

Ho aperto le lettere per conoscerne il contenuto. Quasi tutte sono di carattere commerciale, disponibilità e prezzi di granaglie, zuccheri ed altri mille articoli, il costo dei noli, il pagamento in monete d'oro e via dicendo.

Ma qualcuna ha un particolare interesse in quanto riguarda lo svolgersi di questi traffici: dai battellieri, paron..., al tempo d'impiego per il trasporto delle merci, alle sigle sulle balle (nel nostro caso G.F.C.), alle previsioni per i prossimi mercati, alla nascente strada ferrata, alle lettere in doppia copia ed infine per darci la possibilità di scoprire il nome del corrispondente postale che vedremo anche su una lettera recante il doppio indirizzo.

La rete ferroviaria, che in questo periodo si espandeva a vista d'occhio, favorì i commerci e i rapporti epistolari. Anche l'attenuarsi degli atti di banditismo (chiamiamoli così, come vuole la tradizione imposta dal vincitore) concorse a normalizzare lo stato di cose, sotto qualsiasi profilo.

Disguidi postali:

"la lettera che mi accennate esservi giunta via terra, anzi col vapore come indicato sulla manicone - queste sono irregolarità che vi esistono negli Uffici postali - si portano le dovute lagnanze, ma a nulla servono - sentirò da prima V/ se sarete contento che in seguito mi serva col raccomandarle all'amico Sig. Giovanni Fornaroli - in allora al certo che vi arriveranno senza frastomi".

Raccolto del frumento messo in forse per mancanza di pioggia e conseguenti speculazioni.

Il Sig. Bernardini aveva visto giusto nel consigliare un corrispondente postale. Questa è la lettera che, scesa a sud e tornata per la via di Perugia, impiegò dieci giorni prima di arrivare al Sig. Citeroni. Il consiglio fu accettato. In seguito vedremo le lettere passate per le mani del Sig. Fornaroli.



Lettera datata Trieste, 18 Settembre 1861
Interessante relazione sul porto franco di Trieste.

Indicazioni sul traffico delle granaglie ed il vantaggio derivato dall'apertura delle strade ferrate.
Era il momento della grande espansione dei commerci.

Relazione

Triste come porto franco si deve dirlo che sott'ogni rapporto è stato sempre considerato come uno dei principali impieghi di granaglie in ogni qualità. Nei momenti i più critici, ed anche di carestia nell'estate, egli concorse in loro soccorso con i suoi immensi depositi che ve riceveva continuamente dall'Italia, Gitta, Russia, mannero, danubio &c. &c. In addietro non si pensava neppure all'Ungheria che possiede dei vasti terreni propri per la coltivazione dei grani in generale, i quali restavano quasi totalmente neglette per mancanza d'estrazione diretta per transitare il loro prodotto per questo mercato, come anche in cert'epoche che l'aveva estremamente bisogno di farli venire, le spese di trasporto per mezzo di carri asportavano doppiamente il valore del loro prezzo primitivo. In seguito all'apertura delle strade ferrate, che su di gran scala vennero moltiplicate in Austria, misero quasi tutt'i paesi dell'Impero in diretta comunicazione con questa Città. —

Una tale facilitazione nelle comunicazioni, i prezzi elevati che da più anni si sono mantenuti più grani in generale su questo mercato, hanno contribuito nello spirito dei coltivatori dell'Ungheria sensibilmente, di maniera che l'anno decorso al tempo della semina, gli Ungheresi hanno consideratamente aumentata la seminazione dei grani; ed essendo stati favoriti da un tempo il più prospero, ottennero in quest'anno un raccolto molto abbondante in frumento e di molto avvantaggiato in qualità. — Dalle informazioni che si pote' raccogliere, risulta che il detto raccolto dell'Ungheria ammonta a 26 milioni di Staja. —

Dai calcoli approssimativi, si divide la quantità suddetta della maniera seguente:

- 5 milioni di Staja, saranno sufficienti per supplire ai bisogni dell'Ungheria stessa.
- 5 milioni di Staja serviranno per i bisogni dell'Austria e della Germania.
- 10 milioni di Staja restano disponibili per l'esportazione via di mare per mezzo di questa Città. — Si conosce d'oggi si no al presente che di questi dieci milioni di Staja in disponibilità, 4 milioni di Staja sono d'oggi stati comprati.

Ho pensato di riprodurle per entrare nel vivo di questo periodo, stracolmo di avvenimenti attraverso i quali, oltre tutto, da poco, era stata realizzata l'unità d'Italia. E non importa se si fece ricorso a diversi stratagemmi o astuzie politiche, che dir si voglia, dove prevalse il fine intuito del Conte Camillo Benso di Cavour.

CORRISPONDENTE POSTALE

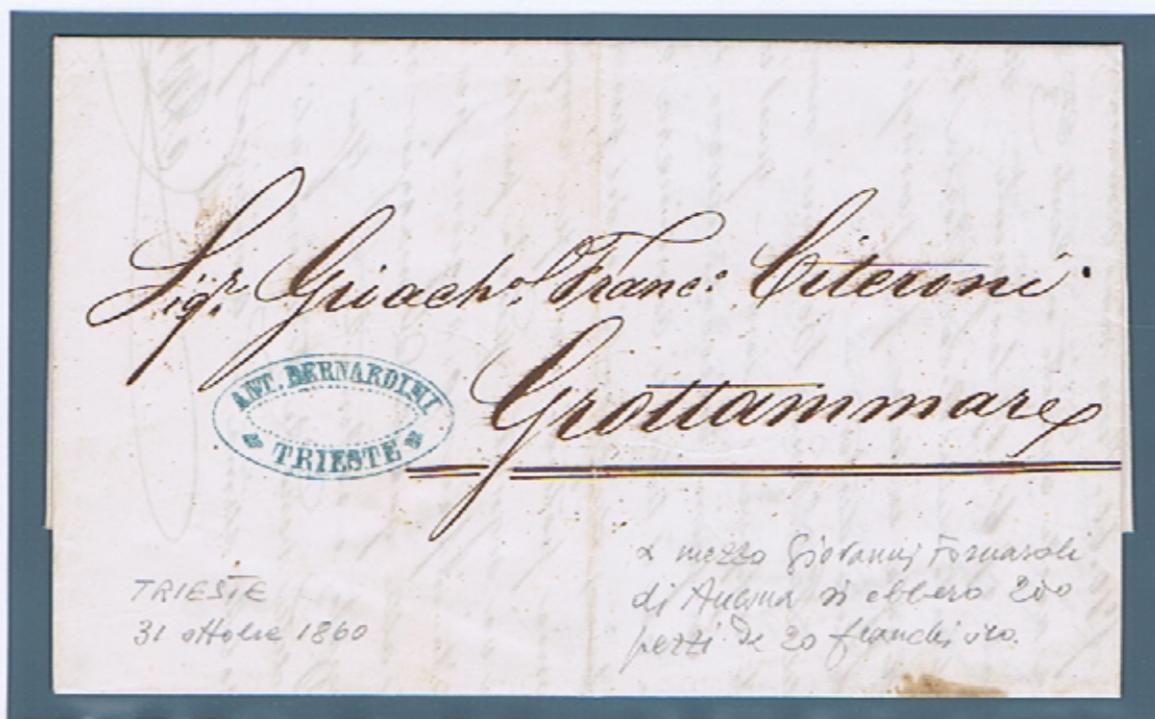
Il nominativo del signor Giovanni Fornaroli di Ancona, almeno per quanto riguarda la corrispondenza che ho potuto visionare, appare per la prima volta su una lettera del 31 ottobre 1860.

Tramite questo intermediario la Ditta Citeroni trasferì N°. 200 pezzi da 20 franchi oro che furono cambiati a £. 10,60 l'uno.

Senza dubbio era una bella somma e dà l'idea dell'importanza del traffico commerciale a Grottammare lasciando immaginare il via vai dei carri e carretti per il trasferimento delle merci ai vari luoghi di consumo.

Le Marche, anche se di fatto, non facevano ancora parte, ufficialmente, del Regno di Sardegna. Lo furono il successivo 5 novembre attraverso il solido plebiscito.

Il signor Fornaroli, come avremo modo di osservare, entrò nel pieno del giro Bernardini-Citeroni svolgendo il proprio compito con grande onestà e puntualità.



Trinthe li' 31 Ottobre 1860

Sig. Gioach. Franc. Ciceroni
Grottammare

Dal Sig. Giovanni Pomaoli d'Ancona, a mezzo
del Pad. V. nec. Borroni mi vennero spediti per v. conto:
L. 200 (duecento) pezzi d'oro - che rimasi a cambiarli ad
L. 140.60. l'uno meno commissioni. comp. L. 118.

della quale somma avete eredito in conto $\frac{2}{3}$ - Mi venne per
Consegnate le stimate v. 6 e 19 languente - Nella seconda rinvenni
con piacere il duplicato della Ricercatoria Vesuvio di montalto
la quale trovarsi diggià in corso pel purpose di far continuare
i piombi sino al loro destino -

Il Barchino del Pad. V. nec. Borroni non è ancora qui, come
non sono arrivati neppure i piombi - quest'ultimi contano 26.
giorni di viaggio. coi primi scirocchi devono senza dubbio arrivare
coi chi pelleggio che si tutto si combinerà ottimamente assieme
l'arrivo del Barchino, dei piombi, e del purpose d'imbarco su
e con prossima mia poterò darvi per compito quest'affare

La linora che va segnata spedita per la Romagna, sic si di,
e opere di qualità inferiore, ragione per cui segnari prezzo
basso, del resto le altre qualità di maggior merito vengono mag-
giormente apprezzate e sostenute - Qui unite vi compiego
la solita lista delle vendite settimanali granaglie nel
mentre colla solita stima d'amicizia prof. e salutanz.

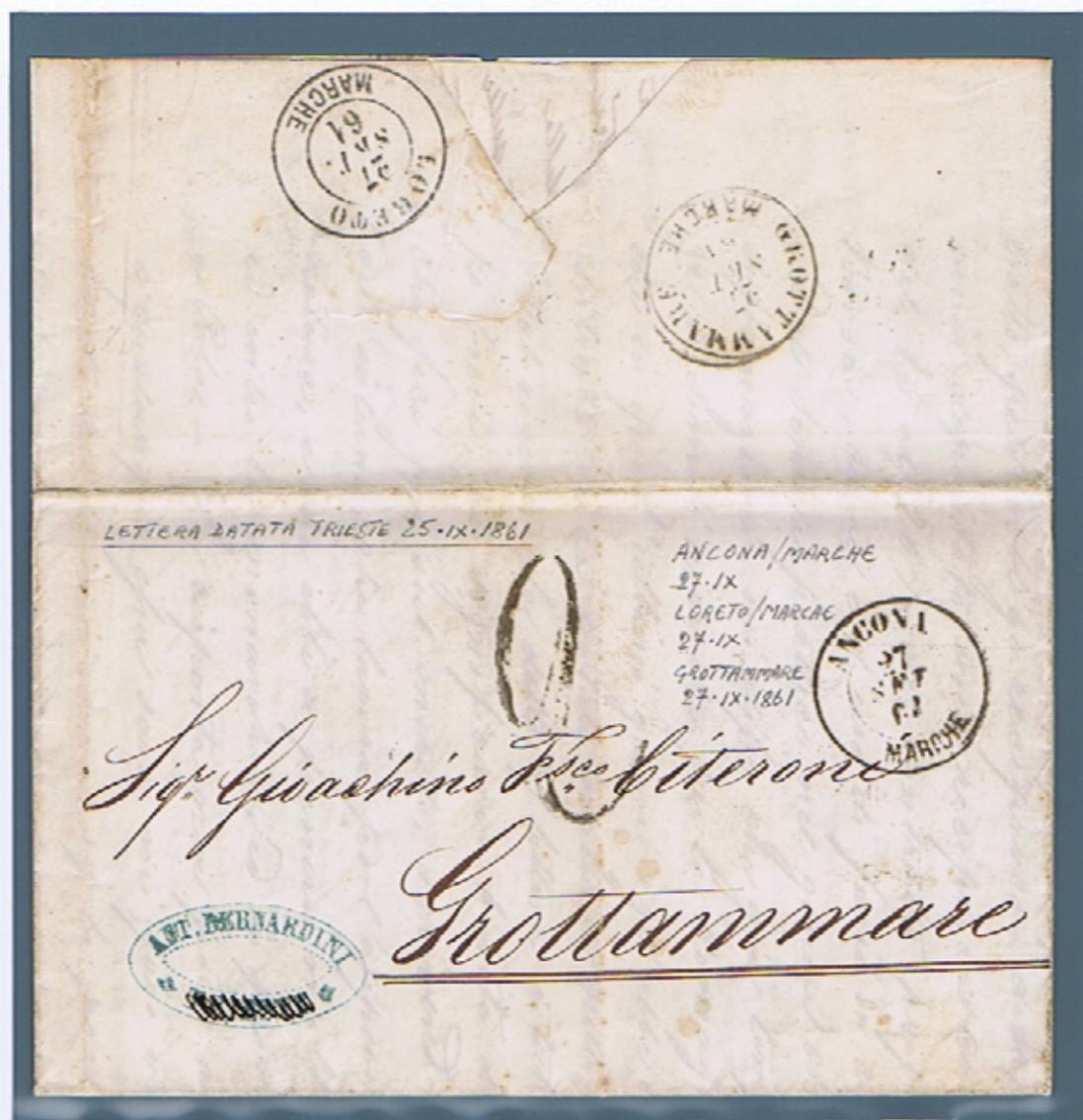
Amico
G. Pomaoli

Una serie di lettere, dal 20 settembre al 6 dicembre 1861, testimoniano la rapidità del viaggio. Da Trieste ad Ancona con il battello (in pratica trasportate privatamente), da Ancona a Grottammare inoltrate dal corrispondente, tramite posta. Sono tutte in porto assegnato. Rammento che, sino al 31 dicembre 1862, il costo del porto era identico, sia per quelle affrancate che per quelle in porto assegnato. Nella fattispecie: cent. 20. Inviandole in porto assegnato si evitava il fastidio di tenere una contabilità.



Il destinatario annotò la data della ricezione, anche all'esterno della lettera.

Da notare che altre lettere non recano annotazioni all'esterno.



LETTERA BATTUTA TRIESTE 25-IX-1861

ANCONA/MARCHE
27-IX
LORETO/MARCHE
27-IX
GROTTAMMARE
27-IX-1861

Sig. Gioachino F. Sc. Citteroni
Grottammare



Come è possibile constatare questo lungo percorso da Trieste a Grottammare veniva regolarmente coperto in soli due giorni. Soltanto l'ultima, del 25 settembre, ne impiegò tre ma rimase sempre dentro un tempo eccezionalmente breve se si tiene conto della non perfetta agibilità delle strade per il tratto via terra. E' ovvio che è meglio non fare raffronti con l'odierno servizio postale che, dal 1945, va sempre più a....passo di lumaca.



Lettera datata Trieste, 27 novembre 1861.

La cifra in alto a sinistra faceva riferimento al numero delle missive rispedito dal corrispondente postale.