

le cose per la sezione da Prato a Pistoia, per cui restò memorabile il disagio patito dagli abitanti di Prato per il protrarsi dei lavori, a causa dei pessimi rapporti esistenti tra le autorità locali e i costruttori inglesi, ma finalmente il tratto Prato-Pistoia venne aperto il 2.7.1851. Ricorderemo, per concludere, che la società della Maria Antonia assunse dal 6.6.1857, giorno di apertura della Serravalle-Pistoia, anche l'esercizio provvisorio di questo tronco per conto delle Lucchesi; provvedimento alquanto logico, dal momento che il materiale rotabile non poteva giungere da Lucca, non essendo ancora aperta la galleria di Serravalle.

La Strada Ferrata Centrale Toscana

Il progetto di un collegamento ferroviario che dalla "Leopolda" raggiungesse Siena e, in una seconda ipotesi anche Roma, prese corpo nel 1842, per merito di un comitato di eminenti personalità senesi. In poco tempo, pur nel generale scetticismo e disinteresse della cittadinanza, col progetto tecnico nacque anche la "Società Anonima per la Strada Ferrata Centrale Toscana" che prevedeva l'aggancio all'altezza di Empoli e il percorso lungo la Val d'Elsa. La maggiore difficoltà naturale da superare era costituita dalla galleria sotto il Monte Arioso, progettata in 1516 metri, la più lunga d'Italia dell'epoca. Ragione per cui il 14.10.1849 avvenne l'inaugurazione della linea di Empoli fino alla stazione provvisoria di Monte Arioso, all'imbocco nord della galleria, mentre Siena fu raggiunta il 3.12.1850, dopo l'apertura della stessa; la lunghezza totale risultò di 64 km a binario semplice. Passarono quasi dieci anni per vedere aperto il prolungamento verso sud; il 19.9.1859 fu inaugurata infatti la Siena-Sinalunga (che a quel tempo aveva ancora la denominazione di Asinalunga), poi estesa a Torrita (29.10.1860) e infine a Chiusi (24.7.1862), raggiungendo un totale di 153 km.

L'idea di una prosecuzione della linea fino a Roma attirò numerosi imprenditori presso la corte del granduca, ma sorse contemporaneamente un progetto che privilegiava il percorso attraverso Arezzo e tale progetto incontrò il favore di personalità come Bettino Ricasoli. Non essendo pensabile la realizzazione di due linee, una per Siena e l'altra per Arezzo, sorsero immediatamente due schieramenti che per circa un ventennio dettero luogo ad una sorta di campanilismo ferroviario, conclusosi col prevalere di un collegamento che oltre ad Arezzo avrebbe toccato località economicamente importanti come la val di Chiana, Perugia, Assisi, Foligno ecc. Il 27.4.1859 cadeva il governo granducale e fra le varie nuove realizzazioni in corso d'opera a quel momento si possono citare la Pisa-Viareggio-Massa, con la risistemazione del nodo di Pisa e la linea aretina, progettata fino dal 1856 e chiamata "Strada Ferrata Ferdinandiana" in onore del principe ereditario. I lavori su questa linea avanzavano verso Pontassieve (Montevarchi fu raggiunta il 5.4.1863) e ci si avviava alla costruzione della stazione di Firenze Porta alla Croce. Il primo nucleo di materiale (due locomotive acquistate usate in Francia e dieci vagoni) venne consegnato nell'ottobre 1859. Dopo quindici anni dall'inizio dei lavori, il risultato poteva considerarsi più che favorevole con l'avvenuta apertura di oltre 300 km. di linee.

Gli avvenimenti italiani del periodo 1859-1861 ebbero riflessi anche sulla politica ferroviaria, affrontata finalmente con criteri più razionali e con conseguenze anche per quanto avvenne in Toscana. Il 15.3.1860 si tenne il plebiscito di annessione della Toscana al Regno di Sardegna, ma già col 1° gennaio dello stesso anno ebbe luogo il concentramento nella Leopolda della Maria Antonia e delle Lucchesi sotto la sigla di "Ferrovie Livornesi"; l'operazione fu dettata da un non brillante rendimento delle strade ferrate, con eccezione della Leopolda. Le cause di ciò possono essere ricercate anzitutto nel mancato sviluppo del trasporto merci, settore che, in una regione prevalentemente agricola, era rimasto in mano ai vettori tradizionali. Si aggiunga l'inesperienza nella progettazione che aveva causato perdite considerevoli, con riflessi immediati in campo finanziario e conseguente difficoltà di finanziamento dopo le perdite patite. Lo scetticismo verso questa forma di investimento di capitali era ancora più forte in Toscana che in altre regioni o stati, dato il carattere spiccatamente conservatore della borghesia. Ancora a titolo di citazione diremo che la consistenza del materiale rotabile al 18.12.1861 era ragguardevole: 43 locomotive, 219 carrozze e 540 carri per impieghi vari. Su base nazionale scaturì immediata l'esigenza di accorpate la gestione delle linee e di ridurre il numero delle concessioni. Nel 1865 Firenze era divenuta, sia pure provvisoriamente, capitale del Regno d'Italia e la rete ferroviaria (3.393 km) fu divisa con legge n°2279 del 14.5.1865 fra quattro grandi società, SFAl (Strade Ferrate dell'Alta Italia), SFR (Strade Ferrate Romane), Meridionali e Calabro-Sicule che dettero notevole impulso alla costruzione delle nuove linee, portando in venti anni il totale a 8970 km (con l'aggiunta della rete sarda).

Le "Ferrovie Livornesi" che si trovarono, a loro volta, inevitabilmente in crisi, confluirono, con la "Centrale Toscana" nelle "Romane", società a capitale prevalentemente francese. Il seguito dello sviluppo della rete toscana, gli studi, i progetti realizzati e quelli che invece non videro la luce fanno parte della storia dello stato unitario e vanno considerati in un'ottica diversa e non più particolaristica, limitata alla regione.

I servizi postali delle Ferrovie Toscane

di Filippo Bargagli Petrucci - Pierluigi Ciucci



Collezione Strade Ferrate

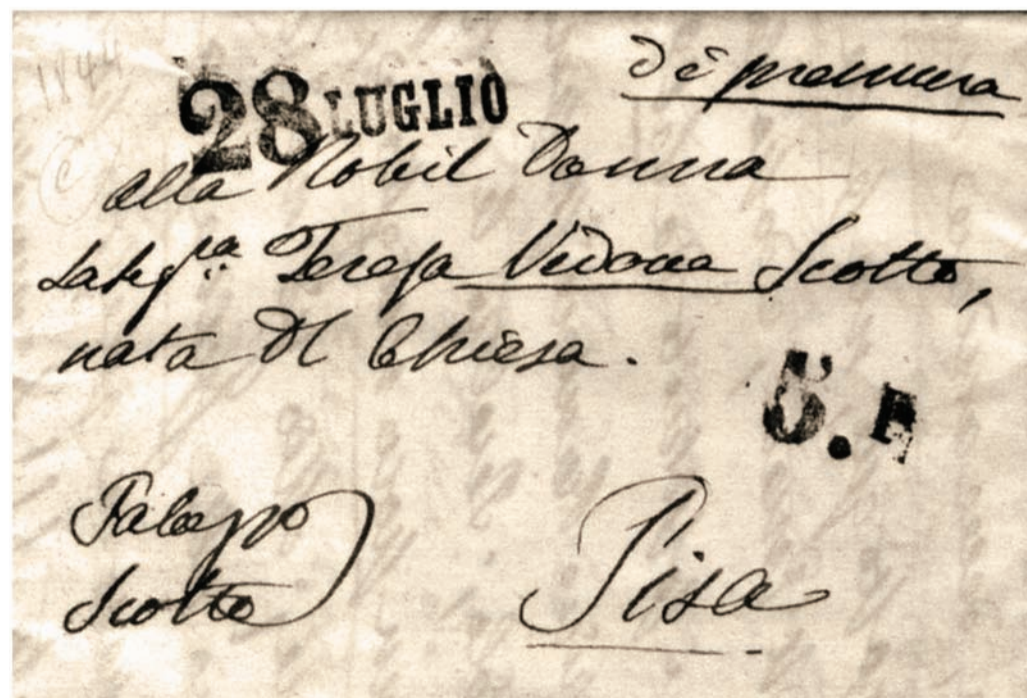
Il settore delle Strade Ferrate è uno dei più impegnativi, non solo per l'altissimo numero delle impronte prodotte ma anche per lo stretto legame che ha con molti altri della storia postale toscana e principalmente:

1) con il servizio postale propriamente detto in cui figurano i bolli circolari "Strada Ferrata" e gli ellittici "Sa.Fa", "S.V." ed altri tutti però di fornitura granducale (statale), che furono bollatori della corrispondenza avviata con le S.F. sino alla istituzione degli uffici

postali di stazione da parte delle Società private e dei relativi bolli.

2) con il servizio svolto dagli "ambulanti", cioè da uffici postali viaggianti in uno scompartimento riservato sui treni.

3) con il servizio esplicito dalle Diligenze e dai Procacci che, spesso, sostituirono, le Strade Ferrate sui percorsi da queste non serviti o anche svolti sui medesimi itinerari sui quali però la non concomitanza e spesso la infrequenza delle corse li rendevano più vantaggiosi per gli utenti. Lo stesso discorso vale per i barrocchi che, con il trasporto delle merci, dettero uno dei maggiori



S.F.Leopolda: 28 luglio 1844, lettera da Livorno a Pisa impostata nella Stazione S.Marco. Lo attestano i due bolli: uno con la data del 28 luglio e con l'ora di partenza (5 pomeridiane). Nel primo periodo le corse per Pisa erano due, mattina e pomeriggio. Questa lettera è particolarmente pregiata essendo stata spedita nei primi mesi d'esercizio ed è infatti la prima data conosciuta. (Pietro Lazzarini)

In alto: una locomotiva modello Stephenson, rodiggio 2-2-2, utilizzata sulle Strade Ferrate toscane dal 1844. Lo stesso modello fu utilizzato in Germania per la linea Norimberga-Fürth e acquistato per la somma di 1750 sterline.

I servizi postali delle Ferrovie Toscane

di Filippo Bargagli Petrucci - Pierluigi Ciucci



incentivi per l'ampliamento della rete ferroviaria toscana che, in pochi anni, collegò tra di loro le località più importanti.

4) con i trasporti marittimi, alle pressanti esigenze dei quali, probabilmente, si debbono le diverse concessioni e le sollecite realizzazioni dei progetti, cosa molto infrequente in quei tempi. La spinta principale fu lo sviluppo del porto di Livorno che, creato Porto Franco con concessioni di immunità politiche e penali, si riempì di una popolazione cosmopolita in continuo aumento ed il traffico già fiorente con il Levante, la Francia ed il resto del mondo, specie per la presenza della colonia israelitica oltremodo attiva nei commerci, si sviluppò in maniera sempre più crescente necessitando di una maggiore e più efficiente rete di trasporti terrestri.

I bolli delle strade ferrate toscane si dividono in due tipi, e cioè quelli di origine granducale e quelli privati. Mentre quelli granducali furono applicati dagli uffici postali statali su corrispondenza in partenza, transito od arrivo, spesso unitamente ai bolli postali in uso ed a segni di tassa manoscritti, quelli di origine privata furono in uso presso gli uffici di stazione ed applicati al recto della corrispondenza e quasi sempre accompagnati da altri bolli di tassazione o franchigia; solo sulla linea Lucca-Pisa troviamo bolli di foggia privata applicati al verso delle lettere in transito.

Bolli di origine granducale

Il primo ad apparire (ci riferiamo a quelli postali) furono gli ovali con la sigla «S.V.» all'interno (1847) forniti a quattro direzioni postali; Livorno, Pisa, Firenze e Siena. Rimasero in uso sino al 1852 ed applicati su corrispondenza in arrivo, partenza e transito, sempre unitamente ai bolli postali già in uso. A questo bollo sono state date diverse interpretazioni quali «Servizio Veloce», «Servizio del Vapore», «Servizio Vaporiere» perchè era, presumibilmente, apposto su corrispondenza avviata con corse preferenziali del mattino e della sera, con recapito più celere, e perchè utilizzato su lettere spedite per ferrovia. Secondo gli studi di Giuseppe Pallini sui bolli postali di Toscana si dà per certo l'esatto significato di queste due iniziali che stanno per «Servizio del Vapore» (la locomotiva veniva denominata «Vapore» o «Vaporiera»).

I quattro tipi del bollo «S.V.» (Servizio del Vapore) in dotazione a Livorno, Firenze, Pisa e Siena.

I quattro tipi del bollo ad un cerchio e data su due righe con «Strada Ferrata»

Il cerchio piccolo di Firenze, i due tipi di Siena e il bollo «S.A.F.A.» in dotazione agli 11 Uffici di II Classe

In alto: lettera da Empoli a San Miniato del 4 maggio 1851 con il bollo ovale «S.A.F.A.» indicante l'inoltro tramite Strada Ferrata. La vicinanza delle due località indica come le Poste Granducali usassero la ferrovia anche nei casi in cui la percorrenza era breve. Sul fronte della lettera appare la cifra manoscritta «2» indicante la tariffa di 2 crazie; era ancora prevalente l'uso di far corrispondere il porto dal destinatario, nonostante il Granducato avesse emesso con il 1° aprile 1851 i primi francobolli.

Le quattro impronte di questo timbro sono diverse tra di loro con caratteristiche che le differenziano: Livorno, doppio cerchio esterno. Pisa, con lettere più distanziate. Firenze, con lettere molto distanziate e di foggia leggermente diversa. Siena, assenza dei punti dopo le lettere, tratti superiore ed inferiore della S molto rettilinei. Come annullatori di francobolli sono molto rari, si conoscono pochi frammenti su esemplari Granducali.

Il secondo timbro, in ordine di data, è quello ad un cerchio del quale furono dotate le direzioni postali di Livorno (due tipi)- Firenze - Lucca e Pisa. Di dimensione assai notevole (diam. 28 mm. circa) reca all'interno il nome della Direzione che lo ebbe in uso e l'indicazione STRADA FERRATA, entrambi disposti in cerchio, ed al centro, su due righe, la data completa. Un bollo ad un cerchio, di dimensioni più modeste del precedente, fu fornito alla sola Direzione di Firenze nel 1852 e porta al centro il datario su tre righe ed in basso l'abbreviazione «Sa.Fa.» Siena ebbe in dotazione due bolli circolari, entrambi a doppio cerchio. Il primo porta la dicitura «STRADA FERRATA» per intero, ed il secondo, più piccolo, la sola dicitura «Sa.Fa.».

Tutti questi bolli furono inchiostrati in nero. Per il solo timbro «S.V.» si è parlato dell'esistenza di pochissimi esemplari in rosso. Potenzialmente tutte queste impronte possono trovarsi anche in qualità di annullatori di francobolli.

Il timbro S^a.Fa.

Come risulta dalla circolare 4261 della Sovrintendenza Generale delle poste granducali venne distribuito a undici uffici postali di seconda classe il bollo ovale «Sa.Fa.» (Cascina, Castelfiorentino, Empoli, Fucecchio, Lastra a Signa, Montelupo, Pontedera, Pistoia, Prato, Poggibonsi e San Miniato). Detto timbro doveva essere apposto al verso delle lettere, ma poi fu adoperato anche al recto in partenza e, non di rado, per alcuni uffici quale annullatore di francobolli.

Bolli delle imprese private

Il 13 marzo 1844 fu solennemente inaugurato il primo tratto da Livorno a Pisa della Ferrovia Leopolda. Si conosce una lettera da Livorno a Pisa del 28 luglio 1844, impostata nella stazione di

San Marco, recante il timbro grande a data e un timbro indicante l'ora di partenza del treno. Si tratta della prima data conosciuta di una lettera viaggiata per ferrovia in Italia.

Nel 1846 fanno la loro apparizione due impronte, una ovale e una circolare con data, il cui uso fu sporadico. Si conoscono poche lettere con queste impronte. Successivamente a queste fecero la loro apparizione dei timbri lineari stampatello, piuttosto rudimentali, indicanti il nome della stazione (qualche volta omissa), la data e l'ora di partenza del treno con altrettanti timbri separati (solo in un secondo tempo le varie indicazioni saranno raggruppate in un unico bollo). Questi timbri furono in uso in varie stazioni e fecero la loro apparizione a mano a mano che procedeva la costruzione della via ferrata; sono di dimensioni e inchiostrazioni diverse, su lettere tassate o in porto pagato e, specialmente per alcune località, sono piuttosto rari.

Dopo aver accennato a questi bolli che in un certo senso si possono considerare come precursori in quanto primi ad apparire e di foggia arcaica, vediamo ora i vari timbri delle diverse società che costruirono e gestirono le ferrovie toscane. Possiamo dividere in due gruppi tali bolli e cioè: «bolli di stazione» e «bolli di tassazione o franchigia» (amministrativi).

I timbri di Stazione

I primi ebbero all'inizio forma circolare o ellittica più o meno allungata e sia sulla S.F. Leopolda che sulla S.F. Centrale Toscana non recavano l'indicazione dell'anno; ne troviamo pochi rettangolari, alcuni lineari ed in specie durante il periodo di gestione da parte delle S.F. Livornesi della rete ferroviaria unificata notiamo gli ellittici doppi con la sola indicazione della stazione (al centro) e la dicitura Strade Ferrate Livornesi (perimetrale).

I timbri di Tassazione o di Franchigia

Di questi ne troviamo di diverse forme: «in cartella», stampatelli, ellittici, a due cerchi ecc. Tra quelli ellittici ne troviamo alcuni con impresso al centro il simbolo di una vaporiera. Non mancano inoltre le indicazioni manoscritte come: Franca, da esigere.....

I timbri di Servizio

Di un altro gruppo fanno parte i bolli «di servizio» e cioè quelli portanti le indicazioni dei vari servizi tecnici od amministrativi e si trovano spesso sulla corrispondenza d'ufficio delle S.F. a scopo di franchigia. Essi ebbero generalmente forma ellittica, appuntita o tondeggiante, o, più raramente, rettangolare. Al termine del periodo di servizio postale gestito in proprio dalle S.F. alcuni di questi bolli furono utilizzati come timbri indicanti l'ufficio o servizio scrivente su buste inoltrate per la posta statale. Hanno, naturalmente, perso il primitivo interesse per quanto riguarda l'argomento che trattiamo, ma riteniamo siano ugualmente collezionabili come «curiosità» tanto più che sono poco comuni.

Durante il periodo d'uso dei bolli del servizio privato esercitato dalle S.F. Toscane troviamo corrispondenza affrancata con francobolli ed inoltrata tramite il suddetto servizio postale. È ovvio che, nel caso la percorrenza fosse esclusivamente nell'ambito dell'esercizio di queste strade ferrate il porto pagato a mezzo francobollo fosse ritenuto nullo dalle imprese private poiché il relativo introito andava esclusivamente nelle casse dello stato e così, mentre si provvedeva occasionalmente ad annullare il francobollo con un bollo dell'ufficio postale della stazione accettante la corrispondenza, veniva parimenti richiesta la tariffa del porto al mittente, o al destinatario mediante tassazione.

La presenza di un francobollo applicato «a perdere» può essere quindi giustificata o da ignoranza da parte del mittente sulla duplicità dei servizi o dalla preferenza data a quello delle S.F.

Bolli di origine Granducale



Bolli delle imprese private: Strada Ferrata Leopolda



Alcuni tipi di bolli "primitivi" a data o indicanti l'ora di partenza del treno. In uso dal 1844 al 1851



Alcuni tipi di bolli di Stazione di forma e dimensioni diverse (SD, manoscritto, ovale, doppio cerchio)



Alcuni tipi di bolli di franchigia: i primi due di Firenze e il terzo di Livorno.



Alcuni tipi di bolli di tassazione

quando la lettera era già regolarizzata per il servizio statale per la celerità di trasporto e di recapito che le strade ferrate assicuravano. In altri casi e cioè quando le corrispondenze avevano destinazioni oltre frontiera o per località parzialmente servite dalla ferrovia o per riseduzioni là dove il cambio di indirizzo necessitasse di un inoltramento diverso da quello delle S.F. e dovesse passare per il servizio postale statale, era obbligato applicare il francobollo per pagare la tariffa dovuta allo stato per il porto. La corrispondenza priva di francobollo veniva tassata dal ricevitore dell'ufficio postale. La società appaltatrice del servizio postale sulle S.F. esigeva in questi casi la tariffa a lei spettante per il trasporto che curava dalla stazione di ricezione a quella di arrivo con conseguente recapito all'ufficio postale statale che doveva provvedere all'inoltro fino a destino, indipendentemente dall'affrancatura che non le competeva. Le lettere recanti francobolli e trasportate dalle strade ferrate durante l'esercizio privato sono rare e non debbono essere confuse con quelle viaggiare durante il periodo di trasporto di posta sulle ferrovie da parte dello stato (1851-1852) quando l'affrancatura era obbligatoria anche se nei primi anni d'uso dei francobolli erano più le tassazioni che le affrancature, o con quelli trasportati in periodi posteriori (1861) dagli uffici postali "ambulantissimi", sui treni.

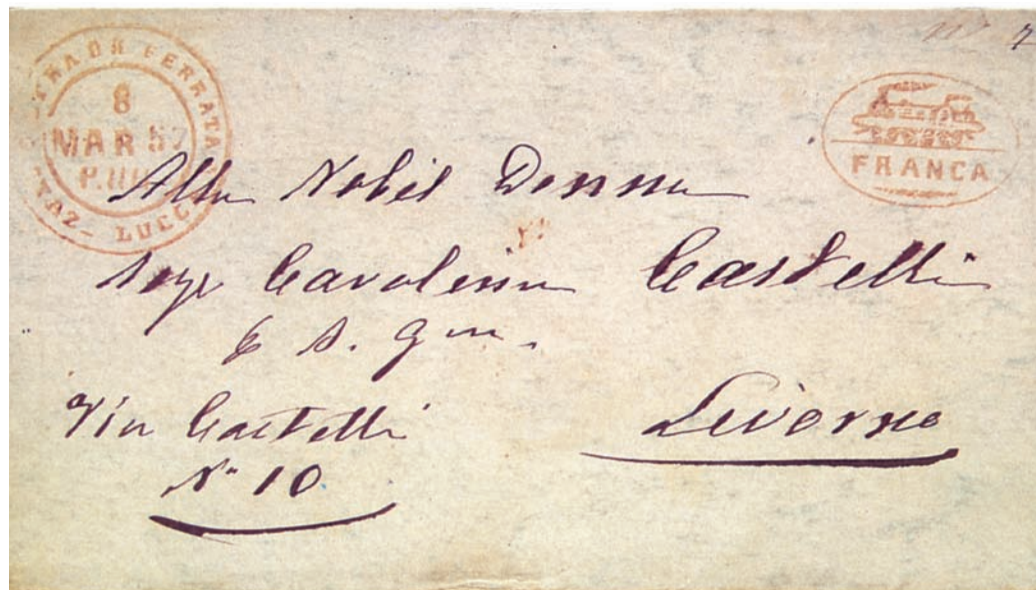
È bene ricordare che al momento dell'entrata in esercizio della prima tratta della S.F. Leopolda (14-3-1844) fu reso pubblico il regolamento comprendente due articoli, il VI e l'VIII, riguardanti il servizio postale sulle strade ferrate, che riportiamo qui di seguito.

Articolo VI

I gruppi, pacchi, e plichi consegnati all'Ufficio della Società saranno trasportati da Pisa a Livorno, e viceversa, e consegnati al domicilio indicato, senza altra spesa, che pagando per porto e consegna quanto segue:

- Per pacchi da due onces a libbre 10: paoli 1
- Per lettere: paoli mezzo
- Per gruppi sino a L. 1000: paoli 1
- Per gruppi da L. 1000 a L. 1500: paoli 1 e mezzo
- Per gruppi dalle 1500 alle L. 2000: paoli 2

(Per "gruppi" si intenda "vaglia")



Lettera da Lucca dell'8 marzo 1857 per Livorno, viaggiata sulla linea delle Strade Ferrate Lucchesi. A sinistra il bollo grande con l'indicazione della data e del numero del treno (quarta corsa). A destra il caratteristico bollo in ovale col trenino, utilizzato dalla Compagnia per segnalare l'avvenuto pagamento della tassa di francatura.

Articolo VIII

Piacendo all'I. e R. Governo di profittare dei Convoj per le lettere e Dispacci del Servizio Postale, il Corriere dovrà trovarsi alla Stazione dieci minuti avanti l'ora della partenza, e gli saranno riservati i posti necessari in una Carrozza di seconda classe, e ne pagherà il prezzo secondo tariffa.

Le strade ferrate applicarono con molta ampiezza di vedute le disposizioni contenute nell'articolo VI poiché in specie per le lettere la tariffa «disposta» di mezzo paolo equivalente a 4 crazie era mediamente superiore a quella applicata dalla posta statale e cioè di 2 crazie per distanze entro le 40 miglia e di 4 crazie fino a 80 miglia. Vi era anche la tariffa di 6 crazie per distanze superiori alle 80 miglia ma per due ragioni e cioè che nessuna strada ferrata aveva percorrenze superiori alle 80 miglia e che la maggioranza delle lettere veniva trasportata entro le 40 miglia, la media tariffaria era sensibilmente a vantaggio per il servizio statale. Fu così che la strada ferrata Leopolda applicò una unica tariffa di 3 crazie, intermedia tra le due e le quattro crazie, per l'intera percorrenza della linea.

La Strada Ferrata Centrale Toscana che unì la stazione di Empoli della "Leopolda" con Siena arrivando poi sino a Chiusi, applicò due tariffe: due crazie per qualunque stazione sulla sua linea e tre crazie per qualunque altro proseguimento sia sulla Leopolda che sulla Maria Antonia e Lucchesi. Anche le S.F. Maria Antonia e Lucchesi applicarono le stesse tariffe di 2 e 3 crazie con le medesime modalità.

Con l'annessione della Toscana al Regno d'Italia e la conseguente unificazione della moneta, la tariffa, espressa in centesimi di lira italiana, venne unificata in centesimi 15 sull'intero percorso della rete ferroviaria toscana che fu amministrata, ad esclusione della S.F. Centrale Toscana, da un'unica società: quella delle Strade Ferrate Livornesi.

Sistema di monetazione nel Granducato di Toscana

Sino al febbraio 1854 un paolo equivaleva a otto crazie o a quaranta quattrini.

Dal 25 febbraio 1854 un paolo equivaleva a sette crazie + un quattrino o a trentasei quattrini.

Dal 2 luglio 1856 il paolo fu soppresso.

La lira toscana veniva cambiata con 84 centesimi di lira italiana ed equivaleva a 12 crazie o 20 soldi o 60 quattrini. Dal 1° novembre 1859 (Decreto del Governo Provvisorio della Toscana del 29 settembre 1859) fu introdotta su tutto il territorio della Toscana la lira italiana di cento centesimi.

Etichette

Un altro capitolo interessante è quello che riguarda le "etichette" che furono utilizzate dagli uffici postali delle strade ferrate per la spedizione di piccoli pacchi o buste od involucri contenenti plichi o campioni di merci. Dobbiamo dire, per quanto riguarda queste etichette, che il loro uso non è chiaro e neppure chiara la loro ragione di essere mancando ogni documentazione al loro riguardo e principalmente mancando materiale di consultazione essendo quelle esistenti in pochi esemplari.

Si può presumere che esse siano state approntate per supplire alla mancanza di timbri adatti alle esigenze delle tariffe relative ai porti che rileviamo segnati sulle etichette conosciute e che, a parte pochissimi esemplari, sono state usate dalla fine dell'anno 1859 al 1862. È però certo che ebbero funzione di tassa recando tutte la dicitura "Da esigere".

Queste etichette si conoscono in due formati e sicuramente stampate in fogli con impronte multiple. Il primo tipo, delle dimensioni di mm. 50 x 60 (circa) e delimitate da una sottile linea; la stampa è in rosso-bruno e fu in uso presso gli uffici della S.F. Leopolda e poi delle S.F. Livornesi. Il secondo tipo misura mm. 60x25 ed è delimitato da una spessa linea interrotta da punti (tratteggiata), la stampa è in colore bruno rosso, la carta per entrambi i tipi è di colore paglierino. Questa etichetta fu usata negli uffici della S.F. Centrale Toscana e porta stampato in alto "UFFIZIO CENTRALE". L'importo da esigere fu in alcune stampato, in altre scritto a mano; ne troviamo alcune con l'importo stampato corretto a penna per la diversa tariffa, che fu sempre espressa in lire. Durante il periodo Granducale in Lire toscane, soldi e denari, durante quello italiano in Lire italiane e centesimi. Su qualche etichetta troviamo la scritta "Categoria" con accanto i numeri 1 o 2. Per la categoria 1 l'importo è di L. 0,45, per la categoria 2 è di L. 0,60 (lire italiane). La "Leopolda" e le "Livornesi" applicarono sulle etichette i bolli a due cerchi dell'ufficio di stazione accettante.

Bibliografia essenziale

Le Strade Ferrate, le Diligenze, i Telegrafi in Toscana - di Filippo Bargagli Petrucci e Pierluigi Ciucci, 1985.

Le Strade Ferrate Toscane - di Carlo Ravasini, da "Il Bollettino Filatelico" 1957-58.

Le Strade Ferrate del Granducato di Toscana - di Paolo Norfini, Luigi Impallomeni, Alessandro Papanti, Pietro Lazzerini, dal "Numero Unico" di Toscana 2003.

Firenze e il Treno, Nascita e sviluppo delle ferrovie nella città - di Adriano Betti Carboncini, Calosci Editore, 2004.



Circolare da Pisa per Orvieto del 22 novembre 1852 (Stato Pontificio), affrancata con 1 quattrino, tre esemplari dell'1 soldo e 1 crazia, per una tariffa totale di tre crazie. Coll. Imperato