

INTRODUZIONE

L'annuale Convegno Romano AFI "A. Diena" ha sempre ricordato eventi di grande rilevanza nazionale, oppure grandi innovazioni prodotte dalla genialità umana, quest'anno con l'Accademia Italiana di Filatelia e Storia Postale abbiamo voluto ricordare l'impegno dell'uomo europeo nel solcare gli oceani per soddisfare la sua innata curiosità circa le dimensioni del nostro pianeta Terra, ma anche per la ricerca di nuovi mercati commerciali.

Circa 500 anni fa, a seguito dell'impresa di Cristoforo Colombo, l'Europa avviava la ricerca di nuove rotte oceaniche che la porterà a essere, per i successivi quattro secoli, il centro gravitazionale della civiltà umana. L'intervento storico di Simona Lanzi ci sintetizza gli avvenuti storici dalla fine del XV secolo alla fine del XIX, l'Era che chiamiamo Evo Moderno, importanti per comprendere come si è giunti alla evoluzione dei sistemi di trasferimento della comunicazione scritta. Tale evoluzione è uno degli effetti della scoperta di nuove rotte intercontinentali avvenute dal tramonto del Medio Evo alla rivoluzione industriale, determinando un nuovo assetto economico e politico del Continente europeo, e una egemonia dell'Europa nel mondo. Le missive prodotte nel XIX secolo sono testimoni delle soluzioni vincenti adottate dall'uomo dopo tre secoli di tentativi e sperimentazioni. Per questo motivo si è pensato di prestare la massima attenzione alle missive prodotte durante il XIX secolo, così numerose nelle collezioni dei filatelisti.

La relazione di Mario Mentaschi sottolinea il mutare del sistema di trasporto della posta via mare, inizialmente con le navi senza Contratto e poi con quelle con Contratto. Va ricordato che la posta non scambiata con le Amministrazioni postali da parte del capitano delle navi era considerata contrabbando postale, che prevedeva pesanti sanzioni; bisogna aggiungere che il trasporto senza Contratto era condizionato dalla disponibilità di navi in partenza per le richieste

destinazione, pertanto veniva meno la possibilità di conoscere la data effettiva di consegna. Successivamente con i Contratti tra Amministrazioni postali degli Stati e le Compagnie di piroscafi postali, dagli inglesi chiamati “Pakcet”, si garantiva un compenso per le navi che assicuravano collegamenti marittimi tra i porti, la data di partenza e di arrivo delle navi, come riportato nel Contratto stesso. Lo studio delle missive trasportate da diverse Compagnie, anche italiane, ricorda le difficoltà economiche affrontate da queste anche in conseguenza della forte competizione che si era andata generando tra i Paesi europei.

L'intervento di Federico Borromeo è tutto orientato nell'area geografica del centro America cioè le Antille o Caraibi, una superficie costellata da una miriade di isole grandi e piccole. Riuniva, in un'area geograficamente omogenea, un cospicuo numero di colonie europee, inglesi le più numerose, francesi, spagnole, danesi, olandesi e persino svedesi, nonché due paesi indipendenti, come Haiti e la Repubblica Dominicana. La più grande compagnia di navigazione statale, sovvenzionata dal governo, fu, in ordine di tempo, il “Packet” inglese, seguita dalla “Compagnie Transatlantique” francese. Queste due compagnie avevano praticamente il monopolio assoluto di tutta la corrispondenza da e per l'Europa e convivevano con Compagnie private più piccole che emisero dei francobolli destinati per lo più ad un utilizzo effimero, e divenuti oggi, quasi tutti, molto difficili da trovare e quindi di grande pregio.

L'intervento di Antonello Fumu, tutto orientato nell'area geografica del sud America ci ricorda come dopo la scoperta delle nuove rotte per l'occidente, Spagna e Portogallo costituirono le basi per vasti e ricchi Imperi. La prima organizzazione per il trasporto della posta di Spagna la “Correo Mayor de Indias”, riguardava i collegamenti con i possedimenti caraibici e la parte del Sud America. Nel periodo napoleonico, il servizio venne affidato alla “Real Armada” mentre gli inglesi istituirono un servizio da Falmouth che, via Lisbona e Madeira, portava a Rio de Janeiro. Successivamente, con l'avvento della navigazione a vapore, che era in grado di garantire una maggiore certezza sui tempi di

percorrenza, anche le relazioni postali col nuovo continente conobbero un'attività senza precedenti. I maggiori paesi europei, con particolare riguardo alla Francia e la Gran Bretagna, si affrettarono a organizzare apposite linee di navigazione per il Sud America con scali fino a Montevideo. Sono illustrate missive gestite da diverse Compagnie come le inglesi: Royal Mail Steam Packet Company, la Booth Line, la Lamport and Holt, la Pacific Steam Navigation Mail e la Pacific Steam Navigation Company; quella francese la Compagnie de Messageries Imperiales; la belga John Ride & Co; le italiane Compagnia Transatlantica di Navigazione e la Lavarello.

L'intervento di Thomas Mathà sottolinea il ruolo commerciale del Mediterraneo, che pur ridimensionato per il crescente interesse verso le rotte oceaniche, vide aumentare il numero di Stati interessati ad avere uno sbocco sul Mediterraneo. Ne risultarono potenziate le Compagnie commerciali adibite allo smistamento delle materie che giungono a Costantinopoli provenienti dall'India e dall'Asia Orientale, dove l'Inghilterra attraverso le navi della "Compagnia delle Indie" prima e in seguito tramite i vapori della Società di navigazione "Peninsular and Oriental", svolgeva una attività pressoché monopolistica.

Nel 1833, sul modello del Lloyd's di Londra, a Trieste viene fondata il Lloyd Austriaco per il trasporto della corrispondenza e delle merci e la nave lloydiana effettua "Arciduca Lodovico" è la prima a inaugurare la rotta per Costantinopoli nel 1837. Nel 1839 il governo austriaco aveva proposto all'amministrazione pontificia un accordo per l'inoltro della corrispondenza tramite i battelli del Lloyd Austriaco che avverrà via di mare tra Trieste e Ancona, in base a una convenzione postale tra Stato Pontificio e Austria e l'adesione dello Stato Pontificio alla Lega postale austro-italiana che durerà fino al 1860, anno che vide l'avvio del Regno d'Italia. Ancona divenne la prima sosta nella linea greco-orientale e quindi nel 1841 venne aperta l'Agenzia del Lloyd ad Ancona. Si effettuavano viaggi settimanali e le altre agenzie nell'Adriatico erano Brindisi (1848-1914) e Molfetta (1854-1868). La relazione riporta una serie di lettere che

illustrano il complesso servizio adottato sulla rotta Trieste - Costantinopoli che toccava Ancona, Corfù, Patrasso, Pireo, Syra e Smirne. Nel 1869, con l'apertura del Canale di Suez, la più grande compagnia di navigazione dell'Impero Austriaco inaugura la linea verso l'oriente per poi effettuare viaggi di prova in tutte le parti del mondo, dal 1919 la Compagnia cambierà nome in Lloyd Triestino riattivando dopo la prima guerra mondiale i collegamenti con il Levante, l'India e l'Estremo Oriente. Angelo Piermattei conclude le presentazioni con l'esposizione di una sua recente ricerca condotta sui carteggi di lettere della famiglia Viti di Volterra, che nel XIX secolo espressero due grandi mercanti di alabastro all'estero, il primo Vito Viti, ben conosciuto dai filatelisti a livello mondiale e il secondo è suo nipote Giuseppe Viti che raggiunse il suo massimo successo in India, com'è testimoniano dalle sue lettere viaggiate lungo la via della "Valigia delle Indie". Le 300 lettere dei Viti viaggiate sugli Oceani: Atlantico, Pacifico e Indiano testimoniano, dal 1833 al 1874, un arco temporale che vide le navi a vela lasciare il posto a quelle a vapore, più sicure e affidabili e la sostituzione dei pagamenti distinti del mittente, e del destinatario, in un'unica tassa per il mittente, com'è tutt'ora. La lettura delle missive fornisce informazioni sia sul carattere dei due mercanti e sia sulla loro conoscenza dei complessi sistemi che governavano il servizio postale, fondamentale per: - la programmazione degli acquisti di merci e del loro arrivo nei porti; - la predisposizione delle forme di pagamento delle merci e della loro assicurazione; - l'impiego ottimale dei locali affittati per le vendite senza trascurare la pubblicità per l'esposizione dei manufatti; - la conoscenza dei cambi di valuta e l'impiego delle lettere di cambio.

Le relazioni presentate in questo Convegno permettono una serie di riflessioni sul lavoro speso per rendere più efficiente il servizio postale, giungendo a formulare utili considerazioni circa: la competizione tra le Compagnie di navigazione delle potenze europee e l'efficace lavoro di tanti per giungere alla creazione della Unione Postale Universale, che sarà la prima istituzione globalizzante al mondo.