

Introduzione

Storie di posta straordinarie quelle che recano l'etichetta del Tasso. Ed esse prendono il via al comparire di bergamaschi così chiamati in diverse città d'Europa, a cavallo del 1500, con ruoli di spicco nel "nuovo" settore della comunicazione organizzata. Fu l'invenzione dell'alta velocità, appunto quella delle poste, sviluppata ottimizzando l'andatura del cavallo, a rivoluzionare nella prima età moderna il quadro delle comunicazioni a distanza in tempo reale incentrate sulla mitica figura medievale del corriere inteso come uomo che corre a piedi su lunghe distanze.

Radici comunicazionali e di storia della tecnica importanti, dunque, ma anche temi poco indagati. In più di non facile approccio. Anche per via del fatto che fino a metà Ottocento la tecnica postale, nella sua essenza, risiedeva nella commercializzazione di un prodotto oggi evanescente ma pure allora a contorni sfumati: la velocità stradale da trazione animale. Una precisa tecnologia che, non a caso, le diverse lingue nazionali identificavano ricorrendo all'espressione rinascimentale italiana "poste".

Si deve sempre tener conto, in indagini tematiche, delle diverse possibilità di approccio alle storie dei Tasso. Finora il metodo più seguito è stato quello di leggersi la nascita del modello postale che poi darà vita ai grandi monopoli nazionali. Da ciò discende un'impostazione, inevitabilmente, filo-aziendale. Di fatto solo ora che tali sistemi sono giunti al capolinea, lo storico risulta affrancato e può iniziare muoversi con maggior rigore critico. Nel passato si è anche sviluppato un filone di ricerche genealogiche conseguente all'ascesa ai vertici della scala sociale e nobiliare dei Tasso o Tassis o Taxis. E attraverso tale scalata oggi si potrebbero rileggere le fortune dell'emigrazione dalle valli alpine, in particolare bergamasche.

Proprio dalla Val Brembana, da Camerata Cornello, nel XXI secolo si torna a parlare dei Tasso. Dopo l'apertura del suggestivo museo che fa centro sulla storia postale ma senza trascurare altre prospettive. Il Museo dei Tasso e della Storia Postale, tra l'altro, dispone di una collana editoriale impreziosita dal lavoro di Bottani e Migliavacca su *Simone Tasso e le Poste di Milano nel Rinascimento*. Significativamente proposto anche in inglese, cioè in termini internazionali. Il che giova a rammentarci, tra l'altro, i legami semantici dell'alta velocità stradale di età moderna, chiamata in Inghilterra e in Germania *Post*, in Francia *Poste*, in Polonia *Poczta*, in Russia *Почта*, in Croazia *Pošta*, ecc. Perché ogni lingua aveva fatta propria l'espressione originaria, appunto quella italiana, trasformata in tratto distintivo e paradigma vitale.

Fu la pianura Padana del XIV secolo la culla dei "cavallari alle poste", il sistema di trasmissione dei dispacci basato sulla scomposizione degli itinerari medi e lunghi in tappe, con il cambio dei vettori. In questo modo si svilupparono nuovi parametri di velocità, grazie anche al fatto che la conoscenza della strada, o la presenza di una guida a cavallo (il postiglione), rendeva possibile viaggiare sia di giorno che di notte. Furono i Visconti e poi gli Sforza i primi a investire non poche risorse in questa

tecnologia, e gli archivi conservano le loro lettere di fine Trecento e poi del XV secolo con soprascritte che palesano l'ansia di altolocati mittenti che alla via postale affidavano affari pressanti, minacciando di forza il messo negligente.

Nella seconda metà del XV secolo la rete di strade lungo le quali erano dislocati cavallari alle poste, cioè stazioni di posta cavalli, risulta notevolmente estesa anche se in genere con strutture a carattere temporaneo. A cavallo del 1500, però, si nota il ricorso alla velocità postale da parte dei detentori del potere come prassi costante, sia per trasmettere dispacci o oggetti di poco peso che per missioni urgenti di funzionari. Curiosa testimonianza di costume la trasformazione del correre a cavallo le poste, da pratica per rozzi corrieri a stile dell'alta società. Questo spiega perché le cronache cittadine non mancassero di annotare, compiaciute, principi e monsignori in transito al galoppo, o come allora si diceva "cavalcati a staffetta". E i moti di quell'andare evocavano la mobilità degli uccelli, appunto sulla scorta del mito, mentre "volando per le poste" e "per staffetta volando" erano espressioni in uso nel linguaggio corrente.

Non stona, in una breve introduzione a un libro ricco di spunti di varia natura, soffermarsi sul tema dell'alta velocità perché questo elemento non trova ancora giusto spazio nelle varie storie della tecnica. E l'invito è a rileggere con sensibilità, appunto, scientifica alcuni documenti qui offerti e in particolare i fogli di viaggio delle staffette e delle cavalcate spedite per conto del governo milanese negli anni 1544 e 1545. Una serie di moduli conservati in archivio a Milano, tra la contabilità, originariamente usati per monitorare i tempi di percorrenza e le eventuali mancanze dei vettori intermedi. Trascurate dagli storici nel frattempo tali carte sono entrate nel dominio del collezionismo di storia postale. Nella loro schematicità cronologica ci danno fascinosi resoconti, conducendoci per mano nei misteri della circolazione stradale di età moderna, quando postale era ben sinonimo di massima velocità.

Sapere che da Milano a Vercelli una staffetta a cavallo, nel mese di ottobre, impiegava 6 ore, mentre da Milano ad Asti ne occorrevano tra 15 e 18 e fino a 24, o che da Milano a Genova ci doveva mettere 19 ore (e la cavalcata 30), cioè poter leggere i tempi della velocità, permette di misurare le distanze, e gli spazi, con cui la società si trovava a interagire. E certo non rende un buon servizio alla nostra storia chi crede di poter confrontare tali tempi con quelli delle lettere della posta di oggi. Scoprire nel 1551, ad esempio, che una staffetta doveva percorrere la posta in un'ora e mezza (il governo pontificio aveva fissato come tetto le due ore), mentre la cavalcata poteva impiegarne tre, vuol dire assistere a prestazioni importanti, estreme, se mai confrontabili con quella velocità di comunicazione, o di spostamento, che noi definiamo in tempo reale e in cui - attenzione - il concetto di viaggio aereo si intreccia coi tempi della rete internet. E la circostanza che un volo di staffetta da Milano a Napoli sempre quell'anno richiedesse sette giorni interi aggiunge spunti non banali di geografia storica.

Allo specialista della storia postale comunque non sfugge il fatto che la velocità di età moderna si articolava su diverse modalità e oltre alla staffetta, prevedeva la "cavalcata" e la tecnica del corriere espresso, o straordinario.

La cavalcata era un tipo di collegamento comunque a tappe ma ad andatura più bassa di quella della staffetta. In genere si trattava di prestazioni non occasionali, svolte in condizioni contrattuali o di abbonamento per un tempo circoscritto. Le stazioni di posta, in questi casi, non erano tenute a spedizioni di corsa ma il dispaccio poteva viaggiare anche con messo a piedi o tramite occasioni. Vinculante era solo il rispetto del tempo. La cavalcata, postalmente, si colloca tra le tecniche arcaiche e nel

corso del XVI secolo tende a scomparire. Si conserva invece più a lungo il termine “cavalcata”, ad esempio per indicare i collegamenti con periodicità fissa collegati alla nuova funzione della postalettera. In certe zone critiche, come nel Regno di Napoli, si riscontra l’uso di vettori appiedati tra le stazioni di posta ancora nel corso del XVIII secolo e ad essi si applicava la curiosa etichetta di “staffette morte”.

Appunto la staffetta rappresenta la modalità più viva e caratteristica del sistema della posta cavalli di età moderna. Si trattava di un tipo di servizio sempre disponibile, svincolato dai condizionamenti cronologici dei collegamenti ordinari, in grado di mettersi in moto sia di giorno che di notte avviando un dispaccio che un postiglione a cavallo, di corsa, avrebbe recato fino alla stazione successiva e poi fino a destinazione. Solo importanti affari di governo, o interessi commerciali ben cospicui, giustificavano il ricorso a una tecnica costosa e statisticamente rara.

Mandare un corriere espresso per le poste significava adottare la modalità più elevata di trasmissione dei dispacci o di svolgimento di missioni. La figura del corriere di gabinetto, al servizio di un re o dei suoi ministri, incarna questo tipo di tecnica estrema. Ciascun messo recava personalmente nelle mani del destinatario il plico preso in consegna dal mittente. Sotto questa vigilanza, grazie all’imperiosità del ruolo, i viaggi raggiungevano prestazioni record. Per strada il corriere era preceduto da una guida montata, appunto il postiglione, cambiato insieme ai cavalli ad ogni stazione. In seguito i corrieri, e i viaggiatori per le poste, adatteranno calessi e carrozze leggere da tiro veloce ma questa è un’altra storia. Nel Cinquecento l’andare in posta era infatti sinonimo di viaggi in sella. E siccome il viaggiare del corriere era senza soluzioni di continuità, nell’arco delle 24 ore (salvo brevi riposi), solo uomini con speciali dote fisiche e psichiche potevano reggere a tali sforzi.

Già nel XVI secolo il tempo della posta cavalli si trasforma in elemento di riferimento della società. La nuova tecnica veloce aveva modificato la percezione dei tempi di viaggio, le stesse distanze ne risultarono influenzate. Per questo motivo alle tradizionali unità di misura dello spazio stradale basate sulla “giornata di viaggio” (o sulle ore di cammino), e sul miglio, in età moderna si affiancherà una misura stradale nuova, molto usata: quella della “posta”, corrispondente a una distanza ‘ideale’ di 8 miglia tra due stazioni di cambio dei cavalli. Un sistema di computo cronologicamente intermedio, a mezza via tra i sistemi antichi di loro natura poco precisi e quelli lineari esatti di oggi, che inglobava elementi sia di natura orografica che economica e poteva variare a seconda dell’area di influenza. Le “poste” stradali francesi, ad esempio, risultavano essere più brevi di quelle italiane.

In età moderna le strade furono sottoposte a un processo di selezione e fissazione dei tracciati. Si passò dal criterio medievale del fascio di percorsi all’idea, contemporanea, di un tracciato lineare unico, oggetto di costanti cure. In tale evoluzione la velocità postale ha giocato un ruolo di primo piano dato che essa, per funzionare come doveva, ha sempre preteso fondi stradali e manufatti di qualità. È stato giustamente ricordato, a mo’ di paradossale, il fatto che l’introduzione delle diligenze postali, da sola, ha inciso di più sulla sorte delle strade che i mille vincolanti bandi per la loro manutenzione d’antico regime. E a ciò si deve aggiungere il particolare che la prima carte geografica stradale italiana, quella di Giacomo Cantelli del 1695 recava come titolo: *L’Italia con le sue Poste e Strade Principali*. In questo collegamento è possibile leggere l’unità più elementare della cultura storico postale.

E fu sempre la novità dell’andare in posta l’elemento tecnico in grado di incrinare l’idea antica che solo il giorno fosse il tempo ‘naturale’ del viaggio. Fin dal XV secolo staffette e corrieri per le poste si muovevano ininterrottamente, giorno e notte. E il viaggiare, pian piano, da modalità intermittente si

trasformerà in quell'evento continuativo che noi oggi intendiamo. Anche il fatto che le stazioni di posta dovessero essere montate, cioè fornite di cavalli, in ogni periodo dell'anno contrastava con una tradizionale stagionalità degli spostamenti su strada.

La commercializzazione della tecnologia postale, altro particolare non di poco conto, fu presto trasformata in monopolio statale. Conseguentemente in ogni località era ammessa una sola stazione di posta. In ciò s'intrecciavano considerazioni di natura economica e precauzioni di polizia. Da qui il sorgere di una rete di strutture il cui scopo era offrire al viaggiatore la possibilità del viaggio veloce. Un tipo di offerta necessariamente costosa. In più non sempre chi si spostava aveva necessità di farlo correndo. Le poste cavalli, in questo senso, si affiancavano alla moltitudine di osterie e stallatici a servizio del viaggio a giornata, appunto quello lento. Ciò è ancor più vero in Italia, terra di posta cavalli strutturalmente debole, dove tutto spingeva a rivolgersi agli operatori privati, i celebri vetturini o vetturali. Anche se quella dei viaggiatori per posta, numericamente, rimaneva una minoranza molto esigua, era composta dall'élite. Per il nobile andare coi cavalli della posta, e non all'andatura lenta da vetturini, diventa uno status symbol e nella società l'idea di bellezza della velocità, nonostante la stizza dei molti zelanti, si farà strada.

È dunque essenziale, in storia, distinguere tra queste due grandi modalità di svolgimento del viaggio, alla luce del fatto che l'elemento discriminante era la velocità. E quest'ultima fu regolata da una legislazione piena di minuzie il cui scopo era tutelare i gestori di poste cavalli mantenendo un controllo governativo. Si tratta di vicende curiose, di lungo periodo, destinate in Italia a concludersi nel XIX secolo, poco prima dell'arrivo del treno, con la vittoria dell'imprenditoria privata nel settore del trasporto viaggiatori. Anche da ciò discende il fatto le poste cavalli nostrane abbiano goduto di una fama non buona (e oggi di cattiva stampa).

In questo senso, come esempio tassiano di differenza tecnica tra 'servizio postale' e 'servizio corrieri', si può citare la lettera del 1509 dell'imperatore Massimiliano I (pubblicata da Le Glay nel 1839 sul libro *La correspondance de L'Empereur Maximilien I et de Marguerite d'Autriche 1507-1519*) in cui il sovrano da Stoccarda avvisava la figlia che dopo lo scoppio della guerra con Venezia non si stava tranquilli a corte con un maestro delle poste, Davide Tassis, cittadino veneziano. Conoscendo però le sue capacità, e la fedeltà, l'imperatore stabilì di inviarlo per la durata del conflitto presso la figlia nelle Fiandre come "messenger ou coureur général" per gestire la comunicazione locale e le relative "messageries" ma senza alcuna ingerenza in affari di "posterie".

La distinzione tra *Messageries* e *Postes*, da cui discende quella tra 'servizio corrieri' e 'servizio postale', nel Cinquecento appare un concetto chiaro che poi comincia ad intorbidirsi man mano che il servizio postale, forte del suo monopolio e dell'estensione semantica della parola "poste", si attiverà per eliminare i concorrenti. Questa strategia aggressiva ha condizionato, e condiziona ancora oggi, l'approccio storico. In questo senso chi fa storia postale nel XXI secolo e non ha più il compito primario di fiancheggiare il monopolio, deve cominciare a rileggere la storia, anche quella dei Tasso, sotto una luce nuova. In particolare confrontandosi con il modello medievale di una comunicazione organizzata svolta da una molteplicità di vettori.

Vanno approfondite le condizioni che hanno portato al monopolio, ridando voce ai non pochi oppositori. Chi sfoglia la seconda versione del celebre trattato di Ottavio Codogno, *Compendio delle poste* (Milano 1623), ad esempio, trova un passo in cui l'autore accenna alla rude strategia di accaparramento portata avanti dai Tasso, adombrando la corruzione come metodo di azione. Forse il fatto di

non essere più luogotenente delle poste di Milano aveva indotto il Codogno a una tale autonomia di giudizio (che, tra l'altro, ha impedito al *Compendio* di essere ristampato), ma a noi l'accenno basta e avanza.

I vistosi crediti nei confronti dei governi vantati dai responsabili dei primi servizi postali, inoltre, deve indurre a riconsiderare il ruolo di diversi dei primi Tasso, la cui posizione sembra avvicinarsi di più a quella di solvibili uomini d'affari, o imprenditori di successo, che non a quella di poveri corrieri costretti all'emigrazione.

In questo senso va lodato il metodo seguito dagli autori del libro che è serio, ben documentato e comincia a liberarsi di alcune scorie del passato. La ricerca tiene in conto tutto quanto è stato pubblicato sull'argomento e non mancano le integrazioni. Certo rimane un po' di amaro in bocca per il perdurante disinteresse da parte degli storici professionisti nei confronti della storia postale. Eppure l'archivio di stato di Milano, in particolare nei carteggi sforzeschi, conserva una messe imponente di dati sull'origine della tecnica postale e sul primo dispiegarsi a cavallo del 1500, non solo in Italia. Anche a Venezia il ricco archivio della Compagnia dei Corrieri resta sostanzialmente inesplorato. Così come ancora incompresa appare la nascita della postalettere, cioè la trasformazione della posta cavalli da vettore per il mero trasferimento dei dispacci in punto di riferimento per la raccolta e la vendita della singole lettere, estromettendo dal mercato i tradizionali mediatori d'inoltro (osti, mercanti, uomini d'affari).

In questo senso la vicenda di Simone Tasso e le fatiche di Giorgio Migliavacca e Tarcisio Bottani s'incrociano in modi fecondi fino al punto da aprire la strada a giovani ricercatori che potrebbero essere inviati in missione a Milano da qualsiasi università del mondo visto che italiane e lombarde sono le radici di un fenomeno di disciplinamento sociale, appunto quello postale, imposto ovunque.

CLEMENTE FEDELE
Accademia italiana di filatelia
e storia postale