saputo profittare della buona fede dei 40 mila soci e dell'ignoranza di molti di loro circa i sistemi più fecondi d'organizzazione operaia, per snaturare la novella Associazione di cui è presidente.

Scambio di animare nei ferrovieri il grande spirito di emancipazione, suprema salute del popolo, e di battere in breccia le *Convenzioni*, radice d'ogni loro danno, e specialmente quel famoso art. 103 — compilato a disegno in forma enigmatica, tanto che gli stessi suoi autori Genala e Barazzuoli più non ne capiscono il senso — l'avvocato Samuele Levi provvide a snervare il movimento, confinandolo nel burocratismo dei mezzucci che egli chiama legali, cioè petizioni, ricorsi, liti avvocatesche, elezioni di persone fide (¹) e ammannendo ai ferrovieri un certo suo *Catechismo*, dal quale, stando cheti e mogi, dovevano sbucare i vantaggi più meravigliosi.

Ma certi fatti compiti più tardi parlavano troppo chiaro; e dicevano che il *Fascio*, affidato a quelle mani, prendeva le proporzioni minuscole e il carattere meschino di un'agenzia elettorale, diveniva un semplice strumento in mano dei borghesi.

Tutto il sistema sta a provare che sono nel vero.

Coi ferrovieri di borgo S. Salvario, a Torino, Levi andò al Consiglio provinciale; prossimamente andrà al Parlamento.

In occasione di elezioni politiche parziali alla Spezia, raccomandò la candidatura di G. B. Paita, che aveva votate le *Convenzioni*, e non aveva, nella discussione quanto fu lunga, spesa una — *dico una* — parola, in pro del personale che si [illegible]eva.

Più recentemente, per questi ed altri fatti, essendo sorta una falange, piccola di numero ma poderosa di ragioni, a combattere un sistema di sfruttamento delle forze operaie, resosi intollerabile, il signor Levi la eliminò, decretando l'espulsione dal sodalizio dei suoi oppositori.

E non s'arrestò qui questo Boulanger dei ferrovieri; ma servendosi del giornale che egli stampa con denari del *Fascio*, si spinse perfino ad additare all'Italia tutta, come altrettanti arruffapopoli, partigiani, mistificatori *o strumenti coscienti delle Compagnie ferroviarie*, Branconi, Piantoni, Mantovani, Fontana e quanti altri hanno speso, spendono e spenderanno la loro energia per organizzare i ferrovieri, colle basi delle *Unioni* inglesi.

Un'impresa come questa di Levi, convenitene con me, è difficilmente qualificabile! Ma voi che gittate in mezzo alle coorti dei lavoratori italiani il giornale operaio, voi che offrite loro un validissimo strumento di battaglia e di redenzione, voi pei quali il giornalismo è un'arma nobile di missionari civili, di cui ogni onesto si serve per far trionfare la verità e la giustizia; per le ragioni suddette e per tutte quelle che sgorgano facili e spontanee come conseguenze dei fatti su esposti, sentirete il bisogno di aprire le colonne della **Lotta di classe** ai ferrovieri, non tanto per combattere un uomo che tenta snaturare la missione dell'associazione operaia, ma per illuminare quest'esercito di lavoratori così ignaro della lotta fra capitale e lavoro, ma così nobile, così buono nel cuore, così degno delle vostre attenzioni, delle vostre cure, del vostro amore.

CESARE POZZO.

ARTICOLO DI CESARE POZZO
PUBBLICATO SUL 1° NUMERO DEL SETTIMANALE
«LOTTA DI CLASSE» 30-31 LUGLIO 1892

Fuoco amico

Sempre in prima fila nelle lotte della classe, il personale di macchina, e dei ferrovieri tutti, Cesare Pozzo ha naturalmente **molti avversari** nel mondo politico e nelle compagnie ferroviarie (i rapporti coi diretti superiori sono spesso duri ma corretti e basati su reciproca stima).

La forte personalità, lo schierarsi senza tema di impopolarità, l'impegno assiduo, quasi onnipresente, attirano però gelosie, **invidie e critiche** di soci della Macchinisti e Fuochisti, altri ferrovieri o altre organizzazioni della categoria. Ingiustamente gli si rimprovera ambizione e ricerca del tornaconto personale, addirittura di essersi venduto alle compagnie e al governo. Sono falsità, comparse sulla stampa o pronunciate alle spalle, che lo feriscono profondamente. Dai suoi discorsi traspare certo un'alta considerazione di sé e del proprio operato ma, a differenza di altri disonesti, non sfrutta mai le cariche sociali per il proprio interesse.

Il **prezzo pagato** per il suo impegno è sempre molto alto: traslochi punitivi, mancati aumenti di stipendio e scatti di carriera – per non tradire la categoria rifiuta più volte la promozione a capo deposito, la famiglia trascurata per le esigenze della lotta. Il poco tempo libero dal servizio lo impiega per la causa dei lavoratori, spesso parla con rimorso delle attenzioni sottratte alla famiglia, ma «il demone che lo spinge ad operare» lo porta sempre a sacrificare gli affetti, in nome della classe e degli ideali.

Malattia

Per anni Cesare Pozzo sostiene **intensissimi ritmi fisici e intellettuali**, dovuti alle fatiche del lavoro del macchinista e all'impegno profuso nelle conferenze e nella preparazione di innumerevoli scritti politici e sindacali. Troppo per un solo uomo.

Nell'estate 1896 cade vittima di un profondo **esaurimento nervoso**. È costretto a un periodo di riposo a Chiusaforte, dove aveva prestato servizio quando era di stanza a Udine. Torna a Livorno, spinto del «tormento dell'idea», si ributta sul lavoro militante, deve ultimare una storia della Macchinisti e Fuochisti. Sostiene che è «meglio sempre la morte del corpo che quella dell'intelletto». Il male riprende. Nel 1898 è costretto a un nuovo soggiorno a Chiusaforte e poi a cure elettro-terapiche a Udine.

I contemporanei parlano di paralisi progressiva ai lobi del cervello, ma la descrizione dei sintomi fa pensare a un **disturbo bipolare**: «erano periodi, ora comatosi, ora di eccessiva irritabilità, lacrimava senza saper perché, si esaltava per un nonnulla, prima loquace, per precipitare dopo nel più cupo mutismo».

Pubblicata dall'Ass. di M. S. e Miglior. fra i Conduttori di Locomotive delle F. I.

VENT'ANNI
DI
VITA FERROVIARIA

(Storia dell'organizzazione dei Macchinisti e Fuochisti italiani)

Opera postuma
di
CESARE POZZO
(con ritratto e biografia dell'autore)

MILANO
TIPOGRAFIA ADOLFO ROSCHITZ & C.
1899

LA COPERTINA DI
VENT'ANNI DI VITA FERROVIARIA STORIA DELL'ORGANIZZAZIONE DEI MACCHINISTI E FUOCHISTI ITALIANI
PUBBLICATO POSTUMO NEL 1899

Grande Stabilimento Idro-Elettro-Terapico
con apposito locale per la cura KNEIPP (sistema Wörishofen)
DIREZIONE MEDICA A PERMANENZA.
UDINE
Completo gabinetto idroterapico — aperto tutto l'anno — CON APPOSITO LOCALE PER LE APPLICAZIONI SECONDO IL METODO DI CURA KNEIP — bagni a vapore, bagni elettrici generali e parziali — sistema Gärtner unico in Italia — applicazioni elettriche esterne, pneumoterapia, massaggio ecc.
Abbonamento speciale per cura non minore di giorni 20: — Cura idrica semplice con camera nello stabilimento L. 3.50 al giorno, id. senza camera L. 2.00. — Cura idro-elettrica ecc. con camera L. 5.00 al giorno, id. senza camera L. 3.50. — Per bisogni od esigenze speciali prezzi da convenirsi. — Lo Stabilimento non tiene pensione, ma la si può avere a prezzi modicissimi nelle vicine trattorie, ed eventualmente può venir servita anche in camera.
D.r Domenico Galligaris.

UNA PUBBLICITÀ DELLO STABILIMENTO DI UDINE DOVE NEL 1898 CESARE POZZO SI RECA PER CURARSI
«IL FRIULI», 31 AGOSTO 1895

Moti popolari e repressione

Maggio 1898
I moti popolari per il caro pane raggiungono l'apice. Si scatena la **repressione reazionaria** della monarchia e del governo Di Rudinì. È dichiarato lo stato d'assedio. In tutta Italia fioccano perquisizioni e arresti. A Milano il generale Bava Beccaris fa sparare sulla folla con l'artiglieria: è una strage.

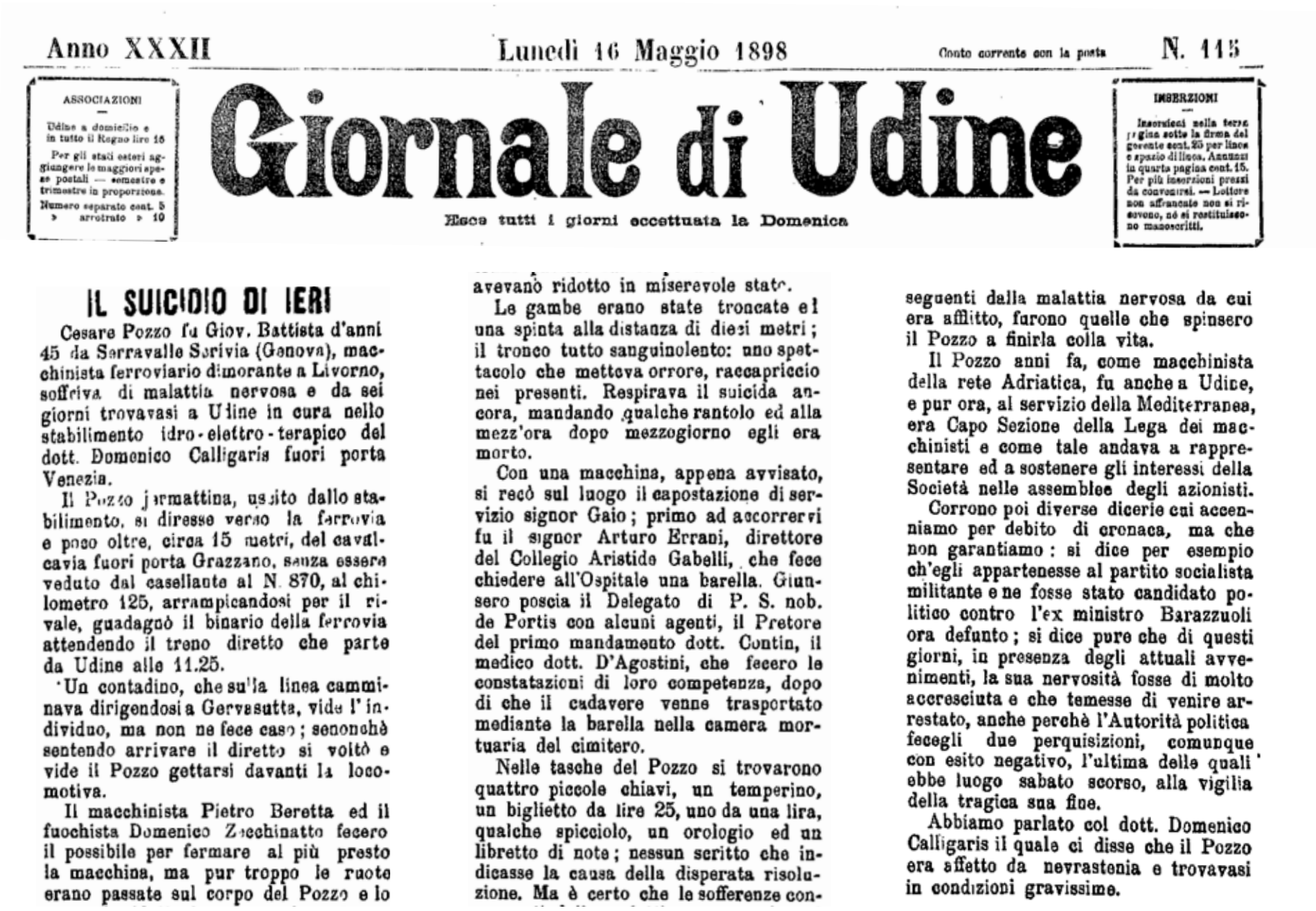
Sempre a Milano, l'esercito occupa la casa dei ferrovieri di via San Gregorio. L'immobile, oggi sede della Società Nazionale Mutuo Soccorso Cesare Pozzo, era stato costruito con i fondi delle varie organizzazioni dei ferrovieri e si sarebbe dovuto inaugurare proprio il 1° maggio. Vari dirigenti dei ferrovieri vengono arrestati, altri sono costretti a nascondersi o a fuggire all'estero.

I MOTI DEL MAGGIO 1898 A MILANO
FOTOGRAFIE DI LUCA COMERIO

Suicidio

Benché malato, Cesare Pozzo è un **sospetto sovversivo**. A Livorno la polizia perquisisce la sua casa. Lui è in cura a Udine *(sullo sfondo la foto della stazione)*. I famigliari lo informano con un telegramma. Cesare Pozzo si spaventa, teme l'arresto. Quando gli agenti di questura lo vengono a cercare nello studio medico, i già fragili nervi non reggono più.

Il **15 maggio 1898** si suicida, lanciandosi sotto la locomotiva del diretto delle 11.25 Udine-Venezia. Di seguito l'articolo pubblicato sul *«Giornale di Udine»*



Anno XXXII — Lunedì 16 Maggio 1898 — Conto corrente con la posta — N. 115

ASSOCIAZIONI

Udine a domicilio e in tutto il Regno lire 16

Per gli stati esteri aggiungere le maggiori spese postali — semestre e trimestre in proporzione.

Numero separato cent. 5
» arretrato » 10

Giornale di Udine

Esce tutti i giorni eccettuata la Domenica

INSERZIONI

Inserzioni nella terza pagina sotto la firma del gerente cent. 25 per linea e spazio di linea. Annunzi in quarta pagina cent. 15. Per più inserzioni prezzi da convenirsi. — Lettere non affrancate non si ricevono, nè si restituiscono manoscritti.

IL SUICIDIO DI IERI

Cesare Pozzo fu Giov. Battista d'anni 45 da Serravalle Scrivia (Genova), macchinista ferroviario dimorante a Livorno, soffriva di malattia nervosa e da sei giorni trovavasi a Udine in cura nello stabilimento idro-elettro-terapico del dott. Domenico Calligaris fuori porta Venezia.

Il Pozzo jermattina, uscito dallo stabilimento, si diresse verso la ferrovia e poco oltre, circa 15 metri, del cavalcavia fuori porta Grazzano, senza essere veduto dal casellante al N. 870, al chilometro 125, arrampicandosi per il rivale, guadagnò il binario della ferrovia attendendo il treno diretto che parte da Udine alle 11.25.

Un contadino, che sulla linea camminava dirigendosi a Gervasutta, vide l'individuo, ma non ne fece caso; senonchè sentendo arrivare il diretto si voltò e vide il Pozzo gettarsi davanti la locomotiva.

Il macchinista Pietro Beretta ed il fuochista Domenico Zecchinatto fecero il possibile per fermare al più presto la macchina, ma pur troppo le ruote erano passate sul corpo del Pozzo e lo avevano ridotto in miserevole stato.

Le gambe erano state troncate ed una spinta alla distanza di dieci metri; il tronco tutto sanguinolento: uno spettacolo che metteva orrore, raccapriccio nei presenti. Respirava il suicida ancora, mandando qualche rantolo ed alla mezz'ora dopo mezzogiorno egli era morto.

Con una macchina, appena avvisato, si recò sul luogo il capostazione di servizio signor Gaio; primo ad accorrervi fu il signor Arturo Errani, direttore del Collegio Aristide Gabelli, che fece chiedere all'Ospitale una barella. Giunsero poscia il Delegato di P. S. nob. de Portis con alcuni agenti, il Pretore del primo mandamento dott. Contin, il medico dott. D'Agostini, che fecero le constatazioni di loro competenza, dopo di che il cadavere venne trasportato mediante la barella nella camera mortuaria del cimitero.

Nelle tasche del Pozzo si trovarono quattro piccole chiavi, un temperino, un biglietto da lire 25, uno da una lira, qualche spicciolo, un orologio ed un libretto di note; nessun scritto che indicasse la causa della disperata risoluzione. Ma è certo che le sofferenze conseguenti dalla malattia nervosa da cui era afflitto, furono quelle che spinsero il Pozzo a finirla colla vita.

Il Pozzo anni fa, come macchinista della rete Adriatica, fu anche a Udine, e pur ora, al servizio della Mediterranea, era Capo Sezione della Lega dei macchinisti e come tale andava a rappresentare ed a sostenere gli interessi della Società nelle assemblee degli azionisti.

Corrono poi diverse dicerie cui accenniamo per debito di cronaca, ma che non garantiamo: si dice per esempio ch'egli appartenesse al partito socialista militante e ne fosse stato candidato politico contro l'ex ministro Barazzuoli ora defunto; si dice pure che di questi giorni, in presenza degli attuali avvenimenti, la sua nervosità fosse di molto accresciuta e che temesse di venire arrestato, anche perchè l'Autorità politica fecegli due perquisizioni, comunque con esito negativo, l'ultima delle quali ebbe luogo sabato scorso, alla vigilia della tragica sua fine.

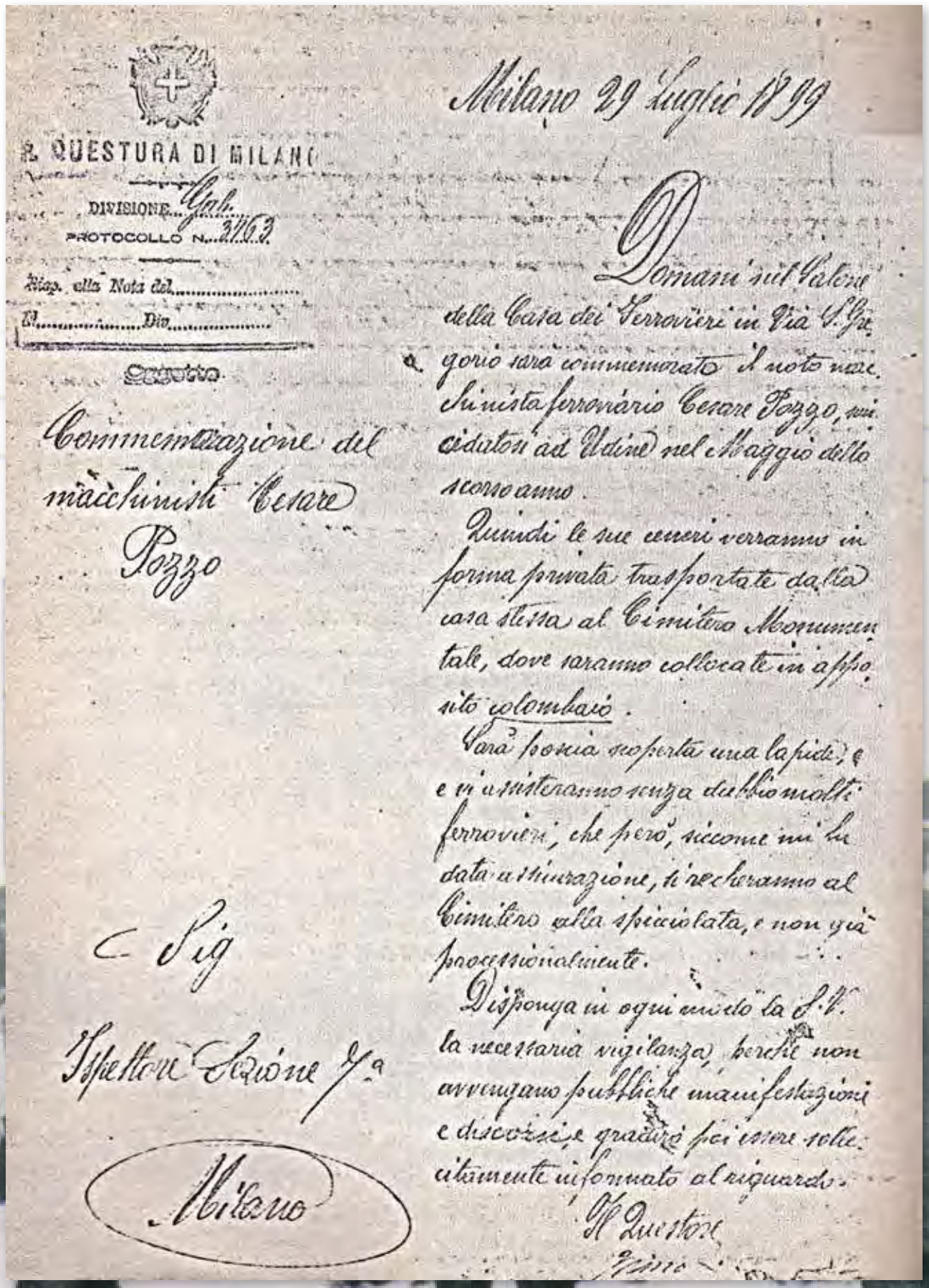
Abbiamo parlato col dott. Domenico Calligaris il quale ci disse che il Pozzo era affetto da nevrastenia e trovavasi in condizioni gravissime.

Spettro

Da morto Cesare Pozzo fa ancora paura. Le sue ceneri sono trasferite nella sua amata Milano solo nel 1899, per l'estremo omaggio che nel maggio '98 non è stato possibile tributargli.

Il questore si attende un'ampia partecipazione e si accerta che il trasporto dalla casa dei ferrovieri di Via San Gregorio al Cimitero Monumentale, avvenga alla spicciolata e non in corteo; dispone quindi la **vigilanza** affinché non si tengano discorsi.

LE ISTRUZIONI DEL QUESTORE PER LA VIGILANZA DEL FUNERALE DI CESARE POZZO



R. QUESTURA DI MILANO
DIVISIONE Gab.
PROTOCOLLO N. 3763
Risp. alla Nota del
Dia

Oggetto
Commemorazione del macchinista Cesare Pozzo

Milano 29 Luglio 1899

Domani sul Salone della Casa dei Ferrovieri in Via S. Gregorio sarà commemorato il noto macchinista ferroviario Cesare Pozzo, suicidatosi ad Udine nel Maggio dello scorso anno.

Quindi le sue ceneri verranno in forma privata trasportate dalla casa stessa al Cimitero Monumentale, dove saranno collocate in apposito colombaio.

Sarà poscia scoperta una lapide, e vi assisteranno senza dubbio molti ferrovieri, che però, siccome mi fu data assicurazione, si recheranno al Cimitero alla spicciolata, e non già processionalmente.

Disponga in ogni modo la S.V. la necessaria vigilanza, perchè non avvengano pubbliche manifestazioni e discorsi, e gradirò poi essere sollecitamente informato al riguardo.

Il Questore
Pinto

C. Sig.
Ispettore Sezione 1.a
Milano

Estremo omaggio

Il giorno della **commemorazione**, il 30 luglio 1899, i ferrovieri scoprono sulla sua tomba una stele con un'iscrizione di Carlo Romussi

IL BUSTO DI CESARE POZZO AL CIMITERO MONUMENTALE DI MILANO
POGGIA SU UNA COLONNA CON LA STELE IN SUA MEMORIA

CESARE POZZO
MACCHINISTA FERROVIARIO
UNITI I COMPAGNI IN UN PENSIERO
FU LA VOCE VINDICE DELL'ANIMA LORO
ARDENTE AMATOR DI GIUSTIZIA
NON SI STANCÒ PER AMAREZZA
NON CEDETTE DAVANTI A SACRIFICI
NELL'ORRENDA BUFERA DEL MAGGIO 1898
SFIDUCIATO SCESE VOLONTARIO NELL'OMBRA DELLA MORTE
COME TUTTI I PRECURSORI
NON VIDE IL SOLE DELLA TERRA PROMESSA

QUI LE CENERI
NEL CUORE DEI COMPAGNI
LA PERENNE MEMORIA

Frontespizio della seconda edizione del 1884 del
Memoriale dei Macchinisti e Fuochisti delle Ferrovie dell'Alta Italia

MEMORIALE

DEI

MACCHINISTI E FUOCHISTI

DELLE

FERROVIE DELL'ALTA ITALIA

AGLI

ONOREVOLI SIGNORI DEPUTATI AL PARLAMENTO

ROMA

SECONDA EDIZIONE CON AGGIUNTE E CORREZIONI

UDINE
TIPOGRAFIA JACOB E COLMEGNA
1884

Statistica sull'età media del personale di macchina dell'Alta Italia pubblicata sul Memoriale

Pensionati	dai	20	ai	30	Anni	Numero	1
»	»	30	»	40	»	»	6
»	»	40	»	50	»	»	9
»	»	50	»	60	»	»	17
»	»	60	oltre		»	»	8
Morti	»	20	»	30	»	»	12
»	»	30	»	40	»	»	22
»	»	40	»	50	»	»	13
»	»	50	»	60	»	»	2
»	»	50	oltre		»	»	1

Statistica sugli stipendi del personale di macchina dell'Alta Italia pubblicata sul Memoriale

Macchinisti a Lire			Numero	Fuochisti a Lire			Numero
2400	—	Annue	29	1350	—	Annue	60
2100	—	»	92	1200	—	»	80
1950	—	»	97	1080	—	»	240
1800	—	»	113	1020	—	»	160
1650	—	»	135	960	—	»	200
1500	—	»	155	900	—	»	200
1350	—	»	127				

MACCHINISTI e FUOCHISTI morti prima di aver diritto a pensioni

Data della morte			Casato e Nome dei decessi	QUALIFICA dei decessi	Età del decesso	Anni di servizio	ANNOTAZIONI
5	Novembre	1870	**Zarantonelli** Giuseppe . . .	Macchinista	44	14	
14	id.	»	**Mornico** Giovanni	id.	45	12	
8	Luglio	1871	**Meneghini** Carlo	id.	38	7	
4	Aprile	1872	**Canepa** Stefano	id.	39	17	
20	Luglio	»	**Bertoletto** Giovanni	id.	60	15	
2	Agosto	»	**Bellocchio** Antonio	id.	35	15	
23	Ottobre	»	**Porrini** Benedetto	Fuochista	52	15	
24	Novembre	»	**Nedalini** Francesco	Macchinista	36	19	Morto in servizio
21	Dicembre	»	**Bonardi** Celestino	Fuochista	29	21	Morto in servizio
20	Novembre	1873	**Bonomi** Mare' Antonio	id.	55	17	
16	Ottobre	»	**Toncelli** Raffaele	id.	39	8	Morto in servizio
10	Febbraio	1874	**Arduin** Francesco	id.	49	21	
14	Agosto	»	**Lodetti** Luigi	id.	57	15	
5	Dicembre	»	**Scorsoni** Gaetano	id.	43	16	
1	Marzo	1875	**Carlon** Domenico	id.	26	2	
20	Agosto	»	**Cecconelli** Giovanni	Macchinista	36	21	
21	Dicembre	»	**Zerbato** Giovanni	id.	48	28	
21	Agosto	»	**Del Monte** Angelo	Fuochista	—	29	Morto in servizio
1	id.	1876	**Costa** Giuseppe	id.	40	15	
2	id.	»	**Bessone** Giuseppe	id.	31	4	
21	Gennaio	1877	**Pemean** Giov. Batt.	Macchinista	41	17	
19	Febbraio	»	**Novara** Carlo	id.	38	16	Morto in servizio
30	Marzo	»	**Ferrero** Giuseppe	id.	52	21	
28	Novembre	»	**Cassina** Paolo	id.	53	26	
24	Dicembre	»	**Fortini** Attilio	id.	47	21	
21	Gennaio	1878	**Trivelli** Vittorio	id.	27	8	
23	Marzo	»	**Lagostena** Giuseppe	id.	52	23	
27	Novembre	»	**Mentasti** Luigi	Fuochista	27	5	
12	Marzo	1879	**Maggioni** Paolo	Macchinista	46	18	
16	id.	»	**Monti** Bartolomeo	id.	39	17	Morto in servizio
12	Maggio	»	**Morandi** Napoleone	Fuochista	29	5	Morto in servizio
3	Agosto	»	**Conti** Edoardo	id.	33	7	
7	Settembre	»	**Anselmo** Antonio	Macchinista	28	9	Morto in servizio
16	Novembre	»	**Ferrari** Francesco	Fuochista	39	12	
24	Dicembre	»	**Folcia** Martino	Macchinista	44	17	
24	Aprile	1880	**Ghirardi** Francesco	Fuochista	31	10	Morto in servizio
2	Giugno	»	**Longo** Davide	id.	56	21	Morto in servizio
6	Agosto	»	**Gamero** Francesco	id.	37	7	
14	Settembre	»	**Micheloni** Luigi	Macchinista	28	7	Morto in servizio
8	Maggio	»	**Mignone** Bartolomeo	Fuochista	38	15	
10	Febbraio	1881	**Colonna** Felice	Macchinista	30	10	
3	Maggio	»	**Bertoncello** Giovanni . . .	id.	59	27	
30	id.	»	**Gelosa** Giov. Batt.	id.	60	27	
26	Giugno	»	**Lando** Michele	Fuochista	61	37	
28	id.	»	**Saviotti** Carlo	Macchinista	34	12	Morto in servizio
19	Luglio	»	**Nanni** Raffaele	Fuochista	27	2	
15	Agosto	»	**Comparotto** Luigi	Macchinista	49	23	Morto in servizio
18	Ottobre	»	**Binetti** Angelo	id.	41	20	
29	id.	»	**Bertoglio** Antonio	Fuochista	37	16	
14	Novembre	»	**Rebora** Vittorio	Macchinista	35	21	
9	Febbraio	1882	**Pollone** Secondo	id.	38	24	Morto in servizio
12	id.	»	**Dal Predari** Giov. Batt. . .	Fuochista	48	28	
2	Marzo	»	**Terucchi** Edoardo	id.	29	4	
5	id.	»	**Colombo** Bernardino	id.	25	2	
18	id.	»	**Cerrato** Francesco	Macchinista	29	9	
21	Maggio	»	**Cabella** Domenico	id.	36	13	
10	Luglio	»	**Scursatone** Giovanni . . .	id.	33	9	
16	id.	»	**Bianchi** Giuseppe	Fuochista	51	23	

Statistica sui decessi fra il personale di macchina dell'Alta Italia pubblicata sul Memoriale

L'appello introduttivo ai deputati

Onorevole Deputato,

QUANDO, riandando sulle severe pagine della storia, ci soffermiamo a riflettere sulle virtù di tante anime forti, che seppero romanamente vivere e romanamente morire; quando, nell'illusione della nostra fantasia, ci appaiono dinanzi le austere e grandi figure d'Arnaldo, Savonarola, Bruno, Mazzini e tutti quei forti caratteri, formanti l'aureola luminosa del martirologio della causa redentrice dell'umanità sofferente, noi ci sentiamo battere fortemente il cuore, sotto l'impressione di lieti e, nel tempo stesso, tristi ricordi.

Di fronte a tanta grandezza di virtù, a tanto sacrificio, a tanta costanza, noi ci troviamo meschini pigmei. Se non che per noi modesti soldati del lavoro, più delle storie delle guerre e le battaglie del pensiero, stringente c'incalza un'altra lotta, non meno aspra, la lotta per l'esistenza. Si rivolga, per poco, lo sguardo ed il pensiero, ad un uomo, vero pioniere della civiltà e del progresso, che intrepido soldato, dì e notte, sfida le perturbazioni della natura sconvolta, fra mille pericoli cimenta la vita, e sul quale pesa tanta responsabilità, sin ora non apprezzata: – tale è il Macchinista ferroviario.

Egregio Cittadino; Voi, che il senso del retto pensiero avete pari alla dottrina, ed alla generosità del cuore; Voi, che strenuo campione nelle lotte di Montecitorio e che nella Vostra vita politica ci deste prove non dubbie di vero patrocinatore della causa redentrice dell'operaio, vogliate accogliere i reclami, che i Macchinisti e Fuochisti delle Ferrovie dell'Alta Italia sottopongono al Vostro assennato giudizio. Se vi paiono giusti e fondati sui veri rapporti fra i due potenti fattori – *Capitale e Lavoro* – tenuto calcolo delle responsabilità, dei pericoli del lavoro medesimo e delle sue specialità, che ci espongono a tutte le vicissitudini atmosferiche, vogliate insistere alla Camera legislativa, dove Voi avete autorevole parola, che a noi pure, il Governo rivolga uno sguardo benigno, un provvedimento di miglior avvenire.

Siate l'interprete nostro, Egregio Cittadino: difendete una classe di lavoratori, che non è indegna della benemerenza del paese e dell'attenzione Vostra.

Dite a coloro che ci governano, che noi concorriamo non insensibilmente allo sviluppo del commercio e dell'industria, e se divergenze diplomatiche dovessero condurre la Nazione ad una guerra, anche sotto l'annerita veste del Macchinista e del Fuochista, batte un cuore generoso, educato a sentimenti d'amor patrio, che colla vapiera può rendere utili servigi.

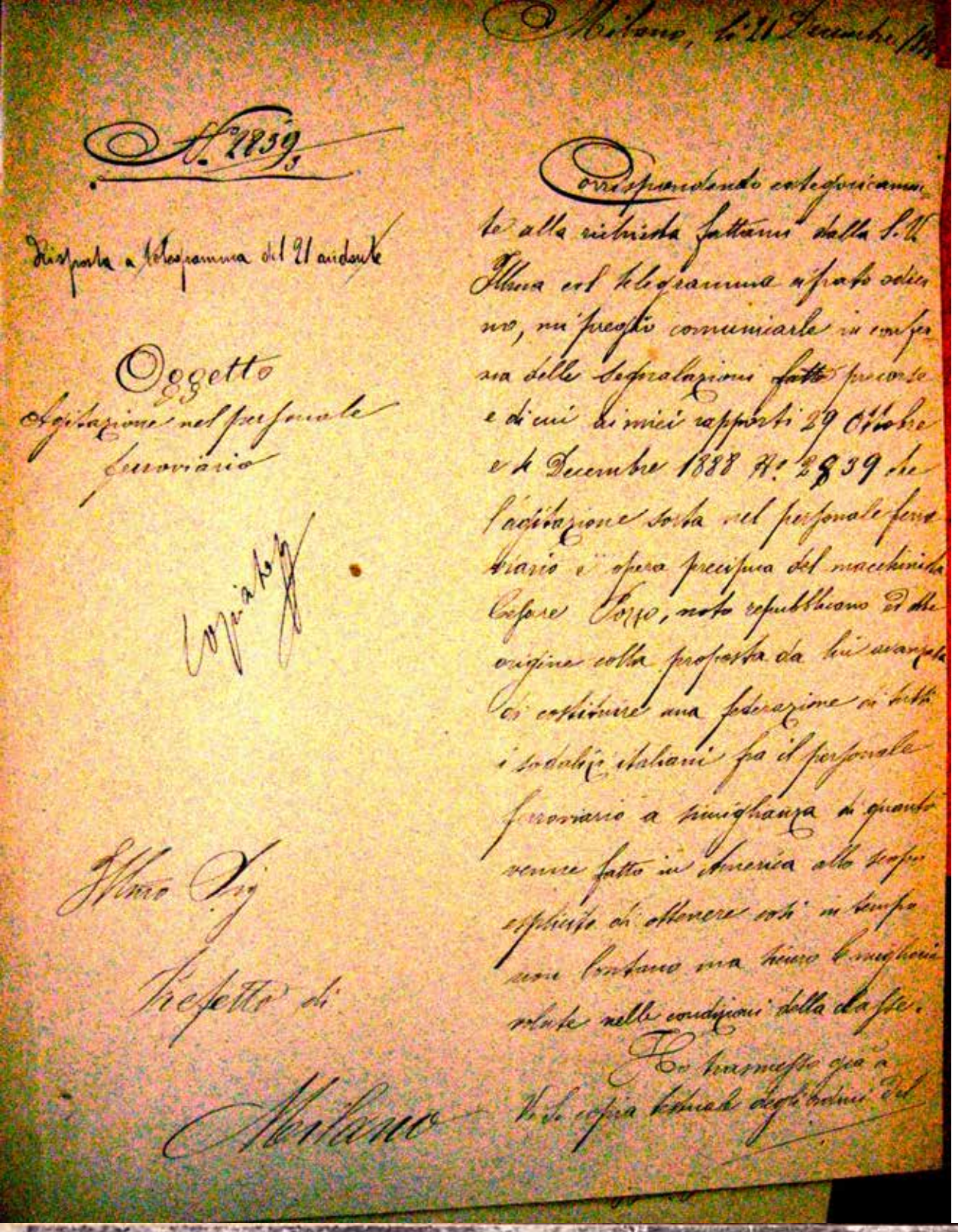
Dite al Governo che non ci dimentichi nell'assetto che sta per dare all'esercizio ferroviario, imperocchè se le condizioni attuali hanno seminato e seminano il malcontento, domani potremmo essere messi in condizioni peggiori.

Ditegli, infine, che tutte le vie conciliative le abbiamo percorse; che sono sei lunghi anni passati ad inoltrare istanze e petizioni invocanti miglioramenti. In tutti gli uffici della burocrazia pervennero i nostri lamenti; Ingegneri Capi Trazione, Direttore Generale, Presidente del Consiglio d'Amministrazione delle nostre ferrovie, lo stesso Ministro dei lavori pubblici, tutti seppero le nostre lagnanze, ma nessuno diè ascolto alla nostra voce, che domandava giustizia.

Vogliate accettare quest'incarico, ed aggradite, Onorevole Deputato, i sensi della più distinta stima e considerazione in unione ai più vivi ringraziamenti di chi si pregia segnarsi

Milano, 1 novembre 1884.

Devotissimo servitore
POZZO CESARE — *relatore.*



Milano, li 31 Dicembre 188

N. 2839

Risposta a telegramma del 31 andante

Oggetto
Agitazione nel personale ferroviario

Copia

Corrispondendo categoricamente alla richiesta fattami dalla S.V. Ill.ma col telegramma sopra citato, mi pregio comunicarle in conferma delle segnalazioni fatte precedentemente e di cui ai miei rapporti 29 Ottobre e 4 Dicembre 1888 N.i 2839 che l'agitazione sorta nel personale ferroviario è opera precipua del macchinista Cesare Pozzo, noto repubblicano ed ebbe origine colla proposta da lui avanzata di costituire una federazione di tutti i sodalizi italiani fra il personale ferroviario a somiglianza di quanto venne fatto in America allo scopo esplicito di ottenere così in tempo non lontano ma sicuro le migliorie volute nelle condizioni della classe.

Ho trasmesso per a V.S. copia [illegible] degli [illegible]

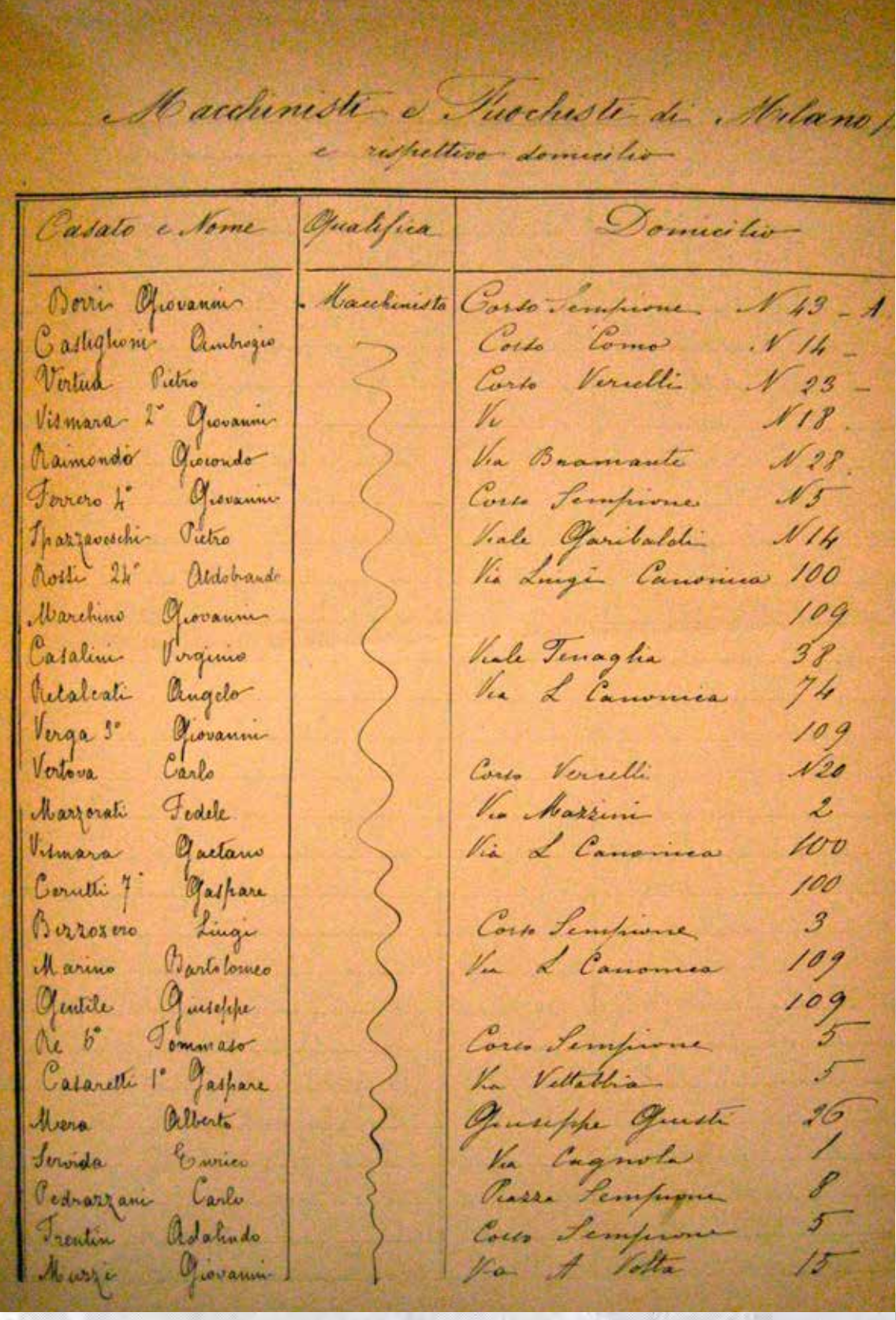
Ill.mo Sig. Prefetto di Milano

RISPOSTA DEL QUESTORE AL TELEGRAMMA DEL PREFETTO

«l'agitazione sorta nel personale ferroviario è opera precipua del macchinista Cesare Pozzo, noto repubblicano ed ebbe origine colla proposta da lui avanzata di costituire una federazione di tutti i sodalizi italiani fra il personale ferroviario a somiglianza di quanto venne fatto in America allo scopo esplicito di ottenere così in tempo non lontano ma sicuro le migliorie volute nelle condizioni della classe»
(Archivio di Stato di Milano)

ORDINE DI TRASFERIMENTO A MORETTA DI CESARE POZZO

incorniciato fra simboli ferroviari fra i quali, in basso, la ruota alata, emblema delle ferrovie in molti paesi del mondo. Il trasferimento è motivato con *«ragioni di ordine e disciplina»* per aver promosso la *«non giustificata agitazione dei macchinisti»*. Il cimelio è conservato presso la Biblioteca dei trasporti e della mutualità Cesare Pozzo



Macchinisti e Fuochisti di Milano
e rispettivo domicilio

Casato e Nome	Qualifica	Domicilio
Borri Giovanni	Macchinista	Corso Sempione N 43 - A
Castiglioni Ambrogio		Corso Como N 14 -
Vertua Pietro		Corso Vercelli N 23 -
Vismara 2° Giovanni		Vie N 18.
Raimondo Giocondo		Via Bramante N 28.
Ferrero 4° Giovanni		Corso Sempione N 5
Sparzaroschi Pietro		Viale Garibaldi N 14
Rossi 24° Aldobrando		Via Luigi Canonica 100
Marchino Giovanni		109
Catalini Virginio		Viale Tenaglia 38
Retalcati Angelo		Via L Canonica 74
Verga 3° Giovanni		109
Vertova Carlo		Corso Vercelli N 20
Marzorati Fedele		Via Mazzini 2
Vismara Gaetano		Via L Canonica 100
Cerutti 7° Gaspare		100
Berrosero Luigi		Corso Sempione 3
Marino Bartolomeo		Via L Canonica 109
Gentile Giuseppe		109
Re 6° Tommaso		Corso Sempione 5
Catarelli 1° Gaspare		Via Valtellina 5
Mera Alberto		Giuseppe Giusti 26
Serinda Enrico		Via Cagnola 1
Pedrazzani Carlo		Piazza Sempione 8
Trentin Adalindo		Corso Sempione 5
Mazzi Giovanni		Via A Volta 15

SCHEDATURA DI MASSA
Prima pagina dell'elenco del personale di macchina in forza alla rete Mediterranea nel deposito di Milano, stilato nel febbraio 1889 dall'ispettore della sezione di P.S. della Stazione Centrale (Archivio di Stato di Milano). Un elenco simile fu redatto anche per i macchinisti e fuochisti della Rete Adriatica

Il perchè della dimostrazione

Al Macchinista *POZZO CESARE*, Presidente della Società dei Macchinisti e Fuochisti Ferr.ri Italiani, che seguendo l'ordine di abbandonare Milano per avere patrocinato la causa comune degli Agenti Ferroviari, tutti i Colleghi, Amici e conoscenti, dolentissimi di perdere il leale e indefesso compagno, gli danno il sincero saluto colla speranza in cuore del suo prossimo ritorno.

Milano, li 8 Gennaio 1889

IL VOLANTINO PER LA DIMOSTRAZIONE DI SALUTO A CESARE POZZO IN PARTENZA DA MILANO

«Un demone nel petto che spinge ad operare»

Cesare Pozzo dedica l'intera sua vita alla causa del personale di macchina e dei ferrovieri tutti. Nel 1890 lascia la carica di presidente della Società di mutuo soccorso fra macchinisti e fuochisti, ma viene nominato a **capo della commissione di propaganda**: al presidente effettivo rimane la gestione amministrativa del mutuo soccorso, mentre lui è incaricato della guida politica del Sodalizio.
È un ruolo ritagliato su misura, è infatti convinto che l'**emancipazione** possa arrivare soltanto con l'**unione dei lavoratori**, per tramite dell'organizzazione, e con lo **sviluppo della coscienza di classe**, per tramite dell'educazione.

Insieme ad altri, Cesare Pozzo promuove la creazione di un'organizzazione unitaria di tutti i ferrovieri. L'obiettivo è raggiunto nel 1894, quando nasce la **Lega Ferrovieri Italiani**, il primo vero sindacato dei lavoratori delle strade ferrate.
Negli stessi anni abbraccia gli **ideali socialisti** e si adopera per diffonderli fra i colleghi. Inserisce la questione dei ferrovieri nella più generale questione sociale e nel conflitto capitale-lavoro, poiché i ferrovieri dipendono da grandi compagnie private e sono sfruttati per i turni di lavoro massacranti.

La forte personalità, lo schierarsi senza tema d'impopolarità, l'impegno assiduo, quasi onnipresente, attirano anche **gelosie, invidie e critiche interne** di soci della Macchinisti e Fuochisti e altri ferrovieri. Ingiustamente gli si rimprovera ambizione e ricerca del tornaconto personale.

ORDINE DI TRASFERIMENTO A MORETTA DI CESARE POZZO
incorniciato fra simboli ferroviari fra i quali, in basso, la ruota alata, emblema delle ferrovie in molti paesi del mondo. Il trasferimento è motivato con *«ragioni di ordine e disciplina»* per aver promosso la *«non giustificata agitazione dei macchinisti»*.
Il cimelio è conservato presso la Biblioteca dei trasporti e della mutualità Cesare Pozzo

Al contrario, **il prezzo pagato è molto alto**. La compagnia ferroviaria lo sottopone a numerosi traslochi di sede, spesso punitivi (da Pontedecimo, a Udine, Cremona, Pavia, Milano, Moretta, Siena, Livorno).
Per non tradire la categoria rifiuta la promozione a capo deposito, e per le esigenze della lotta trascura la famiglia. Il poco tempo libero dal servizio lo impiega per la causa dei lavoratori, prestandosi a scrivere libri e opuscoli e a tenere conferenze un po' in tutta Italia.

L'impegno organizzativo e le fatiche del macchinista lo portano ad ammalarsi. Nel 1898, quando scoppiano i moti popolari per il caro-pane e si scatena la repressione reazionaria del governo, Cesare Pozzo non resiste alla pressione poliziesca e si suicida.

Lega Ferrovieri Italiani

Appendice N. 7 al Memoriale

(sulle condizioni dei ferrovieri)

Dettagli

SULLE

Condizioni dei conduttori di locomotive

Novembre 1896

- Empoli Tip. Travenari 1896 -

OPUSCOLO DELLA LEGA FERROVIERI ITALIANI, 1896

DISTINTIVO DELLA SOCIETÀ DI MUTUO SOCCORSO FRA MACCHINISTI E FUOCHISTI

UNO DEI TRE PANNELLI DE «IL LAVORO REDENTO» O «TRITTICO DEI FERROVIERI», 1898
Adorna la volta del salone liberty della sede della Società Nazionale di Mutuo Soccorso Cesare Pozzo.
Ideazione dell'opera: Giuseppe Mentessi. Realizzazione del pannello: Innocente Cantinotti

Società Nazionale di Mutuo Soccorso Cesare Pozzo

CASA DEI FERROVIERI
Ancora oggi sede della SNMS Cesare Pozzo.
Scorcio dei primi del '900.

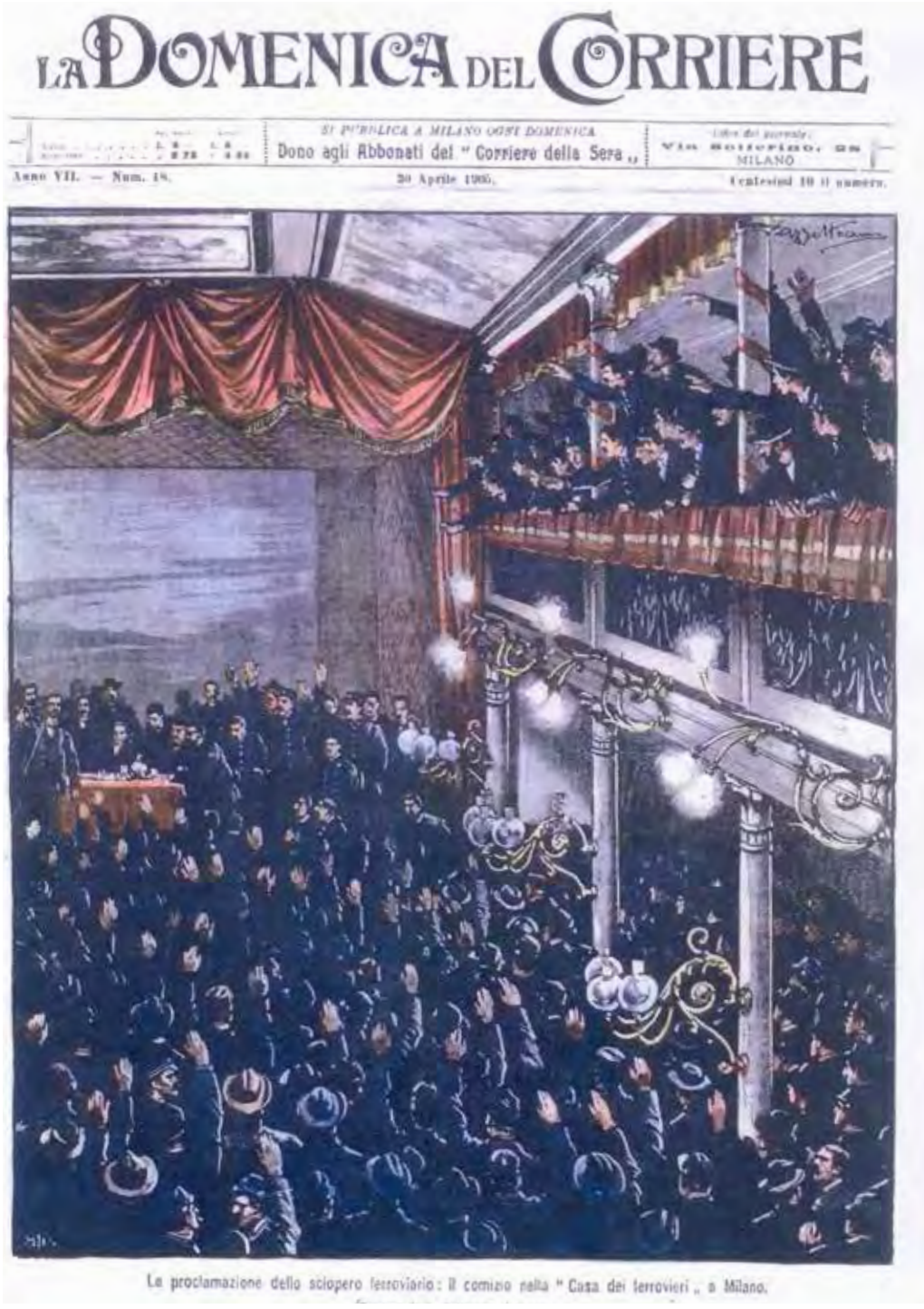
DELEGATI ALL'ASSEMBLEA
del 26 e 27 giugno 1925

La Società di mutuo soccorso fra macchinisti e fuochisti svolge anche un **ruolo rivendicativo**, di "miglioramento" o a carattere di "resistenza", come si usa dire a fine Ottocento. Nel 1898 si trasferisce nell'attuale sede di Via San Gregorio a Milano, la **Casa dei ferrovieri**, costruita con l'apporto economico di varie organizzazioni di lavoratori delle strade ferrate.

CARTOLINA DEL 1997 DELLA SNMS CESARE POZZO

Con la formazione della Lega ferrovieri italiani (1894) e poi, soprattutto, del Sindacato ferrovieri italiani (1907), i compiti della Mutua tornano a essere di solo mutuo soccorso per il personale di macchina, sebbene rimanga stretto il rapporto col sindacato.

Durante il ventennio fascista, i soci della Mutua, come tutti i ferrovieri, sono oggetto di provvedimenti repressivi miranti a riorganizzare le Ferrovie dello Stato, colpendo al contempo l'opposizione politica e sindacale: ben 50.000 ferrovieri sono licenziati con l'epurazione. **La Mutua viene commissariata** ma, grazie alla continua opposizione dei 4.000 soci, riesce a resistere al tentativo di assorbirla negli istituti di previdenza obbligatoria creati dal regime.



LA DOMENICA DEL CORRIERE

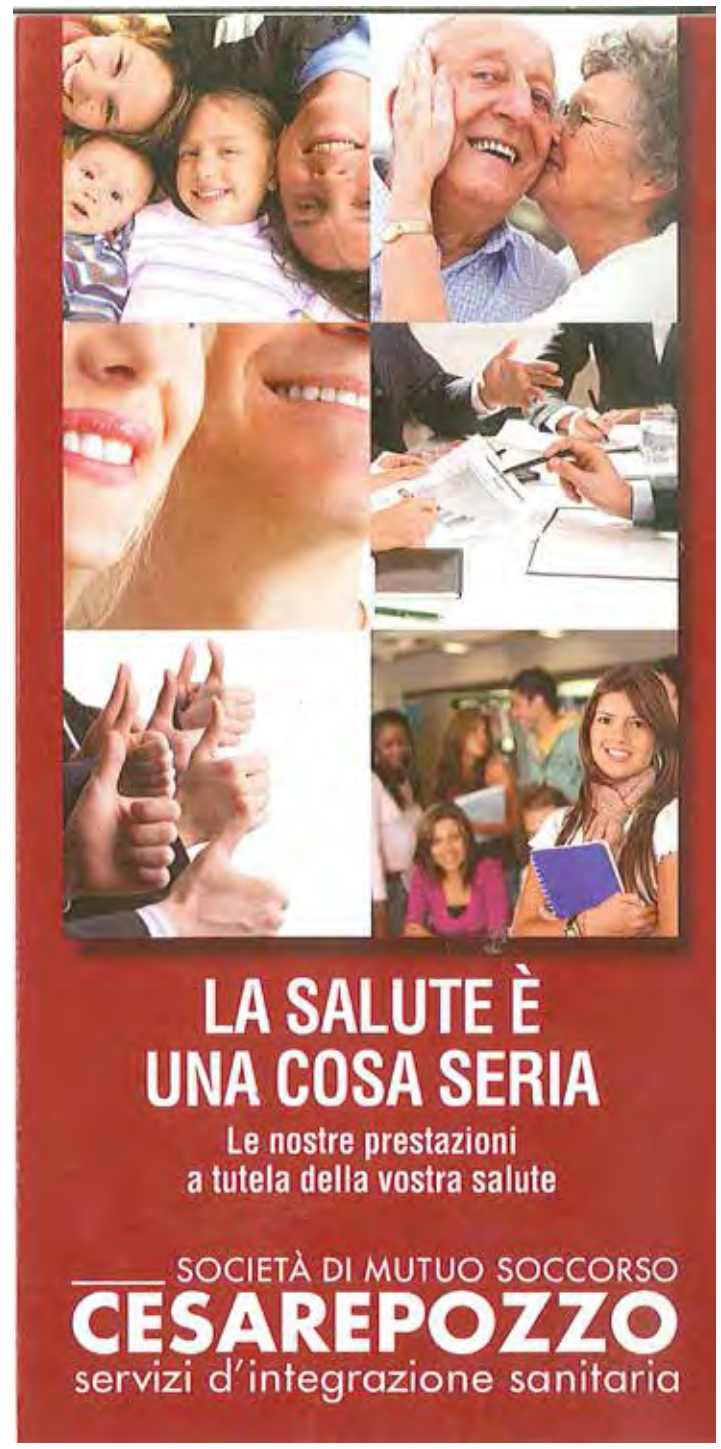
SI PUBBLICA A MILANO OGNI DOMENICA

Dono agli Abbonati del "Corriere della Sera"

Anno VII. — Num. 18. 30 Aprile 1905. Centesimi 10 il numero.

La proclamazione dello sciopero ferroviario: Il comizio nella "Casa dei ferrovieri" a Milano.

PROCLAMAZIONE DI UNO SCIOPERO FERROVIARIO NEL SALONE DELLA CASA DEI FERROVIERI
«La Domenica del Corriere», 30 aprile 1905



VOLANTINO DEL 2009 DELLA SNMS CESARE POZZO

Nel dopoguerra prosegue l'attività di mutuo soccorso (sussidi di malattia, infortunio e decesso, assistenza legale). **Su impulso del presidente Gabriele Ferri, la Mutua si apre all'esterno**: nel 1976 è consentita l'iscrizione a tutti i ferrovieri, nel 1980 a tutti i lavoratori dei trasporti, nel 1992 a tutti i lavoratori dipendenti e nel 1994 all'intera cittadinanza, assumendo l'attuale denominazione di **Società Nazionale di Mutuo Soccorso Cesare Pozzo.**

Il Sodalizio è stato capace di evolvere e adeguarsi all'emergere di nuove necessità e bisogni. Ha via via concentrato la propria attività in ambito socio-sanitario, ampliando l'offerta di sussidi e, negli ultimi anni, entrando nel settore dei fondi sanitari integrativi. Con il ritrarsi del welfare pubblico e la conseguente affermazione di esperienze integrative, **la mutualità volontaria ha assunto una nuova importante funzione sussidiaria e solidaristica.**

I dati dimostrano il successo del mutualismo e la sua attualità. I 18.000 soci del 1976, grazie all'apertura voluta da Gabriele Ferri, sono 94.000 nel 1997. Nel 2013 i soci della Cesare Pozzo (tradizionali e dei fondi sanitari integrativi) diventano 168.000.