

# Illuminismo, nuovo pensiero economico e la visione di un nuovo servizio postale moderno in Europa

di Andrea Giuntini

Università di Modena RE, Istituto di studi storici postali "Aldo Cecchi" di Prato (Italia)



## ABSTRACT

### Italiano

#### **Illuminismo, nuovo pensiero economico e la visione di un nuovo servizio postale moderno in Europa**

Il XVIII secolo conosce, nel suo complesso e prevalentemente nell'Europa occidentale delle riforme, un nuovo tipo e concetto di mobilità. Nello spirito illuminista trova spazio anche, in modo del tutto coerente, la profonda convinzione che spostarsi e comunicare costituiscano esigenze primarie, di qui un'attenzione rinnovata verso le tematiche legate alla circolazione. Tale visione innovativa rappresenta anche uno dei capisaldi delle prime teorie economiche, che nel Settecento prendono forma; l'idea stessa di scienza economica e la sua progressiva autonomizzazione trovano in un più dinamico principio di mobilità una piattaforma basilare, alla quale affidare una parte significativa della propria natura e credibilità. In questo contesto muta dunque anche il ruolo delle comunicazioni postali, sia rispetto alla propria collocazione nel quadro dei servizi che gli Stati favoriscono, sia alla capacità effettiva di rendersi motore di cambiamento sul versante politico e culturale e su quello economico. Se dunque il veicolo principale ebbe chiari connotati filosofico-politici, occorre però innanzitutto rifarsi alla rivoluzione stradale, che percorre il Settecento riformatore, come condizione necessaria senza la quale il servizio postale non sarebbe stato in grado di evolvere e mutare considerevolmente la propria prospettiva.

### English

#### **Enlightenment, New Economic Thought and the Vision of a New Modern Postal System in Europe**

The 18<sup>th</sup> century as a whole experienced a new type and idea of mobility, mainly in Western Europe during the reforms. The spirit of the Enlightenment firmly believed that travelling and communicating were major needs: once again, circulation and its issues were considered important. Such an innovative vision was also a keypoint of the first economic theories being shaped during the 18<sup>th</sup> century; a more dynamic principle of mobility was a fundamental help to the nature and credibility of economic science itself, and to its gradually increasing independence. Within this framework, the role of postal communications changed as well, as regards not only their position inside the services States promoted in different ways, but also their ability to become the spark for a political, cultural, and economic change. Although the meaning of the 18<sup>th</sup> century reforms was mainly philosophical and political, nevertheless we have to consider the road revolution as well was a must, without which the postal system would never evolve and deeply change perspective.

## Deutsch

### **Aufklärung, neues ökonomisches Denken und die Vision eines modernen Postsystems in Europa**

Im 18. Jahrhundert entstand, vornehmlich in den reformfreudigen Ländern des westlichen Europa, ein neues Konzept von Mobilität. Sich im Raum zu bewegen und miteinander zu kommunizieren galten in den Augen aufgeklärter Zeitgenossen als primäre menschliche Bedürfnisse, und daher wurde dem Verkehrswesen im Allgemeinen große Aufmerksamkeit geschenkt. In diesem Gedanken liegt eine wesentliche Grundlage der neuen Wirtschaftstheorien, die im 18. Jahrhundert Gestalt annahmen; insbesondere die Wirtschaftswissenschaft als solche in ihrer zunehmenden Autonomie lebte vom Konzept der zunehmenden Mobilität. Vor diesem Hintergrund veränderte sich auch der Stellenwert der Post, sei es hinsichtlich ihrer relativen Bedeutung im Ganzen der von den Staaten in ihrer jeweils eigenen Art angebotenen Dienste, sei es hinsichtlich der Fähigkeit, zum Motor der Veränderung im politischen, kulturellen und wirtschaftlichen Bereich zu werden. Wenn das Postwesen somit also auch eine gleichsam philosophische Dimension erhielt, so darf gleichwohl eine ganz elementare Tatsache nicht übersehen werden, nämlich die Fortschritte im Ausbau des Straßennetzes, die das 18. Jahrhundert ebenfalls brachte: Sie waren die erste Voraussetzung für das Funktionieren der Post.

## **CONTRIBUTO**

### Italiano

L'idea di fondo di questo mio breve intervento risiede nella convinzione che il Settecento rappresenti un momento di cambiamento e modernizzazione del concetto di comunicazione postale e della sua pratica. Ciò appare in stretta connessione con lo spirito riformatore e con la nascita della disciplina economica: illuminismo e mercato costituiscono una combinazione in grado di dare un nuovo dinamismo al mondo della posta in Europa.

Il XVIII secolo conosce, nel suo complesso e prevalentemente nell'Europa occidentale delle riforme, un nuovo tipo e un nuovo concetto di mobilità. Nello spirito illuminista trova spazio anche, in modo del tutto coerente, la profonda convinzione che spostarsi e comunicare costituiscano esigenze primarie, di qui un'attenzione rinnovata verso le tematiche legate alla circolazione e quindi alla posta. Tale visione innovativa rappresenta egualmente uno dei capisaldi delle prime teorie

economiche, che nel corso del Settecento prendono forma; l'idea stessa di scienza economica e la sua progressiva autonomizzazione trovano in un più dinamico principio di mobilità una piattaforma basilare, alla quale affidare una parte significativa della propria natura e credibilità. In questo contesto muta dunque anche il ruolo delle comunicazioni postali, sia rispetto alla propria collocazione nel quadro dei servizi che gli Stati, con modalità differenziate favoriscono, sia alla capacità effettiva di rendersi motore di cambiamento sia sul versante politico e culturale sia su quello economico. La posta, che diventa una tematica centrale per i governi settecenteschi, trova collocazione nella cultura delle riforme e offre, ai molti che vi operano sul versante pubblico, opportunità di carriera, configurandosi dunque in termini anche di elemento di dinamismo sociale.

L'esperienza postale si situa sulla frontiera della modernizzazione economica anche rispetto al principio di servizio *universale* aperto ai privati, dando vita ad una serie di formule innovative con criteri misti fra pubblico e privato. Gran parte dei governi considera il servizio postale un monopolio naturale, che tramite appalto può essere gestito dai privati, che, grazie alle alte tariffe, riescono spesso a trasformarlo in un affare estremamente redditizio.

Se il significato principale ebbe chiari connotati filosofico-politici, occorre però anche rifarsi alla rivoluzione stradale, che percorre il Settecento riformatore, come condizione necessaria senza la quale il servizio postale non sarebbe stato in grado di evolvere e mutare considerevolmente la propria prospettiva. La rete delle strade postali - le principali arterie di ogni singolo stato - divenne una questione di massima importanza sull'agenda di qualsiasi governo e l'alternativa fra una loro gestione in mano ai privati oppure dello Stato fu di volta in volta motivo per legittimare scelte governative ed ideali politici di varia matrice.

Utilizzare il termine rivoluzione stradale, nel presente caso, non appare enfatico, così come appare appropriato affidarle una chiara valenza politica riformatrice. La circolazione delle idee, dei beni, degli uomini e dunque delle corrispondenze trovava l'applicazione più compiuta proprio nella politica stradale, che in quest'epoca svolge una funzione insostituibile di stimolo all'intensificazione della mobilità. Nell'epoca illuminista il viaggio incarna lo spirito di incontro e di tolleranza e promuove una cultura cosmopolita alimentata e trasmessa dai viaggiatori. Si viaggia per conoscere e per trasmettere l'esperienza vissuta e per mettere in circolazione le proprie idee in una prospettiva di confronto e di scambio. Si fa più forte il bisogno di scambio e di circuiti delle notizie, tanto che una buona fetta di quanto viene trasportato con la posta è rappresentato da libri e riviste, in un ambito di crescita del numero dei lettori.

La bontà dei collegamenti assurge in questo periodo a indicatore per raffigurare l'alto livello civile di una nazione oltre che a misurare la sua potenza e ricchezza. Attraverso lo stato della mobilità e quindi della capacità di organizzare il territorio passano la riaffermazione e il rafforzamento dello stato nazione. Nel caso italiano per esempio, caratterizzato da formule molto diverse l'una dall'altra, le comunicazioni postali funzionavano anche come antidoto all'elevata frammentarietà politica. Le relazioni internazionali stesse sono modellate dalle condizioni delle comunicazioni e ogni governo centralizzato ed efficiente punta ad un controllo e ad uno sfruttamento del territorio anche in una chiave di implementazione della circolazione.

Muta nell'epoca indicata il concetto stesso di strada, passando da un'idea dai contorni imprecisi a una nozione di tracciato con funzioni e connotati tecnologici più nitidi. Ne deriva anche una propensione maggiore alla classificazione con rigore e razionalità, indicando una gerarchia di categoria, dalla quale poi dipendeva l'obbligo di mantenere le strade transitabili. Conseguentemente subisce un evidente scatto di qualità l'organizzazione del trasporto stradale pubblico, fino a quel momento ancora decisamente frammentario e irregolare, qualitativamente inferiore a quello privato, che era quello dei nobili e dei mercanti abituati a spostarsi autonomamente con il proprio mezzo al di fuori di qualsiasi regola. L'elaborazione di una nuova e più puntuale legislazione e l'istituzione di uffici con questa destinazione specifica condussero alla creazione di apparati tecnico-amministrativi preposti alla costruzione e manutenzione delle strade, modellati in genere sull'esperienza dei principali corpi tecnici francesi. Aumentò e si rese sistematico, in definitiva, l'intervento dello stato, che porterà anche alla nascita dei primi regolamenti stradali. L'apertura di strade su percorsi nuovi sostituì la vecchia abitudine di rettificare l'esistente con rifacimenti spesso soltanto parziali. La costruzione delle nuove strade finalmente si concentrò in lassi di tempo più contenuti, senza trascinarsi per decenni come in passato. Inoltre la nuova filosofia stradale prevedeva una manutenzione continua al posto delle grandi riparazioni periodiche, cui, fino a quel momento, ogni strada era di regola sottoposta: la praticabilità doveva risultare accertata in ogni stagione.

Già prima dell'età napoleonica, furono i francesi i protagonisti principali dei progressi dell'ingegneria stradale; non è un caso che da un'istituzione come l'*École des Ponts et Chaussées*, creata nel 1747, uscirono i tecnici più preparati di tutto il continente. L'influsso dell'esperienza francese fu determinante. A partire dall'ultimo quarto del secolo XVIII si impone nei paesi europei più avanzati il metodo di costruzione delle strade ideato dal francese Trésaguet (1716-1794), che per primo pose in rilievo l'importanza dei materiali usati nella realizzazione stradale. Il suo metodo rendeva più resistente il manto stradale e ne facilitava la manutenzione, prestandosi a resistere all'impatto di un trasporto sempre più pesante e quindi più usurante per le strade. Le diligenze di posta in effetti si fanno in quest'epoca sempre più spaziose, veloci, robuste e capienti-, ma anche assai più pesanti.

In un quadro in cui anche l'attività commerciale si fece più intensa, si moltiplicarono i trattati e si andò ovunque verso una maggiore apertura agli scambi favorita dall'abbattimento delle dogane e da politiche economiche improntate alla libertà di commercio. Prende gradatamente corpo la teoria liberoscambista, che avrà poi la definitiva celebrazione nel volume seminale di Adam Smith, in cui i flussi commerciali necessitano pienamente un'adeguata informazione capace di sorreggerli e orientarli. Anche sotto il profilo economico il funzionamento del mercato è inteso in una chiave di associazione con il sistema di comunicazione principale dell'epoca.

Le trasformazioni postali settecentesche coinvolgono anche il contenuto, quindi l'utilizzo, della corrispondenza. Le nuove abitudini di viaggio non producono solo opere odepistiche, ma anche fitte corrispondenze, così come le relazioni amorose, gli scambi culturali e scientifici, nasce un'arte della corrispondenza che spazia con ampiezza in ambito privato.

Un altro aspetto che contraddistingue il Settecento è la diffusione delle carte postali, nelle quali venivano segnalati i diversi tipi di servizio postale e le distanze, espresse in poste, che costituivano un'unità di tempo. Prive degli apparati ornamentali delle epoche passate, le carte postali di

quest'epoca si concentravano maggiormente sugli aspetti tecnici e funzionali del trasporto della posta, evidenziando le peculiarità delle strade e dei servizi offerti. Figuravano nelle carte anche le stazioni e gli uffici, dove la posta veniva lavorata e preparata per la distribuzione.

Senza pretendere di mutare il giudizio storico sul ruolo svolto da Napoleone nel ridisegno dei sistemi postali europei, imprimendo al settore un'ancora più intensa fase di modernizzazione, è possibile però affermare che già in epoca settecentesca il sistema postale europeo aveva fatto il salto di qualità decisivo. Se è vero che fu il generale corso il protagonista della riorganizzazione completa del servizio di corriere, non va sottovalutata la continuità rispetto alle novità, che emergono già nel periodo precedente.

### English

The basic idea of my brief speech lies in the belief that the 18th century represents a time of change and modernization in the concept of the postal communication and its practice. This is in close connection with the spirit of reforms and with the birth of economics: Enlightenment and market are a combination able to give a new dynamism to mail service in Europe in the widest meaning.

Generally speaking, the 18th century experienced, mostly in Western Europe (the heart of reforms), a new type and a new concept of mobility. The spirit of the Enlightenment consistently allowed for the deep conviction that moving and communicating were basic needs, hence the attention was again shifted to the issues related to circulation and then to the postal service. This innovative vision also represents one of the milestones of the first economic theories, which took shape in the 18th century; the idea of economic science itself and its progressive empowerment were based upon a more dynamic principle of mobility, to which entrust a significant part of its nature and credibility. In this context, therefore, the role of postal communications also changed, as regards not only their position in public services modern States provided with different procedures, but also their actual ability to allow changes on the political, cultural, and economic side. The mail, which became a central theme for the 18th century governments, played a role in the culture of reforms and offered career opportunities to those operating in public services, thus becoming an element of social dynamism as well.

The post experience was part of the economic and institutional modernization, even taking into account the principle of universal service, open to the private hand. Such experience produced a number of innovative formulas with mixed criteria between public and private. Most governments considered postal service as a natural monopoly, which, through contracts, could be run by private entrepreneurs, who, thanks to high tariffs, often turned it into an extremely lucrative business.

According to what I argued, the meaning of such change was mainly philosophical and political, but we must also refer to the road revolution, which runs through the 18th century, as a necessary condition without which the postal service would not have been able to considerably evolve and change its own perspective. The network of postal roads – the main roads of every single State – became a matter of utmost importance on the agenda of every government and the alternative

between a private and a public management was, from time to time, a good reason to legitimize governmental choices and political ideals of different nature.

The expression road revolution, in this case, does not seem emphatic, and has a clear, reformist, and political meaning. The flow of ideas, goods, people and therefore letters went hand in hand with the road policy, which, in this age, played an irreplaceable function of stimulus to the intensification of mobility. During the Enlightenment era, journeys embodied the spirit of mutual exchange, and promoted tolerance and a cosmopolitan culture, which was transmitted by travellers. People travelled to know, to convey their own experience, to transmit their own ideas, in order to compare and exchange opinions. The need to transfer and circulate news got stronger and stronger, so that a good part of what was carried by mail was represented by books and magazines for an increasing number of readers.

In this period, the good level of connections became an indicator of the high level of civilization of nations, as well as the measure of their power and wealth. Through the situation of mobility, and therefore the organization of territories, we can see how the nation state was reaffirmed and strengthened. For example, in the Italian case (characterized by very different conditions), postal communications also functioned as an antidote to the high political fragmentation. International relations themselves were shaped by the communication conditions and every efficient government had the aim to control and exploit their territory in order to develop the circulation of people, goods and mail.

In this era the very concept of roads changed, going from a barely outlined idea to a more precise concept of path with more defined functions and technological connotations. Consequently, the trend was a more and more rigorous and rational classification of roads, indicating a hierarchical category, which resulted in the obligation to keep the roads open to transit. Consequently the organization of the public road transport experienced a strong breakthrough: such transport had been so far still very fragmented, qualitatively lower than the private transports noblemen and merchants used to move by themselves, with their means of transport, out of any rule. The development of a new and more specific legislation, and the establishment of offices having this particular purpose, led to the creation of technical and administrative bodies in charge of the construction and maintenance of roads, typically shaped on the experience of French technical bodies. The State intervention, finally, grew and became systematic, which also led to the birth of the first road regulations. The opening of new roads on new routes replaced the old habit to repair, often partially, what already existed. The construction of new roads was concentrated in more reduced spans of time. Moreover, the new road philosophy included a continuous maintenance instead of large periodic repairs, which, until then, every road had been subjected to: the practicability had to be ascertained in every season of the year.

Even before the Napoleonic era, the French were the main protagonists of the road engineering developments; it is no coincidence that from an institution like the *École des Ponts et Chaussées*, created in 1747, came the most skilled technicians all over the continent. The French influence was decisive. From the last quarter of the 18th century, in the most advanced European countries, the most widely adopted method of road building was that created by Pierre-Marie-Jérôme Trésaguet, who first highlighted the importance of materials (stones and so on). His method made the road

surface more resistant, facilitated their maintenance, and protected roads from the impact of a heavier and heavier transport. The mail stagecoaches were larger, faster, more robust, but a lot heavier.

In a context in which even commercial activities were becoming more intense, the number of treaties skyrocketed and everywhere trades were greatly enhanced by the removal of customs and by economic policies that favoured free trade. The free trade theory gradually gained space, and would then have the final celebration in the seminal book by Adam Smith, in which trade flows fully required adequate information flows able to support and lead them. The mail represented the most relevant means of communication at that time, and was strictly combined with the economic functioning of the market.

The 18th century postal transformations also involved the content, therefore the use, of correspondence. The new journey habits not only produced travel books, but also dense correspondences, as well as love affairs, cultural and scientific exchanges: an art of the correspondence was born, that invaded the private sphere.

Another aspect that distinguished the 18th century was the spread of postal maps, in which different types of postal services and distances were described. Abandoning the decorative apparatuses of the past ages, the postal maps focused mainly on the technical and functional aspects of the mail transport, highlighting the peculiarities of the roads and of the offered services. They also included mail stations and offices, where the mail was processed and prepared for distribution.

We do not want to change the historical evaluation on the role played by Napoleon in redesigning the European postal systems: his administration gave this sector a further input towards modernization. It is possible, however, to say that already in the 18th century the European postal system had made the decisive breakthrough. The Corsican General was the protagonist of the complete reorganization of the courier service, yet let us not underestimate the unbroken tie between such reorganization and the innovations already emerging in the previous period.