

**TOSCANA 2019**

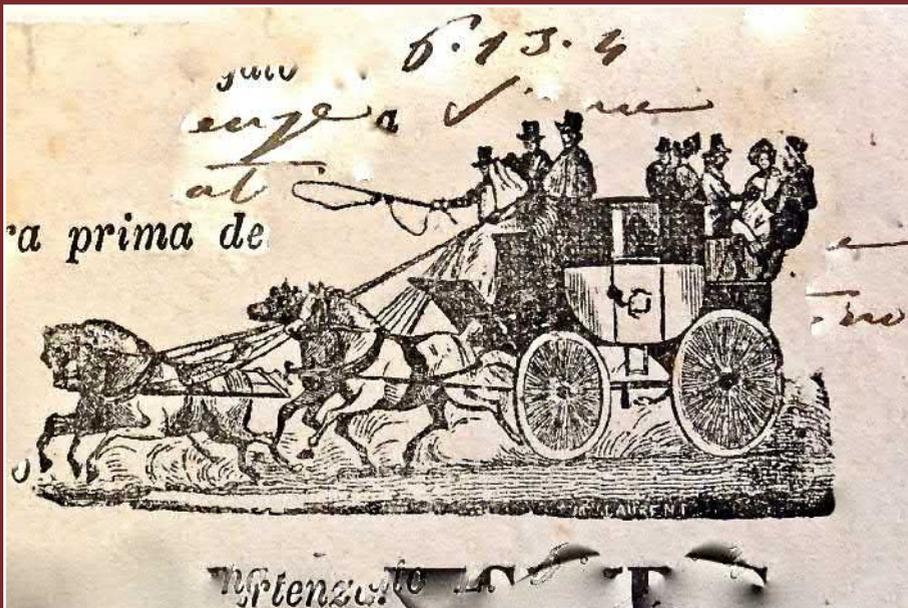
*A.S.Po.T.*  
Associazione per lo Studio della Storia  
Postale Toscana

*Fabrizio Finetti*

CON LA COLLABORAZIONE DI MARCO TANZINI

LA POSTA PRIVATA NEL GRANDUCATO DI TOSCANA

# IL SERVIZIO DELLE DILIGENZE



# A.S.Po.T. Associazione per lo Studio della Storia Postale Toscana

[www.aspot.it](http://www.aspot.it)

La "Associazione per lo Studio della Storia Postale Toscana", fondata nel 1995, ha lo scopo di promuovere e sviluppare lo studio e la conoscenza della storia postale della Toscana.

Ne fanno parte soci residenti in Italia e all'Estero.

Queste le principali iniziative dell'A.S.Po.T..

- ✓ "Il Monitore della Toscana", rivista semestrale sulla quale vengono pubblicati articoli di storia postale e filatelia toscana.
- ✓ "Catalogo dei Bolli Prefilatelici Toscani".
- ✓ Periodici incontri, nel corso dei quali sono trattati argomenti di storia postale toscana.
- ✓ Visita a musei postali o a località ove si svolsero eventi rilevanti per la posta.
- ✓ Incontri con associazioni filateliche affini.
- ✓ Realizzazione di collezioni collettive presentate anche in occasione di manifestazioni e mostre non filateliche.



La rivista dell'ASPOT  
"IL MONITORE DELLA TOSCANA"  
esce semestralmente e viene inviata gratuitamente ai soci.

Iscrizioni ed informazioni

[segreteriaaspot@gmail.com](mailto:segreteriaaspot@gmail.com)

*Fabrizio Finetti*

*CON LA COLLABORAZIONE DI MARCO TANZINI*

*LA POSTA PRIVATA NEL GRANDUCATO DI TOSCANA*

# *IL SERVIZIO DELLE DILIGENZE*

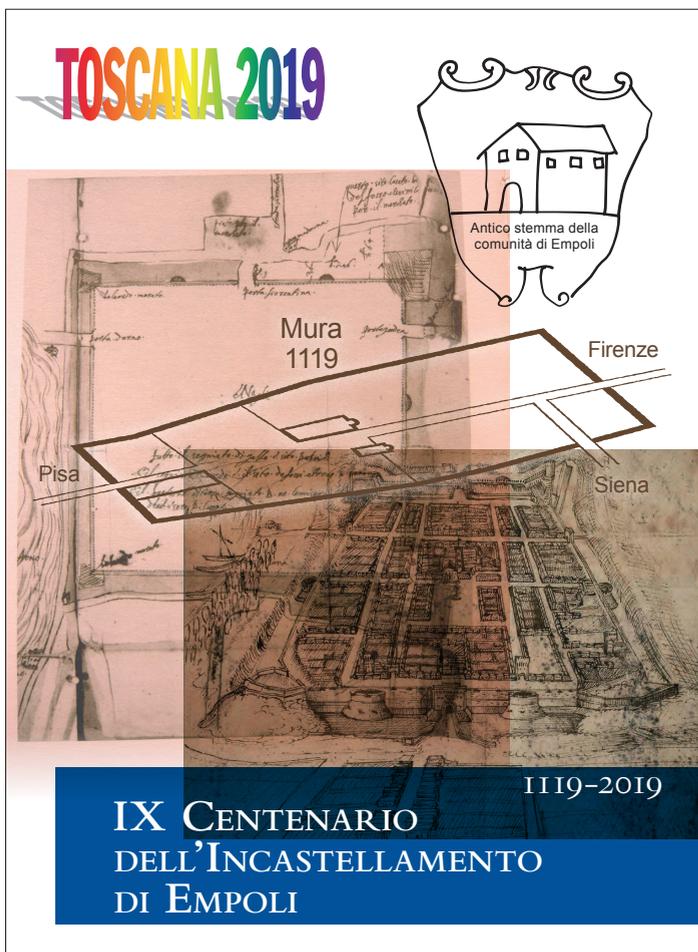
*Progetto editoriale a cura di Alessandro Papanti*

*Ringraziamenti: Franco Canepa, Giovanni Guerri,  
Roberto Monticini, Paolo Saletti*



## INDICE

Presentazione	p. 3
‘Pubblico e privato’	p. 4
La posta in carrozza	p. 7
Il viaggio ‘in diligenza’	p. 10
Bolli delle diligenze toscane	p. 16
Appendice:	p. 40
<i>I titoli di viaggio e la pubblicità delle diligenze</i>	p. 41
<i>Motivi e incisioni delle lettere di condotta</i>	p. 45
<i>Bolli degli spedizionieri e dei corrispondenti postali</i> <i>(Forwarders)</i>	p. 49



## Presentazione

Anche quest'anno la manifestazione Toscana 2019 si tiene presso il Palazzo delle Esposizioni di Empoli.

L'annullo filatelico celebra il XI centenario dell'incastellamento di Empoli: alla fine del 1119, la contessa Emilia, moglie del conte Guido Guerra, dette agli Empolesi la facoltà di edificare il nuovo castello intorno alla pieve di S. Andrea, esistente fin dal V secolo, non lontano da quello di Empoli Vecchio distrutto dalle guerre. Il perimetro della nuova costruzione corrisponde all'incirca all'attuale centro storico.

L'argomento affrontato da questa monografia, il servizio postale sulle diligenze, ha avuto un precedente illustre con la pubblicazione da parte del Bargagli Petrucci del terzo volume della Monografia delle poste toscane. Dopo 34 anni da quella pubblicazione, abbiamo ritenuto opportuno, nel quadro di revisione generale di tale opera che Aspot sta da tempo portando avanti, aggiornare le notizie ivi riportate avvalendoci degli studi e delle collezioni di Marco Tanzini e di Fabrizio Finetti, che ha provveduto alla stesura del volume *La posta privata nel Granducato di Toscana – Il servizio delle diligenze*. La parte più innovativa di questo studio riguarda la pubblicazione di oltre 70 documenti che permettono al lettore di avere una guida certa per valutare e classificare gli annulli. Come già visto nel caso delle strade ferrate, la mancanza di privata postale nel Granducato lasciò spazio ai servizi alternativi per il recapito di lettere e pacchi. L'argomento aveva già attirato l'attenzione di molti studiosi illustri, dal Mezzadri al Maltinti ed al Vollmeier ed infine di Pier Luigi Ciucci che aveva redatto il capitolo della Monografia. Molte erano le società operanti nel settore che coprivano le principali direttrici di traffico lungo le strade postali. Pochi in realtà sono i nominativi ai quali possiamo associare con certezza percorsi e tempi del servizio e raramente le lettere trasportate riguardano argomenti diversi dal commercio, però il quadro che ne esce è affascinante e ci permette di capire che la rivoluzione delle strade ferrate progressivamente ridusse al lumicino una storia di movimentazione di persone e cose che risaliva, con poche modifiche, al periodo romano e che aveva classificato modalità e tempi di spostamento secondo precisi parametri. Che il viaggio in diligenza fosse una vera avventura, ce lo ricordano le cronache dell'epoca! *La vera guida per chi viaggia in Italia con la descrizione di tutti i viaggi e sue poste*, di Francesco Tiroli, edita nel 1775 fornisce, oltre alla descrizione dei luoghi attraversati, un comodo manuale di sopravvivenza per il viaggiatore! Oltre all'invito a far testamento prima di un lungo viaggio, necessario per i pericoli del percorso, i consigli pratici riguardano la scelta del vetturino, il cibo, le osterie e poste ed infine, cosa valida all'epoca ma tornata ahimé di attualità ai giorni nostri; il consiglio finale: *non si fidi troppo al passare per i Ponti senza prima assicurarsi che sieno stabili*: nel dubbio meglio scendere e proseguire a piedi.

Un ringraziamento a tutti i soci che hanno contribuito alla realizzazione della manifestazione.

Il Presidente  
Franco Canepa

## ‘PUBBLICO E PRIVATO’

### Poste, corrieri, procacci e vetturini (tra Sette e Ottocento)

Dalla relazione intitolata *Postes de Toscane*, redatta per volere della Reggenza Lorenese negli anni ‘40 del XVIII secolo<sup>1</sup>, si evince che all’epoca la “Ferma delle poste, cioè l’appalto generale (fino al 1744), non gestiva alcun collegamento ma aderendo a criteri di stretta economicità sfruttava il transito dei vettori tradizionali a lunga percorrenza (...).”<sup>2</sup> Al tempo stesso i collegamenti interni, come è facile intuire, erano prerogativa di una variopinta categoria di piccoli imprenditori privati affiancati da altrettanti colleghi che operavano alle dipendenze delle comunità locali.

A partire dalla prima metà dell’800, ai vari procaccia, vetturini e barrocciai, incaricati principalmente del trasporto di merci e persone, più che delle lettere, “si accompagnarono anche le ‘Vetture di Diligenza’, cioè Carrozze trainate da cavalli in grado di garantire un viaggio per posta *diligente*, quindi veloce e ben organizzato.”<sup>3</sup>

Ufficialmente, il primo trasporto postale ricordato con la diligenza, avvenne nel 1815 tra Milano e Genova, ma presto si diffuse anche negli altri Stati della penisola. Queste nuove diligenze erano mezzi di notevoli dimensioni che potevano trasportare fino a 30 persone e per questo motivo potevano essere utilizzate solo su strade in buone condizioni servite da stazioni di posta. In altre parole nacquero come una prerogativa statale funzionante solo sulle Strade Regie: una formula che per poter essere applicata con successo nella realtà toscana necessitava dei dovuti adattamenti.

Questa premessa prelude a una riflessione sull’articolato sistema di rapporti in materia di Poste e trasporti che “costituisce la specificità toscana, avendo il Granducato adottato comunque criteri ‘altri’ rispetto a quelli da monopolio che risalgono all’età delle riforme settecentesche (...).”<sup>4</sup> Un sistema che potremmo definire ‘integrato’, già in essere in epoca medicea, e che assume con il passare degli anni connotati e caratteristiche sempre più peculiari.

In tal senso ci sembra opportuno richiamare il ‘testo sacro’ che governava i trasporti dell’epoca, ovvero la celeberrima *Rinnovazione delle leggi in materia di vino, macello, poste, procacci, vetturini, &c.* pubblicata nel 1704<sup>5</sup> (40 anni prima della suddetta Relazione), che nei suoi capitoli (in particolare il decimo) contiene già tutti gli elementi utili allo sviluppo del nostro excursus.

Nel testo, riportato nel primo volume della Monografia della Poste Toscane,<sup>6</sup> tra l’altro si legge che “*Né meno potranno i suddetti Carrozzieri, e altri, come sopra, che vengono da luoghi, dove sieno Procacci dipendenti dalla Posta, portar lettere sigillate, per dispensarle a Firenze, Pisa e Livorno, per farsene pagare il porto;*” e naturalmente che “*Nessuna persona potrà spedir Corrieri in posta, o mezza posta, Ordinari o Straordinari, con dispacci, o senza, se prima non avrà avuta la permissione dal Generale delle Poste (...)*”.

‘Permissione’ che concretamente possiamo tradurre come possesso di una licenza, o patente rilasciata dalla stessa Sovrintendenza, necessaria per gestire sia i luoghi della Posta, come nel caso del Postiere (fig. 1), che per poter svolgere gli effettivi servizi di trasporto (fig. 2), compresi quelli su tratte diverse dal ‘diritto cammino’ e quindi su tutte quelle ‘traverse’ che costituivano i capillari del sistema viario toscano.<sup>7</sup>

Tuttavia di questa prima era postale resta ancora molto da conoscere, se non altro in termini di pura e legittima ‘curiosità’ collezionistica, avendo perduto memoria, ad esempio, di tutte quelle tariffe da osservarsi nel lontano 1704, “che già sono stampate, tanto circa il porto delle lettere, quanto ancora intorno al pagamento da farsi a’ Procacci, per le condotte di some, fagotti, gruppi, e altro, che portassero da un luogo all’altro.”<sup>8</sup>

Il dibattito sui temi relativi alla gestione di questa pluralità di vettori, non può che registrare un notevole rafforzamento dell’apparato statale durante il primo periodo dell’Amministrazione Lorenese, interrotto (o per meglio dire drasticamente accelerato) dal centralismo assoluto imposto dal Governo Francese tra il 1808 e il 1814. Vanificate in buona misura le riforme Leopoldine, appare più utile alla comprensione del sistema toscano dei trasporti, il quadro di riferimento che si viene a creare durante la Restaurazione con il Governo di Ferdinando III, decisamente orientato a ripristinare ‘l’antica tolleranza’. Ma i tempi stavano cambiando con incredibile velocità, e il suo successore (Leopoldo II) si trovò di fronte alla necessità di riformare profondamente tutta l’amministrazione postale, che prese il nome di Dipartimento Generale delle Poste. I criteri che ispirarono questa riforma perseguirono lo scopo di riportare sotto il controllo statale la circolazione della corrispondenza favorendo l’apertura di un numero sempre maggiore di Uffici Regi e cercando di regolare percorsi e contratti dei mille procaccia e procaccini locali.

L’obiettivo di eliminare, o comunque limitare la promiscuità tra Uffici Regi e quelli a gestione comunitativa, fu perseguita tenacemente ridisegnando compartimenti e circondari postali, e cercando di unificare le tariffe interne eliminando l’odiosa ‘francatura forzata’ che si praticava a Livorno, Pisa e Siena: obiettivo che sarà pienamente raggiunto nel 1836 con l’adozione della cosiddetta tariffa generale.<sup>9</sup>

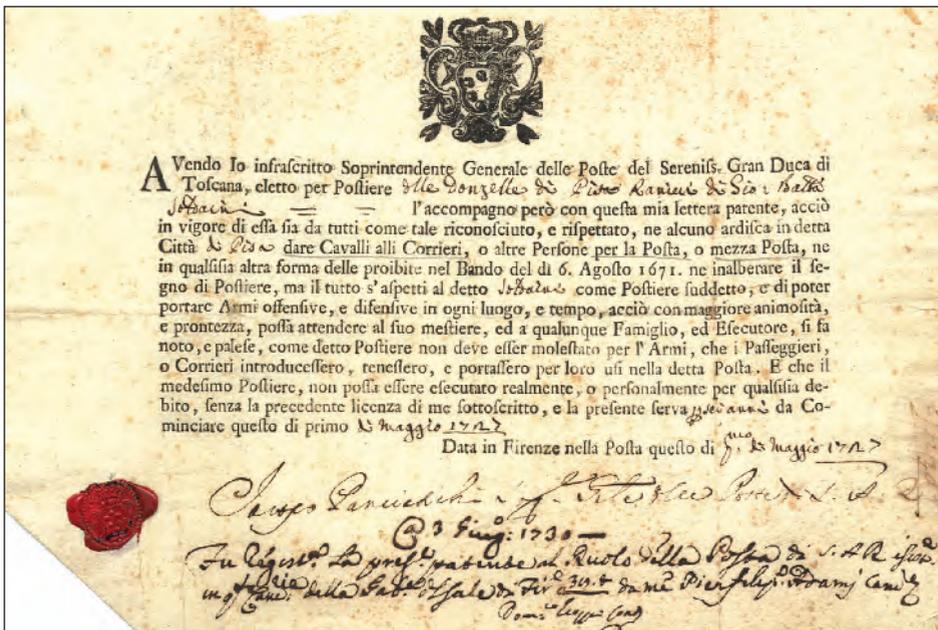


Fig. 1) Patente di Postiere alle “Donzelle di Pisa” concessa il 1° maggio 1727

Num. 27



**R**esta permesso per ora, e per modo di provvisio-  
ne, a *Michel Pacini, o Piero Dugini suo mandato*  
di portare le Lettere, Plichi, e Fagotti da *Arezzo*  
a questa Posta Generale; e  
da questa a *Arezzo*  
e di levare, e consegnare rispettivamente quelle  
Lettere, Plichi, e Fagotti, che li saranno conse-  
gnati per strada. *seno a nuovo Ordine*.

Dato in ~~Firenze~~ nell'Ufizio della Posta ~~Genovese~~,  
questo dì 20 *Luglio* 1746

*Gio. B. Pacini*  
*M. D. Dugini*

*Arezzo*

Fig. 2) Permesso per trasportare le lettere da Arezzo a Firenze, concesso a Michel Pacini e a Piero Dugini il 20 luglio 1746

## LA POSTA IN CARROZZA

### sui legni in *diligenza* e a fianco del vapore

Trascurando la questione più strettamente lessicale, che pretende (con ragione) di distinguere e separare chirurgicamente ruoli e mestieri della categoria, quali quelli di procaccia e procaccini, vetturini e barrocciai, diamo uno sguardo su quella che fu l'evoluzione delle strade e dei mezzi che vi circolavano. Se nella prima metà del XVIII secolo la maggior parte di questi poveri imprenditori andava a piedi e viveva e moriva in condizioni miserabili, come recita un documento allegato alla relazione sulle *Postes de Toscane*, a distanza di un secolo la situazione era sensibilmente mutata in ogni suo aspetto grazie al potenziamento della rete stradale, all'arrivo delle Strade Ferrate e ad una continua serie di riforme.

Per quanto riguarda le strade, “mutano le tecniche costruttive ed i metodi di manutenzione, viene approfondito lo studio preliminare dei tracciati e sono organizzati apparati tecnico-amministrativi più efficienti.<sup>10</sup> In questo contesto, quanto fatto nel Granducato di Toscana occupa un posto senza dubbio di avanguardia. La Toscana arriva all'Unità nazionale con una delle reti viarie più consistenti. La densità di strade regie e provinciali in rapporto alla superficie ed agli abitanti è la più alta di tutta la penisola, ed anche quella complessiva, pari a circa 560 m/kmq, risulta ben superiore ai 310 metri della media nazionale.”<sup>11</sup> In questa politica di allestimento di un attrezzato insieme di collegamenti, le strade costituiscono uno strumento imprescindibile per attivare quei benefici che si ritiene debbano provenire dalla liberalizzazione degli scambi commerciali, e non c'è dubbio che i risultati raggiunti in questo campo rappresentano uno dei maggiori meriti della dinastia lorenese.<sup>12</sup>

Diverso sarà l'atteggiamento tenuto dall'amministrazione granducale nei confronti delle nuove strade di ferro e della 'febbre ferroviaria' che investì il continente negli anni 40 dell'ottocento. “Il Granduca (...) era e rimase sempre molto scettico sull'utilità delle ferrovie: per non apparire però chiuso alle novità tecnologiche che percorrevano in quegli anni l'Europa e soprattutto l'Impero austriaco, accettò (...) di concedere il diritto di prelazione sulla strada ferrata (la futura *Leopolda*) ai sigg. Fenzi di Firenze e Senn di Livorno.”<sup>13</sup> Il disinteresse ed al tempo stesso la preoccupazione per i risvolti economici e finanziari di questa colossale operazione, apparvero in tutta la loro evidenza dalla proclamata volontà dello stesso Granduca di escludere qualsiasi intervento delle finanze pubbliche per avviare e sostenere l'impresa. Ma nonostante questo rifiuto e tutte le varie disavventure, sia finanziarie che esecutive, incontrate dalle società private che si costituirono a breve per la realizzazione di altri tratti ferroviari, nel giro di pochi anni la Toscana si trovò ad avere oltre 252 km di strade ferrate tutte costruite e gestite da privati. “Quando la Leopolda, nel 1848, raggiunse Firenze, la rivoluzione dei trasporti fu totale. In tre ore e mezzo il treno collegava il porto di Livorno con Firenze ad un costo di circa un terzo di quello necessario per via stradale e mettendo in moto un numero inusitato di persone e merci.”<sup>14</sup>

Si apriva così un nuovo capitolo tra privati nel settore dei trasporti: da un lato i titolari

dei tradizionali servizi stradali (in primis gli impresari delle diligenze), dall'altro i nuovi imprenditori del vapore (fig. 3). In assenza di un intervento pubblico che mettesse ordine con una legge quadro (che arriverà solo nel 1850), va da se che i rapporti che si crearono furono piuttosto tesi ed alimentarono una serie di iniziative dettate da spregiudicate strategie di sopravvivenza. Fu così, ad esempio, che Luigi Orcesi, titolare dell'omonima impresa, non si limitò semplicemente a ridurre le tariffe di viaggio sulla tratta Firenze - Pisa - Livorno prima che la ferrovia raggiungesse la capitale, ma addirittura promosse una forma di aggio verso le azioni della società costruttrice della Leopolda, al punto di farne cadere sensibilmente il valore (prima che la linea venisse inaugurata).

Diversamente, in un paese all'avanguardia come l'Austria, il legislatore ritenne necessario determinare i rapporti tra le imprese delle strade ferrate e la cosiddetta 'regalia postale'. Nel 1838, pertanto, furono emanati due regolamenti, l'uno relativo al trasporto delle lettere, l'altro, chiamato 'Regolamento sulle Diligenze', concernente il trasporto dei plichi voluminosi e delle persone. Analogamente a quanto avveniva in Toscana, "l'organizzazione postale si serviva di veicoli di vario tipo, sui quali potevano trovare posto anche taluni passeggeri. Si andava dalle vetture leggere e veloci, come le carrozze usate dai corrieri, destinate al trasporto della corrispondenza e soltanto in maniera residuale a quello dei viaggiatori, fino alle più comode e capienti 'velociferi' e 'malleposte'".<sup>15</sup>



Fig. 3) Lettera da Pescia a Firenze del 28 febbraio 1856, diretta al rappresentante politico Giuseppe Garzoni, in seguito anche sindaco di Firenze. La lettera, inoltrata per ferrovia, con buona probabilità fu rispedita tramite il servizio di diligenze gestito dall'impresa Papini, che in questo caso garantiva un più sicuro recapito nel piccolo centro di Collodi, ovviamente non servito dalla linea ferroviaria.

In generale, comunque, possiamo affermare che questa nuova ed aggressiva forma di concorrenza rappresentata dalle vie ferrate, non provocò la fine del trasporto su legno, ma piuttosto innescò una serie di adattamenti e trasformazioni aziendali allo scopo di ammortizzarne le conseguenze.

Certamente non fu una coincidenza l'apparizione dei primi bolli 'postali' delle imprese di diligenze, proprio sul finire degli anni '30. In particolare è interessante osservare come questa nuova consuetudine di marcare la corrispondenza che veniva affidata loro, fu inaugurata sulla tratta Pisa - Livorno (evidentemente una delle più trafficate e remunerative) e sia stata adottata in contemporanea da due imprese concorrenti (la Mosti e la Gasperini). Questa tracciabilità ci permette di stimare, anche se in maniera relativa, il volume di corrispondenza trasportata da tali vettori, che non fu certo trascurabile, anche se non paragonabile a quello realizzato dalle strade ferrate.

Al tempo stesso, il fatto che i bolli delle diligenze si moltiplicarono nei due decenni successivi, testimonia della vitalità di un settore tutt'altro che rassegnato a soccombere ai nuovi tempi.

In ogni caso, di necessità si dovette fare virtù. E perciò si adottarono le più diverse strategie commerciali, dall'aumento del numero di corse giornaliere, agli accordi societari su tratte comunicanti per garantire la copertura di buona parte del territorio nazionale. Nonostante ciò, la concorrenza tra i vari imprenditori si fece spietata e lo divenne soprattutto dove la torta da spartire non era poi così grande. Significativa in tal senso è la vicenda che vede protagonisti Mariano Calindri e Luigi Orcesi (sempre lui) su vari fronti, a cominciare dall'appalto del tratto Firenze - Arezzo e viceversa. Nel 1838 il Calindri "*che da 14 anni fa il corso delle diligenze da Perugia a Firenze, chiede che sia impedito al sig. Luigi Orcesi, intraprendente delle diligenze fra Livorno e Firenze, di ottenere l'autorizzazione di far giungere in Perugia le sue diligenze*".<sup>16</sup> In seguito, seguendo la ricostruzione fatta da Paolo Marcarelli, scopriamo che nel 1840 "si era cercato di revocare il servizio a Mariano Calindri (da Perugia a Firenze) ed il 31 agosto di quell'anno l'Orcesi è ben felice di comunicare al Gonfaloniere di Perugia che al Calindri, suo concorrente *è stata inibita la continuazione delle corse (...)*." Sparito dalla scena il Calindri, l'Orcesi detta le condizioni del nuovo contratto per la tratta Firenze - Perugia, e ricorda che il suo corso avrebbe fatto corrispondere direttamente la città umbra con Livorno e Bologna, andando in *Alta Italia, Francia, Svizzera, Germania, di maniera che il commercio di Perugia ne risentirebbe i più grandi vantaggi (...)*, ma per attivare questa linea chiedeva non poco: l'esclusiva per almeno dodici anni, la scorta dei dragoni a cavallo, il trasporto della corrispondenza e una indennità di 1.000 scudi annui legata alla *'tassa barriera del transito delle sue diligenze a quel confine pontificio'*.

Finalmente, nel 1841 venne attivata la linea di diligenze Firenze-Perugia-Roma via Foligno: all'Orcesi spettava la tratta da Firenze a Perugia, dove si trovava la coincidenza per Roma dell'altro appaltatore Ridolfi. Ma nell'agosto del 1842 l'Orcesi già comunicava al Ridolfi i pessimi risultati della sua gestione, *'dimostrati dall'esperienza di oltre un anno'*, e che di conseguenza avrebbe cessato le corse dal 10 di agosto. Evidentemente non era tutto oro ciò che luccicava.

Un'altra maniera per ricavare utili da questa nuova situazione che si era venuta a creare,

era quella di aggiudicarsi gli appalti per la raccolta e la consegna della corrispondenza che viaggiava preferibilmente sulla strada ferrata, ma che doveva essere recapitata in località non servite dalla ferrovia. E proprio per evidenziare la regolare autorizzazione del servizio, supponiamo che alcune imprese, come ad esempio la Bottaini, abbiano cambiato ragione sociale e sostituito la dicitura ‘diligenza’ con il termine ‘procaccia’, nei bolli con cui contrassegnavano le loro lettere.<sup>17</sup>

Tutte queste iniziative, concentrate in un fazzoletto di rotte commerciali e messe in atto da un numero piuttosto elevato di piccoli imprenditori (spesso per brevi periodi), non facilitano la ricostruzione di un quadro d’insieme esauriente su quello che fu il trasporto della corrispondenza operato dalle diligenze, anche perchè molte delle imprese di cui conosciamo l’esistenza non hanno lasciato altre tracce evidenti che favoriscano la ricostruzione di tale quadro. Per questo è lecito pensare che le imprese autorizzate al trasporto della corrispondenza fossero solo quelle che contrassegnavano le lettere loro affidate con veri e propri bolli di tipo postale (ad eccezione della Diligenza Benelli).

E nel difendere questa tesi ci ‘conforta’ il fatto che negli ultimi decenni i ritrovamenti di documenti utili ad accrescere le nostre conoscenze in materia siano stati veramente pochi, lasciando sostanzialmente invariato il quadro presentato a suo tempo nel 3° volume della Monografia delle Poste Toscane. A noi resta il piacere di rinfrescare ed aggiornare questa memoria attraverso un catalogo più razionale, ravvivato dai colori e da tutti quei documenti accessori (titoli di viaggio, orari, polizze di carico, etc.) che contribuiscono non poco a formare il piacere di collezionare. Ma non prima di aver ricordato cosa voleva dire davvero viaggiare *in diligenza* ...

## IL VIAGGIO “*in diligenza*”

Viaggiare in diligenza voleva dire salire su una carrozza dall’aspetto piuttosto pesante che offriva tre possibili sistemazioni ai suoi passeggeri: il passaggio sulla panca anteriore (detta *coupé* o *cabriolet*), la ben più comoda seduta nella zona centrale coperta (la berlina), e i posti nella rotonda (detta anche *tonneau*), sistemati su panchette sospese sopra le ruote posteriori. Il postiglione, come è ovvio, stava sul tetto del *coupé*, e vale la pena ricordare che solo raramente le due estremità della diligenza erano fornite di *capote*. Infine, per utilizzare tutto lo spazio interno, il bagaglio veniva spesso sistemato anche sulla sommità della carrozza, detta imperiale, ‘in omaggio alla sua elevazione’. “Nonostante le innovazioni tecniche sviluppate nell’Ottocento (dall’impiego di balestre ai tiranti per migliorare la stabilità del veicolo), le vetture si guadagnarono la fama di non essere troppo confortevoli. Erano infatti piuttosto scomode e molto lente, dotate di pesanti tendine di stoffa o pelle che le trasformavano in soffocanti prigioni con il caldo e non difendevano a sufficienza dal freddo e dalle intemperie. La sistemazione esterna, a sua volta, non era di certo più comoda, in quanto non offriva adeguato riparo e costringeva chi la occupava a sottostare alle operazioni di consegna e ricevimento dei pacchi che avvenivano ad ogni posta (...).”<sup>18</sup>

Dai resoconti di alcuni celebri scrittori del passato, apprendiamo che la caratteristica saliente di un viaggio in diligenza era quella di attraversare il mondo intero, dove tutte le classi sociali, i mestieri e le nazionalità venivano a contatto. E naturalmente c'era chi gradiva questo tuffo in un mondo a sorpresa, mentre ai più risultava detestabile e disagiata. "Se è famosa la descrizione entusiasta di Leigh Hunt (1822) che affronta con giovialità e grande apertura di mente la promiscuità, la scomodità, il freddo e il caldo, e si compiace della democraticità che la coabitazione impone e sollecita, molto più frequenti sono le annotazioni critiche e persino feroci che descrivono le diligenze come prigioni in movimento, come galere di schiavi dove si trascorrono ore da purgatorio. Si trattava, in definitiva, di stipare fino a trenta passeggeri dentro un carrozzone che procedeva a passo d'uomo, rimbalzando continuamente e impedendo il sonno."<sup>19</sup>



Fig. 4) Giovanni Fattori, *La Diligenza a Sesto*, Pinacoteca cantonale Giovanni Züst, Rancate (Mendrisio).

Diversa sembra essere la realtà del 'racconto' nostrano di Giovanni Fattori nella sua *Diligenza a Sesto*, che suggerisce una vita lenta e serena, apparentemente priva di scosse e incidenti (fig. 4).

A noi, comunque, rimane la difficoltà di estrarre tutti gli umori di quei viaggi dai piccoli caratteri di una lettera, per respirare la polvere che si alzava dalle strade e sentire il freddo che gelava le mani dei vetturali. Strade pericolose e rovinare, il rischio di essere assaliti, tasse, dazi e gabelle di ogni tipo da pagare, erano solo una piccola parte dei disagi che i comuni viaggiatori (ma anche gli impresari) dovevano affrontare (fig. 5). Gli accenni

al mondo delle diligenze sono innumerevoli nei carteggi privati, ma spesso e volentieri non rimangono che 'accenti', i quali a malapena ci illuminano sull'esistenza di questi mezzi di trasporto.

Gli esempi più frequenti di questa forma narrativa li troviamo nella classica lettera d'avviso, come quella scritta da Regina Trinci (una sarta), che deve avvertire il Sig. Domenico Fraticelli dell'imminente arrivo dell'abito alla moda tanto desiderato dalla sua Signora: *Riceverà per la diligenza il vestito della sua signora che credo sarà di sua soddisfazione tanto delle fatture quanto della spesa. La sottana non la guarnita perché non usano guarnite. Il conto, con il vestito che troverà, o manderà a prenderlo, o lielo porteranno da Chiusi che lielo spedito per la diligenza non o potuto metterlo dentro alla sua scatola perché mi si sciupava, mi è convenuto comprarne un'altra più grande e questa la prenderà quando ci sarà qualche occasione perché a mandarla vuota per la diligenza si spenderebbe (...).*

Più raro, naturalmente, è trovare chi si dilunga in una descrizione tecnica di questi mezzi, o nel raccontare gli episodi più salienti del cammino, se non altro per illustrare

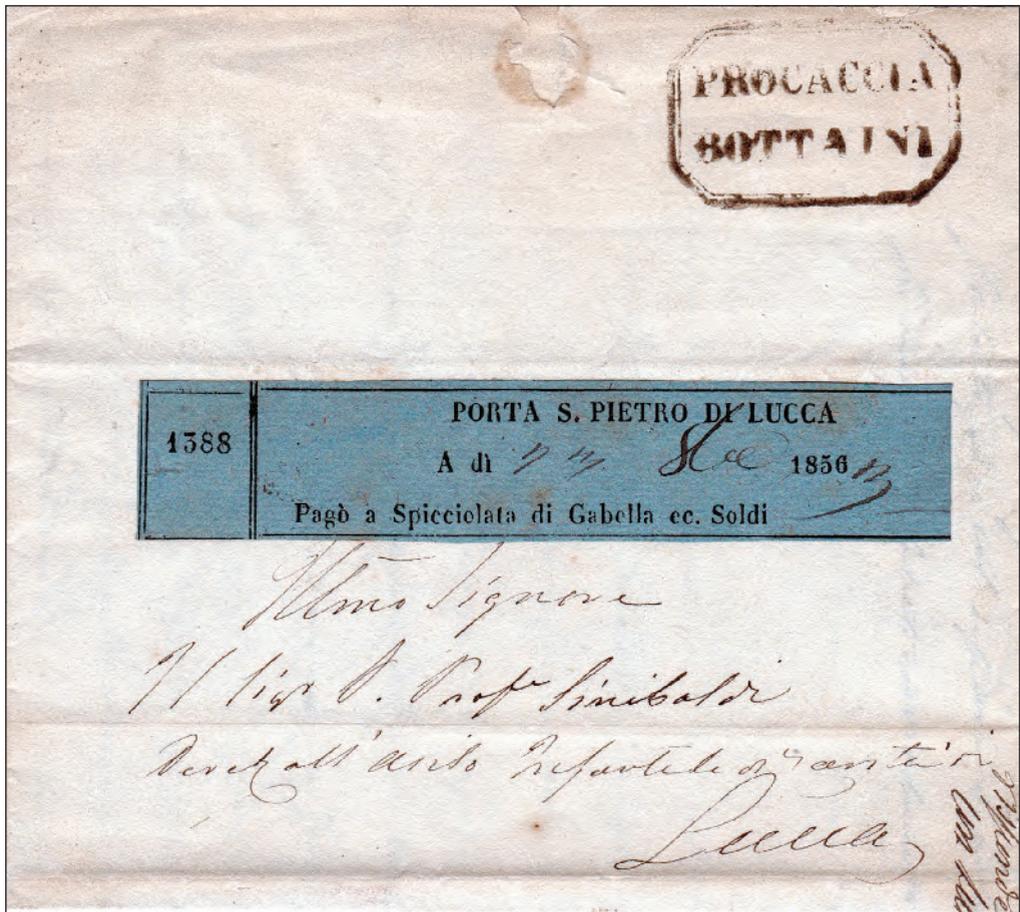


Fig. 5) Lettera da Pistoia a Lucca del 1856 trasportata (o semplicemente recapitata) dal Procaccia Bottaini, con ricevuta di pagamento della dogana di Lucca, dovuta all'introduzione di alcune merci.

un lungo viaggio all'estero, per terra e per mare. Ecco che allora il nunzio apostolico presso il Re del Portogallo, nel 1817 si affretta a informare la madre sulle disavventure incontrate dai suoi servitori diretti a Barcellona, costretti ad attraversare il Rodano in maniera rocambolesca. Un passaggio che richiese la legatura delle cappe delle carrozze *con le corde e con molti uomini (che) a stento riuscirono a trasportarle nella riva opposta del fiume. Tanto era l'impeto del vento per terra si figurì che poté essere per mare. Per questo ora tutti ritorneremo per terra, Luigi e le donne andranno in un legno, che si offre in queste parti, che si chiama Tartana, e noi diciamo dragone, gli altri con le carrozze, come siamo venuti.* Ma il vento a quanto pare non fu il responsabile degli episodi più tragici che colpirono la comitiva. Difatti il nostro protagonista narra di sentirsi *molto turbato per la disgrazia di due vetturini, l'uno che cadde dalla mia carrozza sotto ambedue le ruote, e si schiacciò il petto, e forse a quest'ora sarà morto, e l'altro un'ora dopo, avendo paventato le mule dell'altra carrozza, gli passò una ruota sopra una gamba e gliela ruppe in due pezzi.*

Ma per fortuna non tutti i viaggi in carrozza o in diligenza hanno i connotati del più cupo romanticismo. Se pur raramente, il viaggio inizia ad essere un'occasione di puro piacere, come nel caso di quel giovane toscano che nel 1815 chiede educatamente il permesso alla *Carissima Mamma* di organizzare una 'carrozzata', forse per festeggiare anche la fine della guerra e la ritrovata libertà. Così *abbiamo già fissato con Bernardino Montalvi un viaggio a Roma e Napoli per questo carnevale, e quaresima. Abbiamo contato sulla di lui compagnia, e si è già determinata la carrozzata. Lui, Nanna, Carolina, Bernardino, Io e Gaetano. Gli ultimi 6 giorni di carnevale a Roma, parte della quaresima a Napoli e il resto a Roma inclusa la Settimana Santa. Speriamo ch'ella non mi dica nò, giacchè non si potrà mai fare tal viaggio con maggiore economia, e miglior compagnia (...).*

E a proposito di economia, sarà bene ricordare che viaggiare nell'Ottocento aveva dei costi a dir poco proibitivi. Costi che anche i nobili più blasonati erano costretti a tenere in considerazione. Un esempio di quanto potesse valere anche un 'semplice' viaggio da Firenze a Bologna, ce lo fornisce un dettagliatissimo elenco di spese sostenute da un anonimo viaggiatore diretto a Parigi negli anni 20 del XIX sec., che per la corsa e i tre pasti consumati nel primo giorno di questo viaggio si vede addebitati la bellezza di 120 paoli fiorentini (fig. 6).

Ma la vera essenza di quel mondo accennato prima, fatto di incontri stravaganti e soste imprevedibili, narrate con il gusto dell'ironia e un'insolenza tutta toscana, è un frutto assai raro da trovare sulla carta lettera, dove di solito si era abituati a lasciare solo i caratteri utili al commercio o ai saluti domestici. E forse sarà per caso, ma ancora una volta è un viaggiatore anonimo a ravvivarci il quadro di Giovanni Fattori, descrivendoci, non senza sarcasmo, il suo straordinario viaggio da Pisa a Firenze<sup>20</sup> affrontato in compagnia del *signor senatore Silvestro Aldobrandini.*

Si parte d'inverno, a febbraio, e alle 2 e tre quarti è già ora di *merenda alla Scala consistente in una gran frittata di due ova, con due semel freschi e un bicchiere di vino. (...) Rodomonte è il conducente ed anche se ha alcuni dubbi e difficoltà in breve prende coraggio. Somministra una sufficiente cena e un buon letto in un quartiere grande e freddo assai.* Il tema gastronomico sembra farla da padrone, con il buon caffè della mattina

seguinte e il gran desinare al vescovato di Samminiato a mezzogiorno, cioè un'ora prima del solito, ad effetto che il Procaccia Papini alle due pomeridiane potesse trovarsi alla Scala per entrare in diligenza. Ma l'appuntamento salta, e il coraggioso procaccia è costretto a inseguire la coincidenza, e in compagnia di un contadino cicerone del luogo (...) si porta ad Empoli in cinque quarti d'ora. Ma a causa dell'imprevisto, non riscaldato prendo assai freddo, e vento ancora, benchè discreto. A Empoli, dove viene passata la notte,

Viaggio da Firenze a Parigi		
Da Firenze a Bologna		Scudi Fiorentini
Pagato per la corsa		100.
Rinfresco a Piattamala, Orango, Cena a Bologna		20.
Da Bologna a Piacenza		
Speso y meta' con un mercante svizzero		127.
Da Piacenza a Genova Poste 14 1/4		
Cena a Quars' a Voghera, colazione a Langosmannone, Cerve, noli dei legni, Diaggi, buone mani ai Postiglioni ff		303.
Sommabili Fiorentini		550.
Speso in due giorni in Genova		lire Genovesi
Servit' di Piazza y giornata		7. 10.
Quart' a Vitto		20.
Cameriera, Pannocchiera, facchini, spesa diversa ff		20.
Somma lire Genovesi		47. 10.
Da Genova a Chambery		lire torinesi
Pagato al Bureau della Diligenza in nome di M. Richard y la corsa		175.
Per la scorta e il di più degli affetti		15.
Cena a Voltoggio, colazione a Orango a alexandria, Cena a Truffarello, speso col Conduttore della Diligenza, mancia ai Postiglioni, scorta ff		22.
Mancia al Conduttore fino a Torino		6.
Speso in un giorno a Torino		15. 10.
Mancia ai Conduci chiamati per due volte al servizio della Diligenza novanta ta ma a Ivrea e Villana in tempo di notte, mancia agli Ufficiali della scorta ai Postiglioni, Colaz' a Villana, Orango a Intra, Rinfresco alla Novallise, Pagog gio di M. Caris, mancia ai mulattieri, mancia sul mt Caris, Cena Quart' a Colaz' a Cour- la-Bourg, Orango a Michel, Colaz' a Monsmeilans, e Orango a Chambery sempre col Conduttore		84.
Mancia al Conduttore fino a Chambery		22.
Da Chambery a Parigi		
Pagato al Bureau della Diligenza sud' y la corsa		96.
Per gli affetti ff		23.
Cena al Post' Beaumont, mancia al Conduttore fino a Liona		7. 10.
Orango, Pannocch' e spese diverse in Liona		23.
NB Si nota a Liona avendo saputo che la Diligenza non partiva che da un giorno, e ne partiva a 4 1/2 y arrivava a Parigi, mi risolsi a partir lo stesso giorno con il Corriere della Posta della epoca senza riceverne alcuna Lettera indietro		
Pagato alle amministrazioni delle Poste y la corsa		135.
Per gli affetti		20.
Cena a Mecon, Colaz' a Chalon, Cena ad Auxun, Colaz' a Beaumont, Orango a Chalon, Cena a Sens, Colaz' a Melun, sempre col Corriere, mancia ai Postiglioni ff		60.
Mancia al Corriere		22.
Somma lire torinesi		687.

Fig. 6) Nota spese di un viaggio in diligenza da Firenze a Parigi nella prima metà dell'Ottocento (andata).

scendono gli altri compagni di viaggio: il cancelliere Fiorini e lo speciale Poggini. *Alle ore sei e mezzo entro in carrozza solo: a Montelupo mi si riuniscono compagni: una sposa veterana e bruttarella col suo marito giovane robusto e bello, e un uomo di bella età, persone benestanti e di buona compagnia. Alle ore 10 e tre quarti sono a casa, alle 11 a Ripoli.*

*Incontro delle signorine sane prospere, belle e piene di brio per il carnevale già cominciato. Domani sera riapre il teatro con commedia e farsa. ...*

## NOTE AL TESTO:

- 1) Relazione conservata in *Posta Notizie diverse libro n° 302*, Museo Storico P. T. , Roma.
- 2) CLEMENTE FEDELE, *Corrieri, Procacci e Procaccini. A modo loro.*, in *Storie di Posta* volume dodici (Speciale Cronaca Filatelica N° 16), p. 5.
- 3) CLEMENTE FEDELE, *ibidem*.
- 4) PAOLO MARCARELLI, ROBERTO MONTICINI, *Diligenze nella Strada Regia Aretina fino a Perugia*, [www.ilpostalista.it/arezzo/arezzo\\_0211.htm](http://www.ilpostalista.it/arezzo/arezzo_0211.htm).
- 5) La parola *Rinnovazione*, come è naturale, suggerisce un riferimento legislativo precedente che possiamo identificare per lo meno in un bando del 6 agosto 1671, citato esplicitamente in una rara Patente di epoca medicea qui riprodotta (vedi fig. 1).
- 6) PAOLO VOLLMEIER, *I bolli postali toscani del periodo prefilatelico*, Firenze 1974, pp. 31-34.
- 7) “*E se a qualunque Corriere, o altra persona, che vada per posta, o mezza posta, fosse concessa la licenza della traversa per qualsivoglia luogo, dovrà nondimeno pagare le corse pe’ Postieri, che restano nel diritto cammino, in mano di quel Ministro della Posta, donde avrà la Patente di tal traversa, senza la quale non possano i Postieri determinati mettergli a cavallo per tali traverse.*” P. VOLLMEIER, *op. cit.*, p. 31.
- 8) P. VOLLMEIER, *op. cit.*, p. 34.
- 9) Per una visione più organica sulle riforme del periodo si veda Giulia Zecchi, *Il sistema postale nel Granducato di Toscana (1815-1859)*, Tesi di laurea. Università di Firenze 1995/96, pp. 109-164. Consultata su [www.ilpostalista.it/toscana/\\_pdf/196.pdf](http://www.ilpostalista.it/toscana/_pdf/196.pdf).
- 10) Come ad esempio il ‘Corpo degli Ingegneri di Acque e Strade’ voluto da Leopoldo II all’inizio del suo regno.
- 11) GIULIA ZECCHI, *op. cit.*, p. 56.
- 12) Cfr, *ibidem*, p. 57.
- 13) FRANCO CANEPA, *La febbre ferroviaria*, in *La Posta privata nel Granducato di Toscana. I francobolli delle Strade di Ferro*, A.S.PO.T., numero unico 2016, p. 4.
- 14) F. CANEPA, *ibidem*, p. 6.
- 15) FRANCO OBIZZI, *Il regolamento sulle diligenze postali del 1838*, consultato su [www.artericerca.com/Pubblicazioni/Il%20regolamento%20sulle%20diligenze%20postali%20del%201838%20-%20F.%20Obizzi.htm](http://www.artericerca.com/Pubblicazioni/Il%20regolamento%20sulle%20diligenze%20postali%20del%201838%20-%20F.%20Obizzi.htm).
- 16) PAOLO MARCARELLI, ROBERTO MONTICINI, *op. cit.*
- 17) Si veda in proposito, FILIPPO BARGAGLI PETRUCCI (a cura di), *Le strade ferrate Le diligenze. I telegrafi in Toscana*, p. 167.
- 18) Cfr. [grandtour.bncf.firenze.sbn.it/raconto/come-si-viaggiava/mezzi-di-trasporto/le-poste/#top\\_paragrafi](http://grandtour.bncf.firenze.sbn.it/raconto/come-si-viaggiava/mezzi-di-trasporto/le-poste/#top_paragrafi).
- 19) Cfr. *ibidem*.
- 20) FRANCESCO BELLUCCI, LORENZO VERACINI, *Viaggio Papiniano da Pisa a Firenze con circostanze e aneddoti*, in *Il Monitore della Toscana*, anno VII - n° 13, pp. 15-17.

# BOLLI DELLE DILIGENZE TOSCANE

## QUADRO RIEPILOGATIVO E CATALOGO

N°	IMPRESA / BOLLO	Col	DATE	PERCORSI	NOTE
<b>BALDI</b>					
1	DILIGENZE di ANT <sup>O</sup> BALDI FIRENZE	N	1847-48	Firenze -Pistoia	
2	DILIGENZE di ANT <sup>O</sup> BALDI PISTOIA	N	1847-48	Pistoia - Firenze	Anche su lettera proseguita a destino con la Posta Granducale.
3	FRATELLI . BALDI E COM = PISTOIA	N	1849-51	Pistoia-Firenze	Frequenti i riferimenti m/scritti al verso alla <i>Diligenza Benelli</i> .
4	FRATELLI BALDI≈ PISTOIA≈	N/R	1853-55	Pistoia↔Firenze	Anche in arr. come bollo di recapito su lettere viaggiate per ferrovia.
5	F. BALDI E COMPAGNI PROCACCIA	N	1858-59	Pistoia-Firenze	
<b>BENELLI</b>					
6	<i>(Per) "PROCACCIA BENELLI"</i>	-	1842-48	Prato-Firenze	Indicazioni m/scritte per la risposta o il recapito, al verso di lettere trasportate dalla diligenza Baldi.
7	<i>Per la "DILIGENZA BENELLI"...</i>	-	1849-51	Pistoia-Firenze	
<b>BERTOLANI</b>					
8	CORISPONDEN <sub>A</sub> SARDA IN PISA DEI FRATELLI BERTOLANI	N	1846-49	Pisa-Pietrasanta	
9	CORISPONDENZA SARDA in PIETRASANTA dei FRATELLI BERTOLANI	N/A	1852-53	Pietrasanta-Pisa	
<b>BOTTAINI</b>					
10	DILIGENZA BOTTAINI	N	1843-44	Pistoia-Lucca	Note due impronte nel 1843 con la dicitura posta in modo susseguente (10a).
11	DILIGENZA BOTTAINI PESCIA	N	1845-49	Pescia-Pistoia	
12	•DILIGENZE TOSCANE• DA PESCIA A FIRENZE <i>"BOTTAINI e C."</i>	N	1846-50	Lucca-Pescia	
13	PROCACCIA BOTTAINI	N/ BR	1852-55	Pistoia-Lucca	Anche di colore bruno, azzurro e violaceo. Alcune di queste impronte risultano di dubbia autenticità.

	<b>DILIGENZA di PISA</b>				
14	DILIGENZE ☐ COMUNITATIVA ☐ DI PISA	N/R	1842-55	Pisa-Vecchiano- Filettole	La classificazione di questo bollo, come la grafia esatta del termine Diligenza/e, non risultano agevoli da definire, anche a causa delle contraffazioni di cui è stato oggetto.
	<b>FRANCONI</b>				
15	*BERLINE FRANCESI* <i>E. FRANCONI e C.°</i>	AZ	1848	Firenze-Bologna	Nota 1 sola lettera.
	<b>GASPERINI</b>				
16	DILIGENZA GASPERINI	N	1838-44	Pisa-Livorno	Si conoscono impronte di colore rosso di dubbia autenticità, sia per la fattura del bollo che per le località di destinazione delle lettere.
	<b>GRASSI</b>				
17	DILIGENZA GRASSI DA LUCCA A PISA ↻ E VICEVERSA ↻	N	1844-45	Lucca↔Pisa	Sia al recto (in genere da Lucca a Pisa) che al verso della lettera (Pisa-Lucca).
	<b>MARIGNOLI</b>				
18	IMPRESA DILIGENZE DI LIBORIO MARIGNOLI e C. <sup>1</sup> UFIZIO DI FIRENZE	AZ	1862	Firenze-Roma	Utilizzato come bollo del mittente. Nota 1 lettera affrancata con 20 c. Sardegna.
19	IMPRESA DILIGENZE DI LIBORIO MARIGNOLI e C. <sup>1</sup> UFIZIO DI PISTOIA	N	1862-64	Pistoia-Liv. / Fir.	Utilizzato come bollo del mittente su lettere inviate per posta.
20	IMPRESA PRIVATARIA DELLE DILIGENZE DI LIBORIO MARIGNOLI	N/ AZ	1857-62	Siena-Roma	Utilizzato a Siena come bollo del mittente su lettere inviate per posta.
	<b>MOSTI</b>				
21	DILIGENZA MOSTI	N	1838	Pisa-Livorno	Si tratta del primo bollo conosciuto di tutte le diligenze toscane.
	<b>NICCOLAI</b>				
22	A= <sup>TO</sup> NICCOLAI E COM.= <sup>O</sup> PROCACCIA	N	1862	Firenze-Pistoia	Di questo bollo, decisamente raro, esistono diverse contraffazioni.
	<b>OMNIBUS</b>				
23	PRIMA IMPRESA <i>DEGLI</i> OMNIBUS DI FIRENZE	N / AZ	1865-66	città	Utilizzato esclusivamente come bollo del mittente, analogamente al rispettivo ovale dell'Impresa Generale degli Omnibus di Firenze.

	<b>ORCESI</b>				
24	SERVIZIO GENERALE ☞ DELLE ☞ DILIGENZE TOSCANE	R N	1838-39 1845-50	Firenze-Livorno Firenze-Bologna	In nero, utilizzato solo come indicatore del mittente su lettere spedite con la Posta.
25	DILIGENZE Luigi Orcesi DI TOSCANA	R N	1842-54 1847-49	Pi-V.ano-P.Serch. Fir.-Cascina (Pi)	Da notare la concorrenza effettuata alla Dil. Com. di Pisa sul tratto Pisa-Vecchiano-Pontasserchio nella gestione del collegamento con Lucca.
26	SERVIZIO GENERALE . DELLE . DILIGENZE ORCESI	V	1850-52	Piacenza- Bologna/Genova	Bollo usato solo come indicatore del mittente. Non è noto su lettere dirette o viaggiate in toscana.
27	* IMPRESA DELLE R. <sup>E</sup> DILIGENZE PRIVILEGIATE L. <sup>I</sup> ORCESI	V	1852-55	Piacenza-Bologna	Vedi sopra
	<b>PAPINI</b>				
28	<i>"Raccomandata alla Diligenza Papini ...", oppure " Per la Diligenza Papini ..."</i>	-	1849-57	-	Indicazioni manoscritte di vario tipo su lettere in partenza da località diverse da quelle situate lungo la tratta Firenze-Pescia.
29	DILIGENZA DEI PAPINI DI PESCIA	N A	1847-49 1859	Firenze-Pescia Pescia-Firenze	
30	DILIGENZA DEI PAPINI *** DI PESCIA ***	N	1847-48	Pescia↔Firenze	Contemporaneo al bollo precedente.
31	DILIGENZA DEI PAPINI DI PESCIA	N	1850-51	Firenze-M/catini	
32	DILIGENZE PAPINI	N A	1855 1855-56	Firenze-Pescia Firenze-Pescia	Conosciuto solo nel febr. del '55.
	<b>RAGGHIANI</b>				
33	RAGGHIANI	N V	1857-59 1858	Firenze-Lucca Firenze-Lucca	
34	FRANCA	N V	1859 1858	Firenze-Lucca Firenze-Lucca	Si tratta dell'unico bollo accessorio noto tra tutte le diligenze toscane.

**Sotto le immagini seguenti è riportato il numero del bollo indicato nel quadro riepilogativo.**

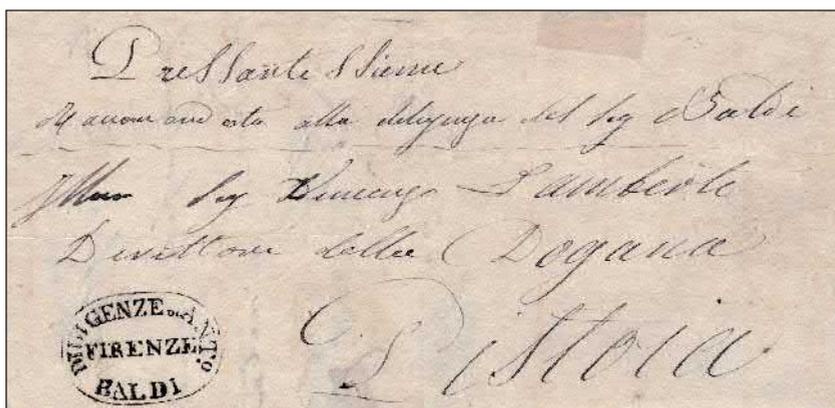
**Se non specificato altrimenti, i documenti riprodotti nel catalogo che segue si intendono di proprietà Fabrizio Finetti e Marco Tanzini.**

## BALDI

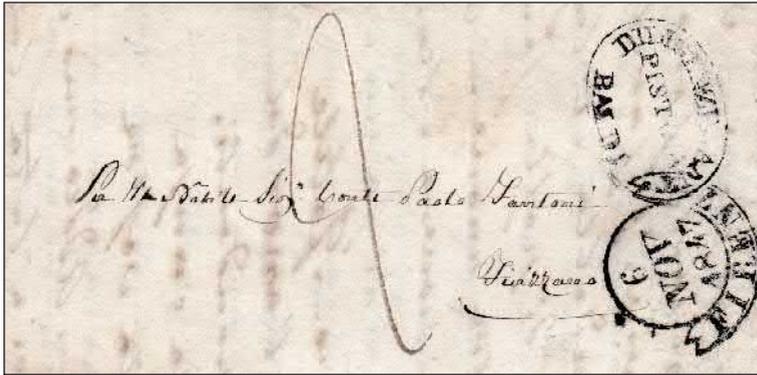
L'attività della famiglia Baldi, di antiche origini pistoiesi, nel settore dei trasporti si concentrò esclusivamente sulla tratta Pistoia - Firenze. Dal catasto napoleonico risulta anche che, all'epoca, gli stessi Baldi erano già imparentati con i Papini (villa Baldi-Papini), altri noti impresari del settore. Pur avendo notizie risalenti al XVIII secolo, l'attività di concessionari del servizio postale è documentata con certezza solo a partire dal 1847, ovvero nel momento in cui fecero la loro comparsa i primi contrassegni di Antonio Baldi. Considerata la buona qualità e la resa di tale servizio, si ipotizza che l'impresa si sia giovata della collaborazione di altri trasportatori (certamente in orari alternativi ai propri per garantire un numero maggiore di corse giornaliere). Accordi di questo genere giustificerebbero le annotazioni manoscritte che si trovano frequentemente al verso di lettere trasportate dai Baldi, facenti riferimento al recapito o a un eventuale ritorno con la diligenza Benelli (che operava lungo la medesima tratta).



1- DILIGENZE di ANT.o BALDI -FIRENZE- Lettera per Pistoia del 23 settembre 1847 con doppia impronta del bollo ovale e annotazione manoscritta dal mittente: "Fissato grazie 18: da accompagnarlo dal Sig. Vicario e paghera il porto".



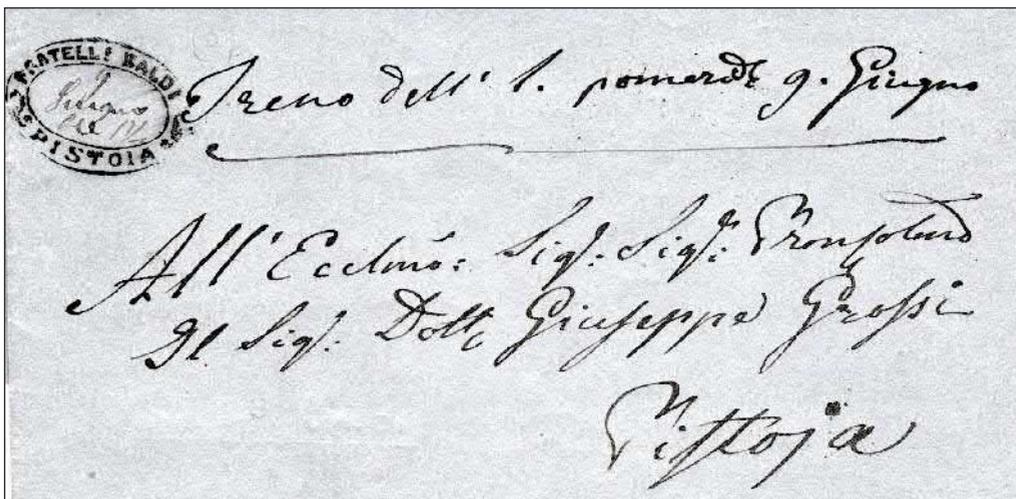
1- DILIGENZE di ANT.o BALDI -FIRENZE- Lettera per Pistoia del 27 giugno 1848 con indicazione manoscritta del mittente "Raccomandata alla diligenza del Sig. Baldi".



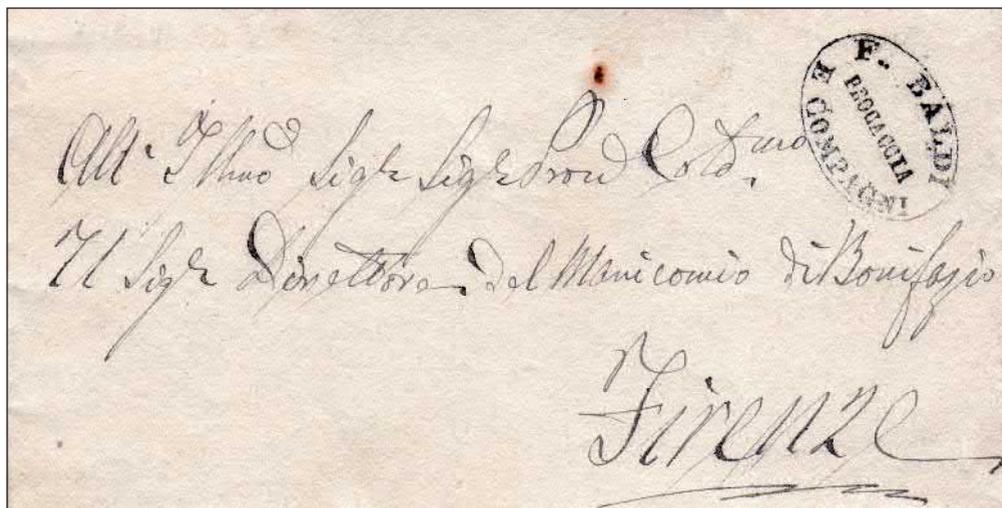
2- DILIGENZE di ANT. BALDI - PISTOIA- Lettera per Fivizzano (via Firenze) del 3 novembre 1847. La missiva fu prima spedita con la diligenza a Firenze e qui messa in posta alla volta di Fivizzano. Trattasi di un caso piuttosto raro di spedizione combinata tra il servizio postale pubblico e quello privato operato dalle imprese delle diligenze autorizzate a tale tipo di trasporto.



3- FRATELLI BALDI E COM. - PISTOIA- Lettera per Firenze del 21 luglio 1850 con l'indicazione manoscritta al verso "Diligenza Benelli".



4- FRATELLI BALDI ≈ PISTOIA ≈ Lettera da Firenze per Pistoia del 9 giugno 1855 viaggiata per ferrovia con il “Treno delle 1 pomeridiane 9. giugno”, come da indicazione manoscritta del mittente e recapitata dai Baldi che apposero il bollo ovale aggiungendo giorno e ora di effettuazione del servizio: “9 giugno ore 1 e 1/2”.



5- F. BALDI E COMPAGNI -PROCACCIA- Lettera da Pistoia per Firenze del 7 gennaio 1859. Da notare il cambiamento della tipologia di impresa, suggerito dalla sostituzione del termine “diligenza” con quello di “procaccia”.

## BENELLI

Se corrisponde al vero l’affermazione che le diligenze toscane autorizzate al trasporto della corrispondenza siano state solo quelle dotate di bolli, l’impresa Benelli è l’eccezione che conferma la regola. Ad oggi, infatti, si tratta dell’unico caso di cui si conoscono solo annotazioni manoscritte al verso delle lettere e non bolli ad inchiostro che riportano la denominazione aziendale.

A tale proposito è interessante notare la variazione di queste indicazioni manoscritte, che negli ultimi anni arrivano a contenere il suggestivo riferimento al recapito delle lettere “*presso il Leon Bianco nella Vigna Nuova*”.

Interessante è anche osservare il cambio di denominazione sociale, che viene registrata in un primo momento come ‘Procaccia Benelli’ (1842-1848), per poi divenire ‘diligenza’ intorno al 1850, ovvero quando il titolare, con buona probabilità divenne effettivamente proprietario di una diligenza.

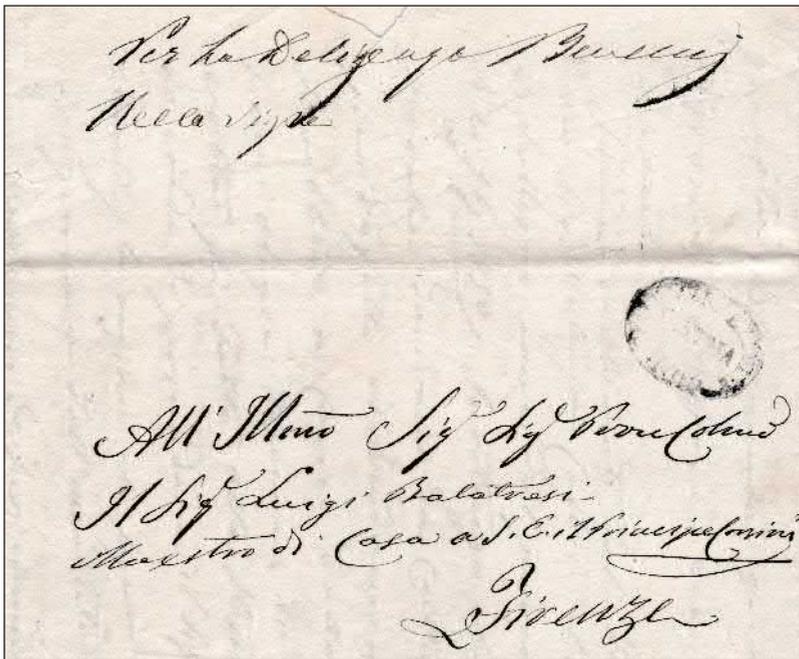
Fino al maggio 1844 conosciamo il suo recapito presso ‘l’arco di San Piero’ in Borgo Albizi a Firenze, nel 1848 troviamo come nuovo indirizzo la ‘Piazza di San Miniato fra le torri’, mentre subito dopo si sposta in via della Vigna Nuova, dove è documentata la presenza di un procaccia già dal 1790. Tale spostamento (avvenuto tra luglio e ottobre del 1848) fu probabilmente dovuto all’accordo stipulato con l’impresa Baldi.



6- “Per Procaccia Benelli”, indicazione manoscritta su lettera da Prato per Firenze del 12 maggio 1843. Poichè il destinatario si era trasferito a Grosseto, la lettera fu portata all’Ufficio postale dove venne impresso il bollo lineare di colore nero. Giunta a destinazione la stessa missiva fu tassata per due crazie, importo che venne assolto dal destinatario.



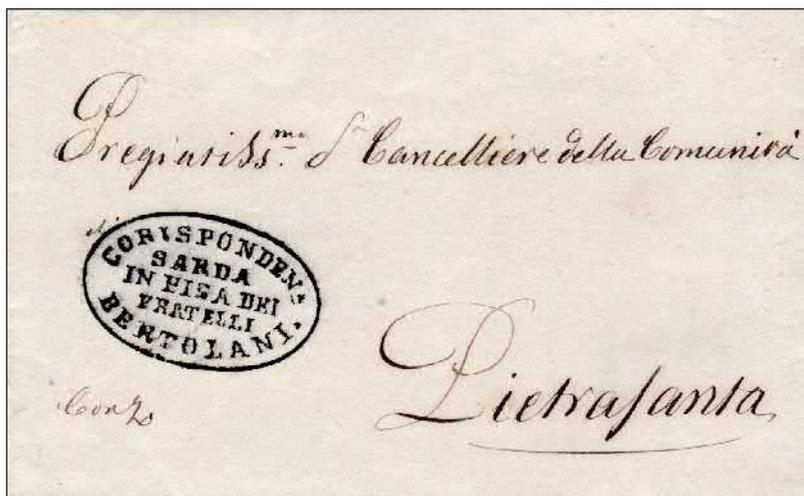
7- "Per la Diligenza Benelli nella vigna accanto a(l) Leon Bianco" (sottintesa 'la risposta'). Indicazione manoscritta al verso di lettera spedita da Pistoia per Firenze, trasportata dai Fratelli Baldi in data 27 aprile 1850.



7a- "Per la Diligenza Benelli nella vigna", indicazione manoscritta su lettera da Pistoia a Firenze del 7 dicembre 1850.

## BERTOLANI

La corriera sarda dei fratelli Bertolani, denominata nei titoli di viaggio come ‘Diligenza in Posta tra Genova e Pisa’, esercitava la sua attività in territorio granducale con corse giornaliere da Pisa (con partenza in via delle Maddalene) verso Pietrasanta (dove erano proprietari del Grand Hotel) e viceversa. Dai pochi documenti conosciuti di questa impresa sappiamo che nel 1854 un viaggio in prima classe (ovvero all’interno della vettura) dalla Toscana fino al capoluogo ligure, costava ‘32 lire nuove di Piemonte’.



8- CORISPONDENZA SARDA IN PISA DEI FRATELLI BERTOLANI.  
Lettera per Pietrasanta del 6 marzo 1849.



9- CORISPONDENZA SARDA IN PIETRASANTA DEI FRATELLI BERTOLANI. impresso in azzurro. Lettera per Pisa del 9 febbraio 1852. Da notare la raccomandazione manoscritta del mittente per la pronta consegna ma, soprattutto, l'indicazione del porto dovuto, ovvero, 3 soldi 4 denari (corrispondenti a 2 crazie), indicazione che compare assai raramente su documenti di questo genere.

## BOTTAINI

Dai documenti in nostro possesso risulta che la Diligenza Bottaini svolgesse regolare servizio tra Lucca e Pistoia e da Pescia a Firenze, sempre via Pistoia, con uffici (o recapiti) nelle località suddette, oltre che a Montecatini.

Non è da escludere un ridimensionamento della stessa impresa di trasporti a semplice servizio di Procaccia, a partire dai primi anni 50. La spia di questo cambiamento potrebbe essere rappresentata proprio dal cambio di grafia nel bollo utilizzato per contrassegnare le lettere trasportate, che fu mutato in 'Procaccia Bottaini.'

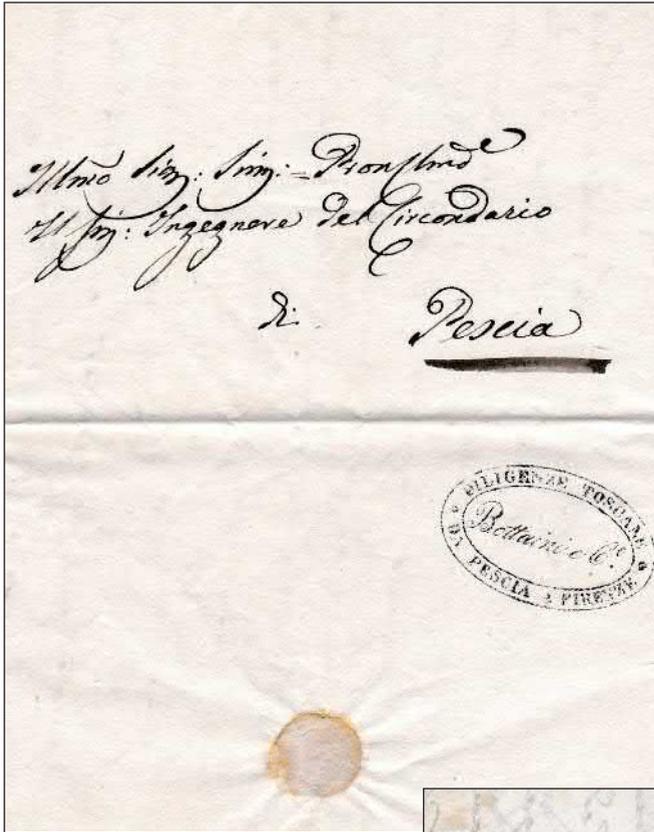
Tutto sommato, l'impresario avrebbe svolto esattamente il percorso inverso a quello del suo collega Benelli.



10- DILIGENZA BOTTAINI. Lettera da Pistoia per Pescia del 4 ottobre 1843 con dicitura 'speculare'.

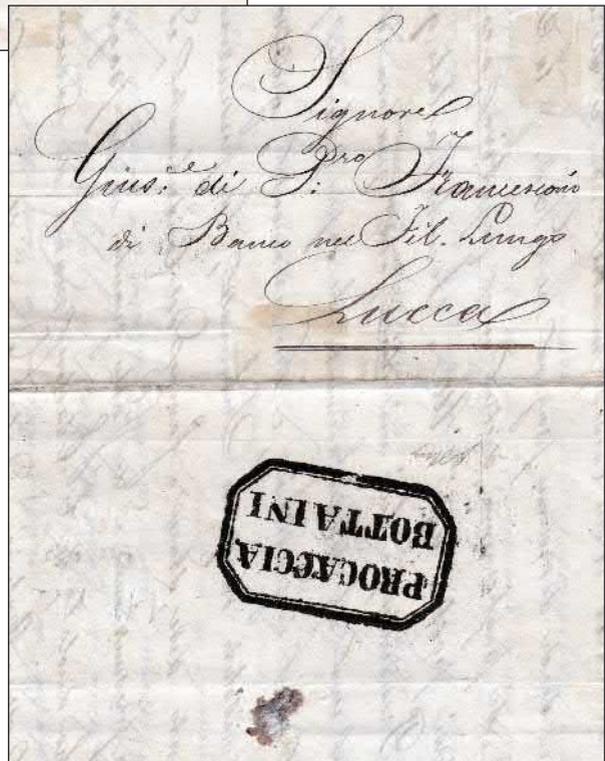


11- DILIGENZA BOTTAINI PESCIA. Lettera da Pistoia per Pescia del 29 gennaio 1847.



12- DILIGENZE TOSCANE DA PESCIA A FIRENZE -Bottaini e C.o-

Lettera da Ponte alla Borra a Pescia del 15 marzo 1848, con il bollo ovale di nuova fattura al verso.

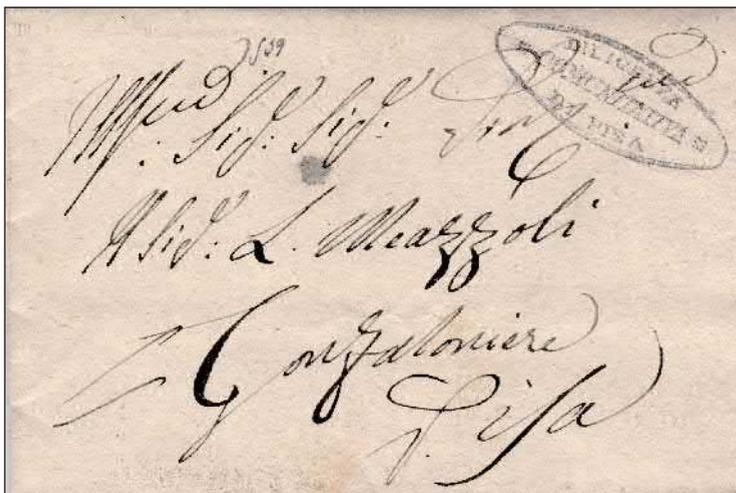


13- PROCACCIA BOTTAINI

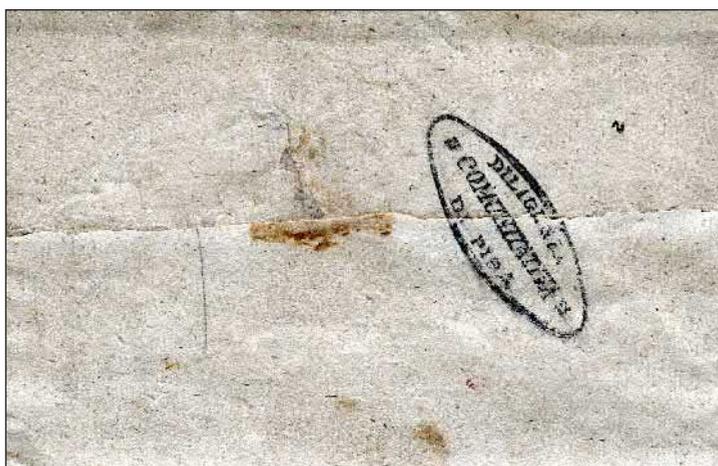
Lettera da Pistoia per Lucca del 13 aprile 1854 con il bollo in cartella ottagonale di colore nero, recante la nuova denominazione aziendale.

## DILIGENZA COMUNITATIVA DI PISA

Un capitolo a parte nel panorama delle diligenze toscane spetta al servizio pubblico nato e gestito proprio nel capoluogo pisano. Va da se che i documenti conosciuti che riportano il bollo ovale con la dicitura 'Diligenze Comunitativa', siano tutte lettere scambiate nel raggio limitrofo all'abitato pisano, tra Vecchiano, San Giuliano e Filettole. Da notare, comunque, che su la stessa tratta (facente parte del percorso diretto a Lucca), a partire dal 1845 il servizio fu esercitato in 'collaborazione' con l'impresa Orcesi, che proprio in quegli anni mise in campo una politica di espansione commerciale piuttosto aggressiva, inaugurando linee in quasi tutti gli Stati Italiani. Purtroppo, come in altri casi, sono note impronte contraffatte di questo bollo, riconoscibili però per essere state impresse su lettere del tutto incompatibili con il periodo di effettiva utilizzazione del bollo stesso.



14- DILIGENZE COMUNITATIVE DI PISA. Lettera da Malaventre per Pisa del 2 aprile 1844 con il bollo ovale di colore nero impresso sia al recto che al verso.



Verso della lettera 14.

## FRANCONI

Secondo quanto riporta il III vol. della Monografia delle Poste Toscane, dedicato alle Strade ferrate, diligenze etc. (p. 165), l'impresa di Odoardo (o Eduardo?) Franconi "con sede in Piazza Santa Trinita a Firenze attivò nel maggio del 1846 l'impresa Generale degli Omnibus di Firenze" della quale però abbiamo testimonianze concrete solo intorno al 1860 (come "Prima impresa degli Omnibus di Firenze"). "Il servizio tra Livorno e Firenze e fra Firenze e Pistoia veniva espletato direttamente con partenze giornaliere nei due sensi. (...) Tra Livorno e Pisa il servizio di merci, lettere e pacchi avveniva tramite (la) Strada Ferrata Leopolda", cosa che spiegherebbe il mancato ritrovamento di lettere bollate da questa impresa nel territorio granducale. Nel 1849, la stessa fonte ci segnala che il Franconi estese il servizio anche "a Bologna passando dalla via Porrettana con partenze da Firenze alle ore 9 pm, e da Bologna alle ore 5 am di ogni giorno (anche se la lettera riprodotta qui sotto testimonia che questo servizio era attivo almeno dall'anno precedente). Gli uffici e recapiti erano nelle città, a Bologna in via Vetturini, a Livorno in via del Giardino, a Pisa in Lungarno, a Pistoia in via San Giovanni, a Pontedera di fronte alla stazione ed a Porretta alla Locanda d'Italia".



15- BERLINE FRANCESI - E. Franconi e Co - (in colore verde).

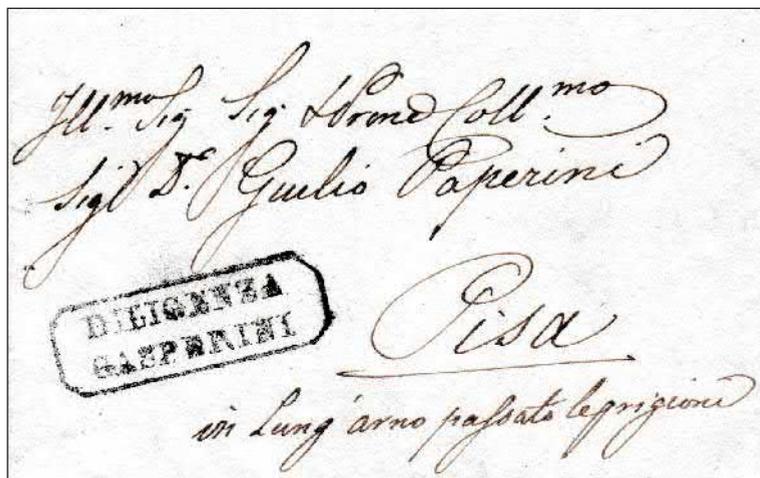
Lettera da Firenze, come ricevuta per la spedizione di 2 cassette, diretta a Bologna il 22 novembre 1848. Unica impronta conosciuta su lettera di questo bollo.



BIGLIETTO PUBBLICITARIO dell'Impresa di Odoardo Franconi e C.

## GASPERINI

Poche, per non dire inesistenti, le notizie sulla Diligenza Gasperini, che certamente fu una delle primissime imprese toscane a marcare la corrispondenza trasportata dalle proprie vetture. Poche anche le certezze sulle tratte coperte dal servizio, a parte il tragitto Pisa-Livorno. Purtroppo dobbiamo constatare che le impronte di colore rosso ad oggi conosciute, sono probabilmente contraffazioni ispirate alla matrice originale.



16- DILIGENZA GASPERINI. Lettera da Livorno per Pisa dell'8 luglio 1838, con l'annotazione manoscritta per favorirne il recapito, 'in Lung'arno passato le prigioni'.

## GRASSI

Assai scarse anche le notizie disponibili sulla Diligenza Grassi, di cui conosciamo solo il bollo relativo al servizio sulla tratta da Lucca a Pisa, mentre sembra che operasse anche fino a Firenze lungo lo stradale di Pistoia e Prato (dopo il 1845), come riporta il III vol. della Monografia delle Poste Toscane (p. 164).



17- DILIGENZA GRASSI DA' LUCCA A PISA E VICEVERSA  
Lettera da Lucca per Pisa del 26 febbraio 1845.

## MARIGNOLI

L'impresa delle diligenze appartenente al marchese Liborio Marignoli, originario di Spoleto, era una delle più grandi e attive del settore, in quanto copriva le principali tratte italiane da Bologna a Napoli, con sedi in numerose città. Nonostante però i bolli ovali degli uffici toscani (utilizzati al solo scopo di indicare il mittente) che riportiamo comunque, come interessante testimonianza dell'epoca, non risulta che la stessa impresa fosse autorizzata al trasporto della corrispondenza, e in modo particolare sulla Strada Regia Romana da Firenze e Siena verso Roma, dove tale servizio era appannaggio dei corrieri governativi.



18- IMPRESA DILIGENZE DI LIBORIO MARIGNOLI E C. -UFIZIO DI FIRENZE- Bollo ovale di colore azzurro su lettera per Roma del 5 giugno 1862, affrancata con un francobollo da 20 c. della IV emissione di Sardegna.



19- IMPRESA DILIGENZE DI LIBORIO MARIGNOLI E C. -UFIZIO DI PISTOIA- Bollo ovale di colore nero su lettera per Livorno del 22 ottobre 1864, affrancata con un francobollo da 15 c. D.L.R.



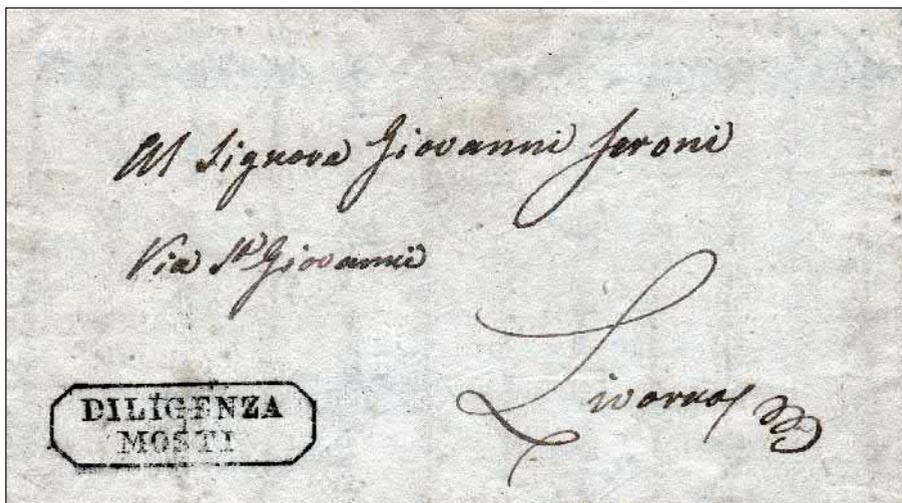
20- IMPRESA PRIVATARIA DELLE DILIGENZE DI LIBORIO MARIGNOLI. Bollo ovale di colore nero su lettera da Siena per Roma del 4 febbraio 1857. Da notare il bollo PD cancellato in quanto la missiva non era franca a destino, ma gravata di 6 baiocchi di tassa (coll. G. Guerri).



20- IMPRESA PRIVATARIA DELLE DILIGENZE DI LIBORIO MARIGNOLI. Bollo ovale di colore azzurro su lettera da Siena per Roma del 6 dicembre 1862, affrancata con 2 esemplari del francobollo da 10 c. (Italia n° 1).

## MOSTI

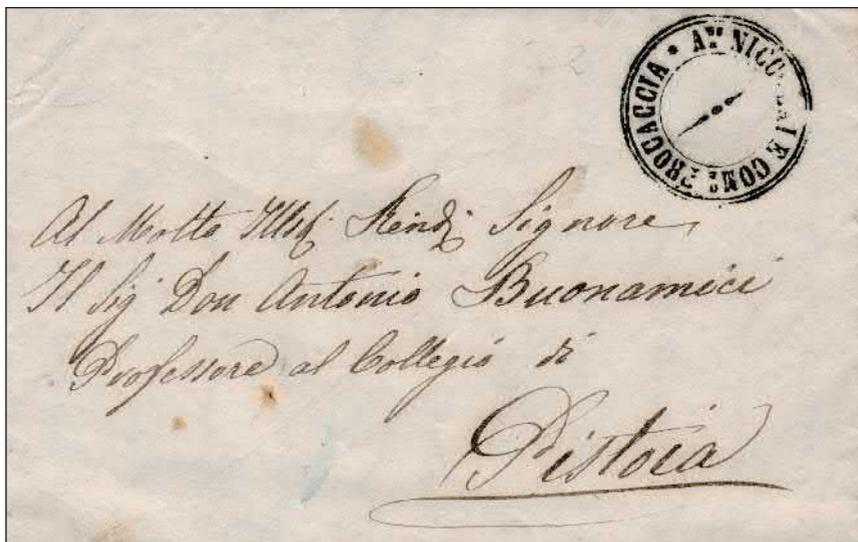
Analogamente alla Diligenza Gasperini, non si hanno notizie del servizio offerto dalla ditta Mosti, se non per le poche impronte conosciute del bollo relativo, impresso unicamente su lettere viaggiate nel 1838 tra Pisa e Livorno.



21- DILIGENZA MOSTI. Lettera da Pisa per Livorno del 21 febbraio 1838, prima data conosciuta in assoluto di un bollo appartenente al servizio delle diligenze toscane.

## NICCOLAI

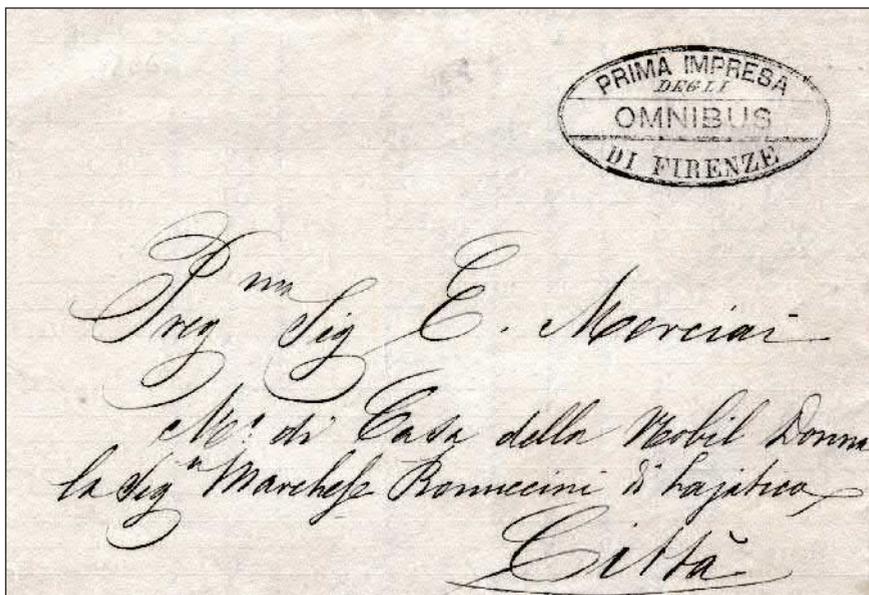
L'attività del procaccia Antonio Niccolai è documentata con certezza solo nel 1862 lungo la tratta Firenze - Pistoia. Del bollo, purtroppo, esistono numerose contraffazioni.



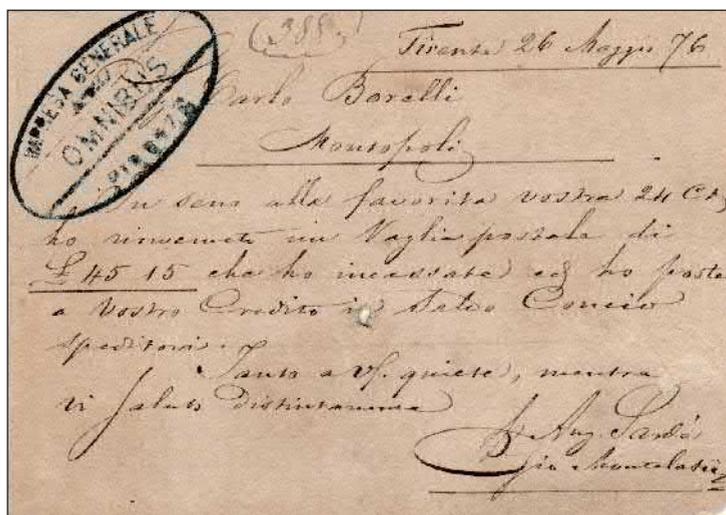
22- PROCACCIA A<sup>o</sup> NICCOLAI E COM.<sup>1</sup> Lettera da Firenze per Pistoia del 1862.

## OMNIBUS (DI FIRENZE)

Non sappiamo con esattezza se “l’Impresa Generale degli Omnibus di Firenze”, fondata nel 1846 da Odoardo Franconi, corrisponda alla “Prima impresa degli Omnibus di Firenze”. Certamente, in entrambi i casi non si hanno prove del trasporto di corrispondenza da parte dei suddetti vettori e pertanto ci limitiamo a riportare i rispettivi bolli ovali utilizzati al solo scopo di identificare il mittente.



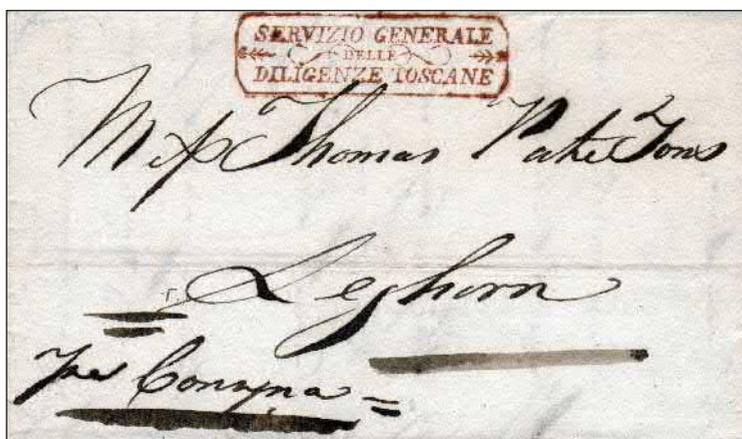
23- PRIMA IMPRESA DEGLI OMNIBUS DI FIRENZE. Lettera per città del 24 febbraio 1866 su carta intestata della stessa impresa.



23a- IMPRESA GENERALE DEGLI OMNIBUS DI FIRENZE (di colore azzurro). Cartolina postale da 10 c., da Firenze per Montaione del 26 maggio 1876.

## ORCESI

L'impresa Orcesi, originaria di Piacenza, intorno alla metà dell'Ottocento era certamente una delle più importanti nel settore dei trasporti su scala nazionale. Il merito di questo successo era dovuto all'intraprendenza del suo titolare (Luigi), protagonista fino dagli anni trenta di politiche a dir poco audaci e in aperta concorrenza non solo con gli altri impresari delle diligenze, ma addirittura con i gestori delle neonate strade ferrate. Per riassumere brevemente i servizi offerti dalle Orcesi sulle tratte toscane, ricordiamo che l'impresa garantiva già nel 1838 il collegamento giornaliero tra Firenze e Livorno e che la stessa Firenze era servita da una linea bisettimanale diretta a Bologna, Parma e Milano, mentre era trisettimanale il collegamento con Roma, di cui beneficiava anche la città di Siena. Dal giugno del 1844, inoltre, venne attivata anche la linea per Genova e Nizza, via Lucca e Pietrasanta, che partendo da Pisa nel primo tratto serviva anche il suo circondario, in collaborazione con la locale Diligenza Comunitativa. Dai titoli di viaggio che ci sono pervenuti ricaviamo che gli uffici in terra toscana si trovavano a Firenze, al n° 2016 Lungo l'Arno, a Livorno in via Ferdinanda, e a Pisa in via San Martino alla Posta de' Cavalli.



24- SERVIZIO GENERALE DELLE DILIGENZE TOSCANE, di colore rosso. Lettera da Firenze a Livorno del 26 febbraio 1838, una delle prime date conosciute dei bolli delle diligenze toscane. Da notare anche l'indicazione manoscritta 'per consegna' (con calligrafia diversa da quella del mittente) assai rara su questo genere di corrispondenza.



24- SERVIZIO GENERALE DELLE DILIGENZE TOSCANE, di colore nero. Lettera d'ufficio inviata per Posta da Firenze a Bologna il 17 febbraio 1846.



25- DILIGENZE Luigi Orcesi DI TOSCANA. Lettera da Pisa per Vecchiano del 22 dicembre 1849, con impressione anche al verso dello stesso bollo.

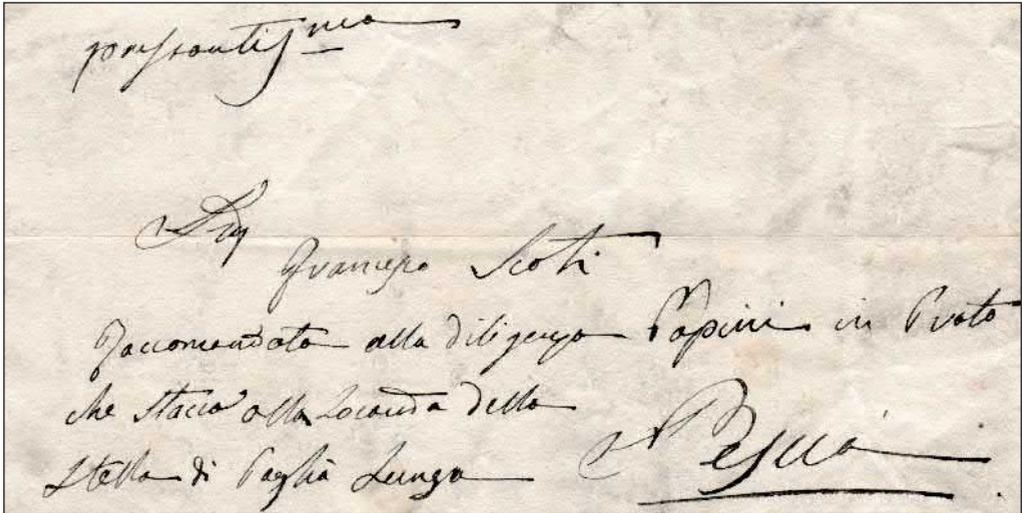


26+27- SERVIZIO GENERALE DELLE DILIGENZE ORCESI e IMPRESA DELLE R<sup>e</sup> DILIGENZE PRIVILEGIATE DI L'ORCESI. Lettera di servizio da Piacenza per Bologna del 21 aprile 1852.

## PAPINI

Nonostante quanto annunciato in data 1 giugno 1847 dai fratelli Gaetano e Francesco, che pubblicizzarono l'inaugurazione di una corsa di diligenza da Pescia a Firenze (con partenza alle 4 e mezza del mattino e arrivo nella capitale alla stessa ora del pomeriggio), sappiamo con certezza che la stessa famiglia aveva già una tradizione più che secolare nel settore, avendo riscontro di spedizioni effettuate tramite il 'Procaccia Papini' addirittura nei primi anni del Settecento. Peculiarità dell'impresa fu la concentrazione degli affari lungo la direttrice Firenze - Pescia e viceversa, e la collaborazione con l'impresa Baldi, alla quale erano legati anche da vincoli familiari. Da notare, infine, che con l'avanzare della linea ferroviaria, il percorso della diligenza veniva limitato di volta in volta, e che gli stessi Papini,

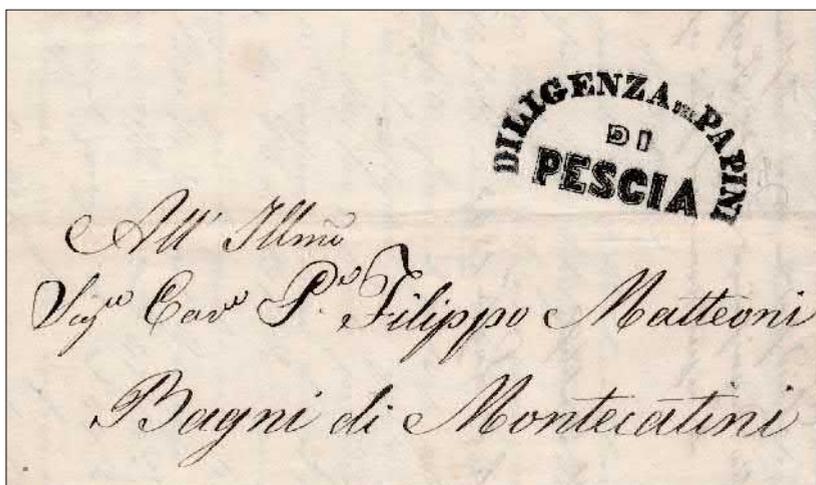
pur incaricandosi sempre del trasporto della corrispondenza lungo l'intera tratta Firenze - Pescia, nella realtà utilizzavano la ferrovia per tale servizio, limitandosi alla consegna delle lettere anche nelle località non raggiunte dal treno.



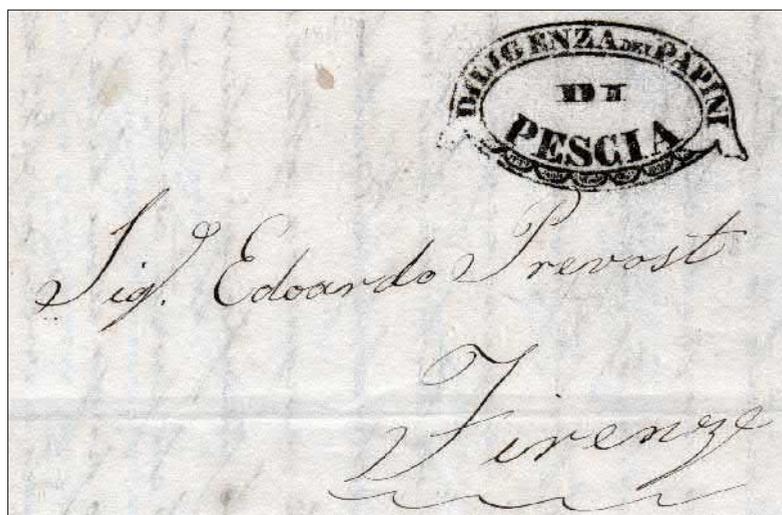
28- "Raccomandata alla diligenza Papini in Prato che stacca alla locanda della Stella di Paglia Lunga", annotazione manoscritta su lettera da Vernio a Pescia del 26 giugno 1849.



28- "Diligenza Papini", annotazione manoscritta su lettera da Massa (in Val di Nievole) a Firenze del 29 giugno 1857.

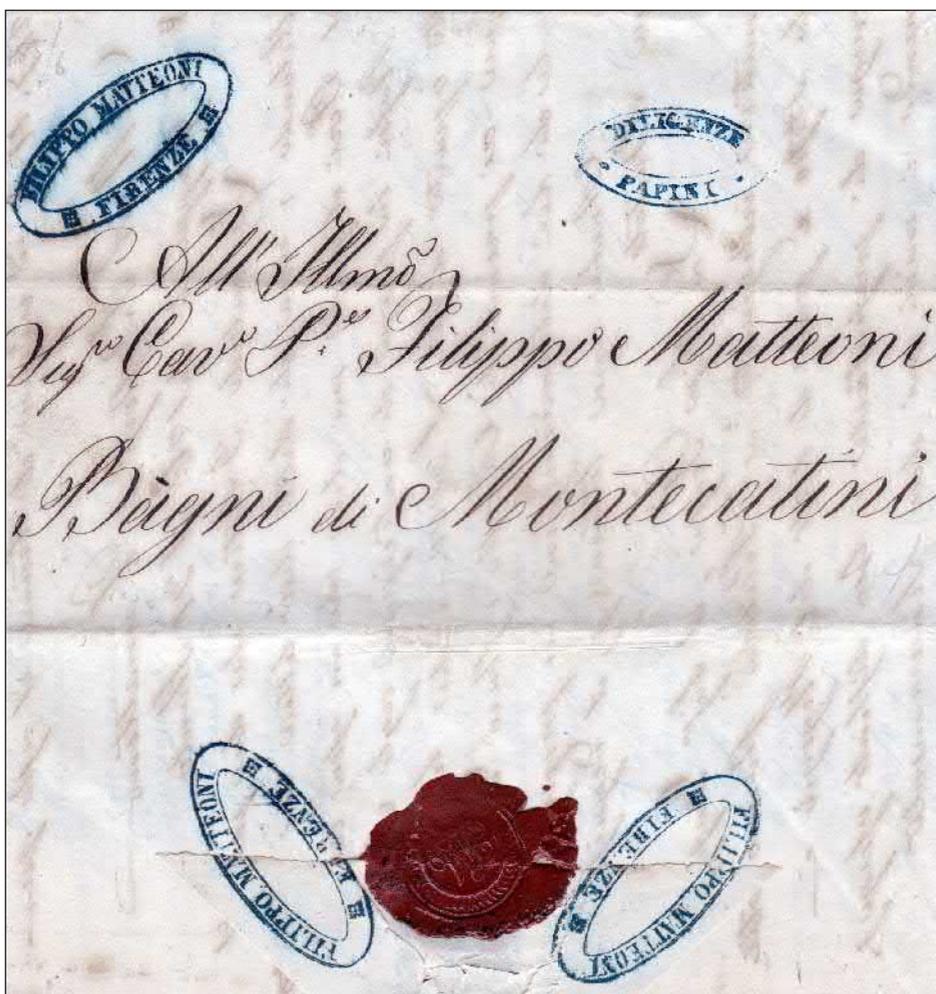
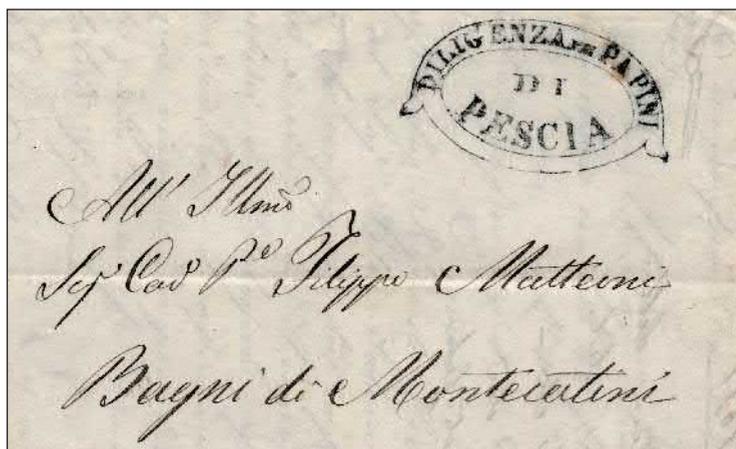


29- DILIGENZA DEI PAPINI DI PESCIA. Lettera da Firenze per i bagni di Montecatini dell'11 luglio 1847.



30- DILIGENZA DEI PAPINI DI PESCIA.  
Lettera da Firenze per Pescia del 26 settembre 1847.

31- DILIGENZA DEI  
PAPINI DI PESCIA.  
Lettera da Firenze(?) per i  
Bagni di Montecatini del  
22 luglio 1851.



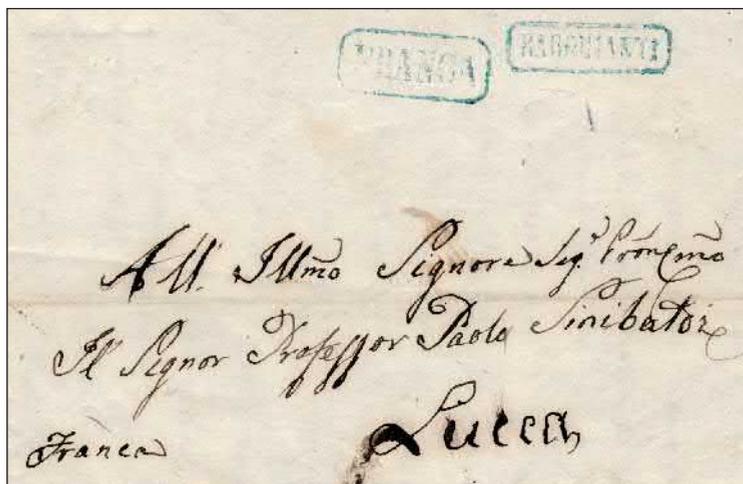
32- DILIGENZE PAPINI, in azzurro.  
Lettera da Firenze per i Bagni di Montecatini del 25 luglio 1856.

## RAGGHIANTI

Come purtroppo abbiamo dovuto constatare in altri casi, non si hanno informazioni dell'impresa Ragghianti, se non attraverso le poche lettere note recanti i relativi contrassegni postali. Da queste deduciamo che l'attività di trasporto della ditta si svolgeva esclusivamente sulla tratta Firenze - Lucca e che la stessa non deve avere avuto una vita troppo lunga. Ma la caratteristica postale più evidente fu l'adozione del piccolo bollo "Franca" (apposto come è ovvio solo sulle lettere pagate in partenza dal mittente), caso unico tra tutte le imprese delle diligenze toscane.



33- RAGGHIANTI. Lettera priva del testo diretta a Lucca nel 1857, con ricevuta della Dogana per il pagamento di soldi 8, dovuti per l'introduzione in città di merci non specificate.



34- RAGGHIANTI e FRANCA, entrambi colore verde/azzurro. Lettera da Firenze per Lucca del 24 maggio 1858. Da notare l'uso del bollo accessorio, unico caso noto per la corrispondenza trasportata dalle diligenze toscane.



# I TITOLI DI VIAGGIO E LA PUBBLICITÀ DELLE DILIGENZE

**AVVISO**

I signori Viaggiatori devono recarsi all'Ufficio con i loro bagagli, due ore prima della partenza.

Ogni viaggiatore gode il trasporto gratis di Libbre 60 sui bagagli. Le casse di generi di modica ed altri oggetti voluminosi sono tassati il doppio del prezzo ordinario.

Per agevolare il caricamento delle vetture, i Pacchi, le Mercanzie, e i Gruppi si devono portare all'Ufficio due ore avanti la partenza; altrimenti si lasciano per la partenza successiva.

L'Impresa non corrisponde dei casi di furto maggiore od dei rubamenti eseguiti a mano armata. Tutti gli oggetti dichiarati *valute* debbono essere legati con cordella, o spago, e sigillati per sicurezza delle dichiarazioni. Il prezzo è pagato secondo il prescritto nelle tariffe. Il posto non potrà essere inferiore a quello che si pagherebbe a ragione del peso, come bagagli e oggetti ordinari scritti senza dichiarazione.

L'Impresa non è responsabile degli oggetti non registrati: l'obbligo di farli registrare incombe agli Speditori ed ai Viaggiatori. L'Impresa rimborsa nel caso di perdita degli oggetti, il valore che sarà stato dichiarato nell'atto del registro; mancando la detta dichiarazione, essa corrisponderà Lire 60 per una Valigia, Portamanelli od altri oggetti di peso di 180 Libbre, e Lire 450 per Bauli, e altri oggetti di peso superiore a Lib. 200.

L'Impresa non corrisponde veruna indennità di danni e interessi per ragione di ritardamenti nei trasporti, e neppure risponde della perdita o avaria delle cose che trasporta gratis.

Nel caso di reclamo si dovrà produrre il presente bullettino.

**BERLINE FRANCESI**

---

**ODOARDO FRANCONI E C<sup>ni</sup>.**

---

LIVORNO, Via del Giardino sul canto di Piazza d' Armo  
 PISA, sul Lungarno, al Nettuno e fuori della Porta Fiorentina di faccia  
 alla stazione della strada ferrata  
 PONTADERA, di faccia alla stazione della strada ferrata  
 FIRENZE, Piazza S. Trinita accanto al caffè Doney

PARTENZA d *15 luglio* a *19* ore *1/2* del *16* *Scor*  
 di *Livorno* per *Firenze*  
 Sig. *V. Sestini* ha pagato la somma  
 di *L. 10* per *2* *post* di *2* *post*  
 N<sup>o</sup> *2.3* che ha fissato nel *Coupé*  
 Chi non si trova presente alla suddetta ora perde la somma pagata.  
 A *15* *lug* 184*5*

IL DIRETTORE  
*col. de' Bagni*

BERLINE FRANCESI DI ODOARDO FRANCONI E C.<sup>ni</sup> Biglietto emesso per un viaggio di 2 persone (sul coupé) da Livorno a Firenze in data 15 luglio 1845.

DILIGENZA GOLLINELLI E CAPPELLI

**Diligenza Gollinelli-Capelli da Faenza a Firenze e viceversa.**

N. *Faenza* li *17* *giug.* 18*62*  
 Da Il Signor *Gava Costantino*  
 ha preso nel *1<sup>o</sup>*  
 Classe li Numeri *uno* per la corsa del  
 giorno *18* sino a *Firenze*  
 ed ha pagato Franchi *otto* e Cent.

Diconsi *L. 8* : —  
 ha pagato •

Totale *L.*

Ogni passeggero potrà aver seco un equipaggio di Kil. 20., ogni eccedenza sarà pagata in ragione di centesimi quindici ogni Kil.

RECAPITI { In Firenze *Locanda Cervia in via Cardinali.*  
 { In Faenza *in piazza al principio del corso al Burò di Giuseppe Frontali N. 68.*

L' ESATTORE *J. Mamberti*

DILIGENZA GOLLINELLI-CAPPELLI, biglietto per un viaggio in 3<sup>a</sup> cl. da Faenza a Firenze in data 17 giugno 1862.



# DILIGENZA

DI GAETANO E FRANCESCO PAPINI DI PESCIA

Il Sig. *Luigi Stigoli*  
ha pagato Paoli 6 per il Posto 1° dell'INTERNO  
per la partenza per Prato del di 1° set. 1848.  
a ore 5 1/2 antin *Papini*

## AVVERTENZE

1. Dieci minuti avanti la partenza dovrà trovarsi al recapito della suddetta Diligenza.
2. Si accordano Libbre Quaranta di equipaggio.

DILIGENZA PAPINI, biglietto per un viaggio nel posto n° 1 dell'inter-  
no, da Pescia a Prato in data 1° set. 1848.

# DILIGENZA - PAPINI

Il Sig. *Luigi Papini*  
ha pagato Paoli 5 per il Posto dell'INTERNO *Sopra*  
per la partenza per i Bagni del di 7. Luglio 1850  
a ore 5 1/4 *partenza da Prato*  
*Papini*

## AVVERTENZE.

1. Dieci minuti avanti la partenza dovrà trovarsi al recapito della suddetta Diligenza.
2. Si accordano libbre Quaranta di equipaggio.

Tipografia Ald'ua.

DILIGENZA PAPINI, biglietto di viaggio da Prato per i Bagni di Montecatini  
del 7 luglio 1850, da effettuarsi "sopra", ovvero sulla parte scoperta della vettura.

DILIGENZE

**N. 11 - IMPRESA GENERALE DELLE DILIGENZE TOSCANE**  
**DI LUIGI ORCESI**  
**SERVIZIO GIORNALIERO PER PISA, LIVORNO, GENOVA, NIZZA, BOLOGNA, PARMA, E MILANO**

**UFFIZIO DI FIRENZE**

Si avvertano al Viaggiatore libbre 75 gratis pel trasporto del suo bagaglio: il di più deve pagarlo giusta la Tariffa.

I Signori Viaggiatori devono trovarsi all'Ufficio mezz'ora prima della partenza, pel registro del loro effetto non trovandosi, il pagamento fatto non verrà risultato.

Il bagaglio, ed altro, dovrà essere portato all'Ufficio, 2 ore prima della partenza, al più tardi, altrimenti si spedisce con la susseguente Diligenza.

L'impresa, salvo i casi di forza maggiore e forniti, garantisce la salute di Viaggiatori i loro equipaggi di cui avranno del tutto il costo, pagato il corrispondente polizza, e fatti inaspettati, e garantisce pure, a quello che sopra detto equipaggi che non avranno dichiarato il valore medesimo però il solo obbligo del lato dell'impresa di corrispondere in caso di smarrimento un'indennità, la quale non eccederà mai Lire 50 per le valigie, sacchi, ec. e Lire 100 per i bauli.

Il Viaggiatore è personalmente responsabile di qualunque contravvenzione proveniente da lui verso il Governo, o le Dogane.

Non si garantiscono gli avvenimenti per forza maggiore, e latrocini a mano armata.

È proibito di fumare in qualunque posto in Diligenza né l'introdurrevi cani.

I Viaggiatori hanno diritto d'impedire che s'introducano nella Dilig. persone non segnate nel Fog. di Via.

PARTENZA DELLA DILIGENZA del 21. 1846  
 alle ore *sette* precise *precise*

Signor *Signor Maggi-Musquetti, et Comp*  
 ha pagato la Somma di . . . *148 00*  
 Più per eccedenza di Bag.<sup>lio</sup> . . .  
 per *sette* del *Piazz. N. 16*  
 da *Siena* per *Bologna*  
*pagato in Bologna l'eccedenza di*  
*la Bagaglio, fine del* *7. 7. 1846*  
*Luigi Orcesi, Direttore*

UFFIZI CORRISPONDENTI

IN FIRENZE. Lungo l'Arno N.° 2016.  
 IN PISA. Via S. Martino alla Posta de' Cavalli.  
 IN LIVORNO. Via Ferdinanda

IN BOLOGNA. Alla Direzione delle Poste Pontif.  
 IN PARMA. Via S. Michele Palazzo Poldi-Pezzoli.  
 IN GENOVA. Nel Palazzo delle Regie Poste.

IMPRESA GENERALE DELLE DILIGENZE TOSCANE DI LUIGI ORCESI, biglietto per un viaggio da Firenze a Bologna in data 21 ... 1846, con annotazione manoscritta "pagherà in Bologna l'eccedenza di bagaglio ..."

**SERVIZIO GENERALE DELLE DILIGENZE TOSCANE**

Il Pubblico resta prevenuto che in vigore di un concordato col Sig. ANDREA RIDOLEI Imprenditore delle Diligenze Pontificie, a datore dal primo del prossimo Ottobre il sottoscritto darà principio ad un periodico servizio di Diligenze da FIRENZE a BOLOGNA, e viceversa tre volte la settimana, incaricandosi del trasporto dei Sign. Viaggiatori, Mercè, Pacchi e Gruppi di Denaro, e consegnando il tutto per conto dei mittenti all'Impresa Generale delle Diligenze Pontificie, ne luoghi di scambio stabiliti per l'ulterior proseguimento.

**TARIFFA DE' POSTI E MANCIE COMPRESSE**  
**PARTENZE**  
**PREZZO DE' POSTI**

<p><b>PER BOLOGNA</b></p> <p>LUNEDI alle ore 12          MERCOLEDI Meridiane          VENERDI</p>	<p><b>PER LE FILIGARE.</b> L. 17. 10. —  <b>BOLOGNA.</b> . . . 31. 6. 8</p>	<p><b>PER LIVORNO</b></p> <p>TUTTI I GIORNI ESCLUSA LA DOMENICA          a ore 6          PER PISA . . . . . L. 10. —          di Mattina . . . . . LIVORNO . . . . . 15. 6. 8</p>
---	---	--

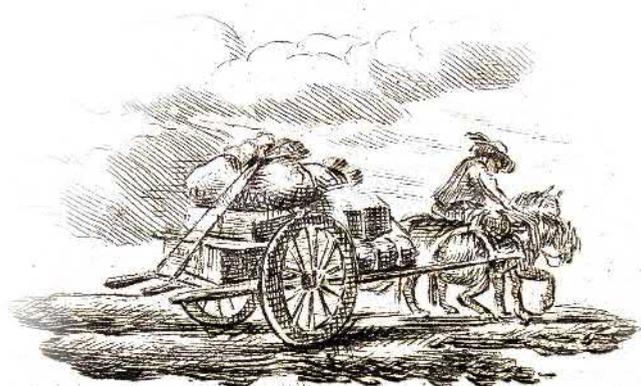
**PARTENZE PER ROMA**

<p><b>VIA DI SIENA ED ACQUAPENDENTE</b>          in ore 56.</p> <p>MARTEDI alle ore 9 di Sera.          SABATO</p>	<p><b>VIA D'AREZZO E PERUGIA</b>          in ore 48.</p> <p>MERCOLEDI alle ore 12 meridiane.          SABATO</p>
--	--

FIRENZE. Dall'Ufficio delle Diligenze Toscane il 21 Settembre 1841. LUIGI ORCESI.

SERVIZIO GENERALE DELLE DILIGENZE TOSCANE DI LUIGI ORCESI, manifesto pubblicitario del set. 1841

## MOTIVI E INCISIONI DELLE LETTERE DI CONDOTTA



*Regno d'Etruria, 'Polizza di vettura' con marca da 5 soldi*



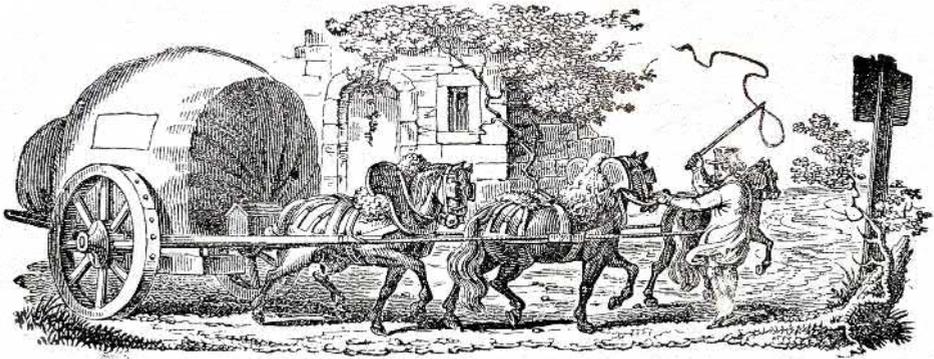
*Pasquale Mariani, Livorno 1807*



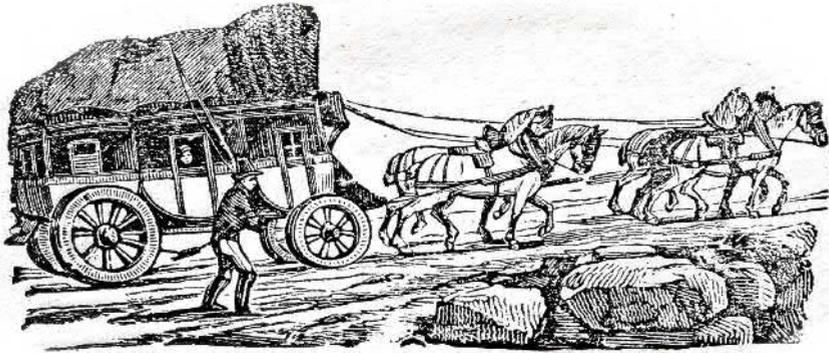
*Vetturale Vincenzo Calvetti, Firenze 1818*



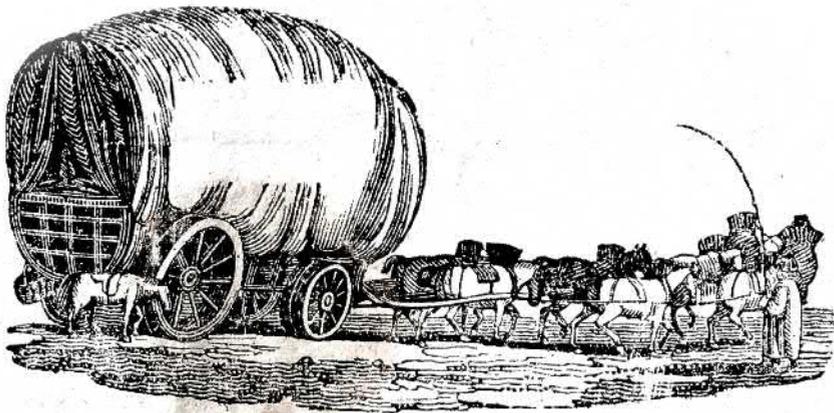
*Vetturale Vincenzo Calvetti, Firenze 1821*



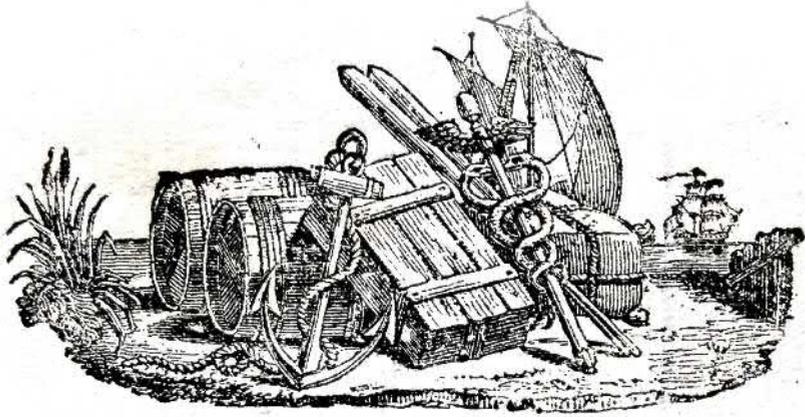
*Vetturale Stefano Manfredini, Firenze 1841 e spedizioniere E Bertelli, Livorno 1854*



*Vetturale Domenico Tafanelli, Livorno 1843*



*Navicellaio Raffaello Romanelli, Firenze 1844*



*Navicellaio Raffaello Romanelli, Firenze 1844*

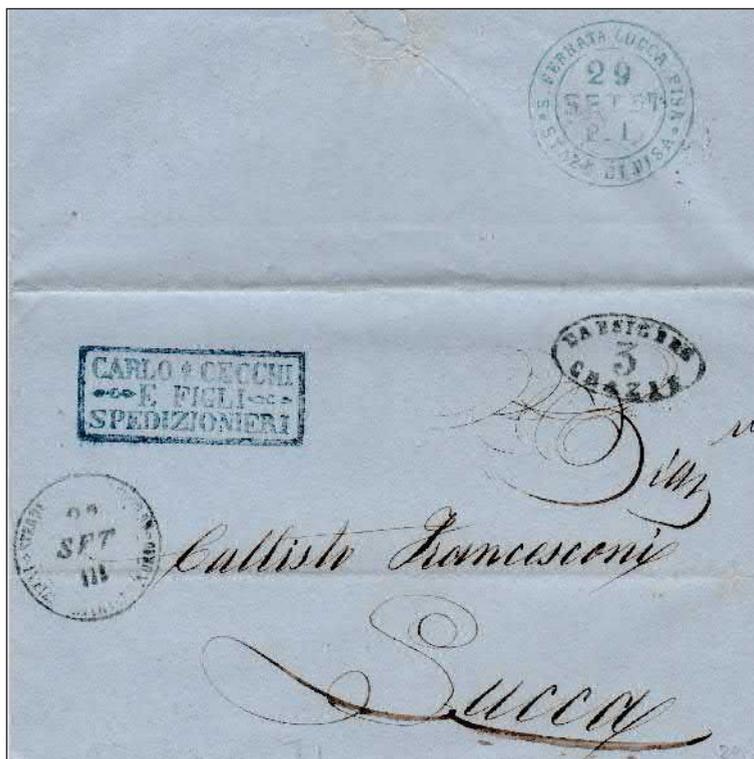


*Spedizionieri Del Vivo, Firenze 1863*

I BOLLI DEGLI SPEDIZIONIERI  
E DEI CORRISPONDENTI POSTALI (*FORWARDERS*)



ANTONIO DI L(uigi). PIACENTI, su lettera da Firenze a Lucca del 20 marzo 1856.



CARLO CECCHI E FIGLI SPEDIZIONIERI, su lettera da Livorno a Lucca del 28 settembre 1857, inoltrata con la S. F. Leopolda fino a Pisa e quindi a destino con la Pisa - Lucca.



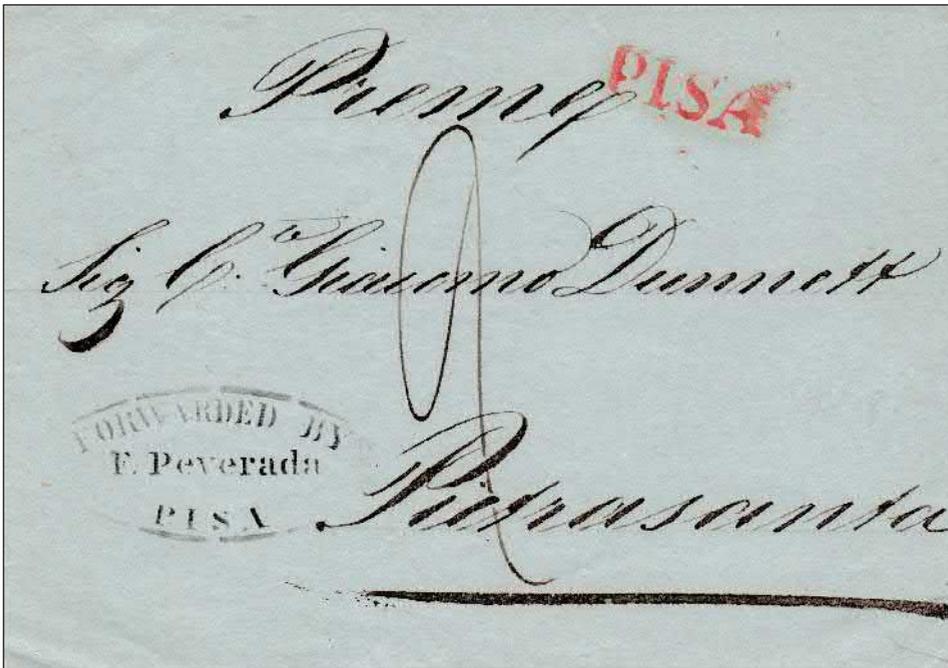
FRATELLI DEL FUNGO SPEDIZIONIERI LIVORNO, su lettera da Livorno per Lucca del 30 luglio 1862.



FABIO BIAGETTI SPEDIZIONIERE CALCINAIA, su lettera da Pontedera per Cutigliano dell'8 maggio 1863, affrancata per 15 c. con 10 c. n° 1 d'Italia e 5 c. della IV emissione di sardegna.



Lettera da Napoli per Firenze del 23 maggio 1841, inoltrata a Livorno verso la destinazione finale dal corrispondente AGOSTINO GUARNAMI.



Lettera da Pisa per Pietrasanta, arrivata in data 3 maggio 1843, FORWARDED BY F. PEVERADA PISA.



# AVVISO

L'Impresa d'Omnibus stabilita in Livorno nel Bureau di Vetture di Casimirro Giorgi presso le Logge del Diacciajo in Piazza d'Arme, e in Pisa sulla Piazza del Ponte nel Bureau di Angiolo Bartolena; i suddetti proprietarj si fanno un dovere di prevenire questo rispettabile Pubblico che a datare dal di 15 del corrente mese di Novembre sarà attivato un servizio regolare di Omnibus da Pisa a Livorno e viceversa facendo quattro partenze il giorno, che due da Pisa e due da Livorno nel modo che appresso:

## ORARIO DELLE PARTENZE.

Da Pisa a Livorno	Ore 8 ant.	Da Livorno per Pisa	Ore 8 ant.
Idem	„ 12 mer.	Idem	„ 4 pom.

## PREZZO DEI POSTI.

Nell' Interno. . . . .	Crazie 10
Nell' Esterno. . . . .	„ 6

Si previene che per abbreviare il viaggio saranno cambiati i soli cavalli a mezza strada nel luogo detto S. Guido da dove ripartirà prontamente cinque minuti dopo il suo arrivo.

I detti proprietarj s'incaricano pure di tirare con due o più cavalli i legni da Pisa a Livorno e Viceversa per il prezzo fisso di Paoli 8 per ciascun cavallo senza alcun' altra spesa, come pure intraprendono Vetture per tutta la Toscana, e per l'Estero con legni da viaggio decentemente forniti di tutto l'occorrente per il prezzo da convenirsi con i suddetti proprietarj.

Niente sarà ommesso acciò detto servizio sia regolato con puntualità onde i Sigg. Viaggiatori restino pienamente soddisfatti.

N. B. Si ricevono nei suddetti Bureau Pacchi, Gruppi, Lettere ec., e si assumano la responsabilita per la consegna.

*Livorno - Pisa - Livorno*





**DILIGENZE DA FIRENZE A SIENA E VICEVERSA  
DI GIUSEPPE MAZZARRINI DETTO GEPPETTO  
ALL'INSEGNA DEI TRE MORI DIETRO PALAZZO VECCHIO**

Il Sig. *Sabatini* ha pagato L. *5.15.4*  
per *tre* posti fissati di N. per la partenza da *Firenze a Siena*  
del dì *8 Gennaio* a ore *7* di mattina in treno  
L'equipaggio dovrà essere al Barò mezz'ora prima della partenza.

Firenze li *7 Sud* 184*9*

Il Recapito in Siena, è in Piazza Tolomei al Barò di Angiolo Bicci. — Chi non si trova al Barò all'ora suddetta, perde la somma pagata.

L'INCARICATO

*in Cavaliero Luigi Mazzarrini*

Titolo per un viaggio in diligenza da Firenze a Siena in data 8 gennaio 1849 emesso dalla ditta di Giuseppe Mazzarrini (detto Geppetto).

