

PREFAZIONE

Le poste. Storia di una rivoluzione inavvertita

Ci sono voluti oltre 60 anni, da quando nel 1955 fu pubblicato in tedesco lo studio di Taxis-Bordogna e Riedel sui membri della famiglia trentina Bordogna Tassis che dal XVI al XVIII secolo hanno gestito come feudo il servizio postale imperiale, principalmente lungo l'asse dell'Adige tra Contea tirolese e Principato vescovile, per vedere aperto da Francesca Brunet un nuovo magnifico cantiere di storia postale.

Nel frattempo parecchie cose sono cambiate e in particolare si è conclusa la stagione della difesa dei monopoli nazionali caratterizzata da numerosi saggi condotti sul modello storico-giuridico e in concordanza di stili narrativi. Tutti infatti iniziano da una mitica fase antica marcata dal presunto splendore del *cursus publicus* cui subentra la crisi medievale e quindi la ripresa dei servizi in forme statali destinate a dar vita alle grandi amministrazioni dei secoli XIX e XX.

Giudicata oggi in sede di esame la storia postale può presentarsi come un sapere in costruzione su basi non tutte solide. Ciò dipende da due ordini di motivi: a) una tradizione di studi sorta in area tedesca tra XVII e XVIII secolo insieme al termine *Postgeschichte* e in seguito alimentata da dotti funzionari delle poste, e b) la riscoperta del tema nella seconda metà del XX secolo in ambiti antiquariali.

Solo in tempi recenti giovani ricercatori iniziano ad avvicinarsi alla storia delle comunicazioni e dell'informazione indagando l'opera degli ambasciatori o i primordi della stampa periodica, ambiti dove più evidenti sono i rapporti con la comunicazione a distanza in tempo reale. Incamminarsi su strade nuove senza poter contare sulla guida dei maestri richiede coraggio e creatività, e altamente meritoria risulta la scelta dell'autrice di impegnarsi in un'opera che arricchisce le tematiche postali di età moderna, non solo trentine, grazie alle carte di diversi archivi a cominciare da quello Bordogna Tassis o Taxis.

In una dimensione necessariamente di lungo periodo molteplici ambiti si interfacciano con la funzione postale. Oltre agli spunti legati alla diplomazia e al protogiornalismo, occorre approfondire il capitolo di storia della tecnica per poi addentrarsi tra epistolografia e geografia imperiale, tra nascita dell'opinione pubblica e rapporti dei Tassis con il principato vescovile in Trento, tra natura delle grandi strade chiamate "postali" e il pullulare di vettori pre-postali e locali.

Manca ancora il riconoscimento al motivo fondante che collega questi e vari altri saperi alla tecnologia-funzione identificata dal neologismo "poste", un'importante novità di epoca tardo medievale – vera e propria invenzione – mai indagata criticamente. In più, in ambito scientifico si riscontra la tendenza forse inconscia ad applicare all'espressione "poste" incontrata su documenti antichi i significati attuali o meglio le reminiscenze di un lungo Novecento. Però un "ufficio di posta" della prima età moderna ha davvero poco a che spartire con l'omonima realtà odierna. Pur giustificabile, questo tipo di approccio non va oltre la superficie delle cose e ostacola la comprensione di una rete che nel Cinquecento e per diversi secoli ancora ha commercializzato – attenzione ai termini! – l'alta velocità stradale assicurando in termini di comunicazione la circolazione dei messaggi scritti in tempo reale.

Nell'ottica storiografica risulta riduttivo applicare ai Tassis l'etichetta di fondatori delle poste così come funzionano oggi. Solo il trascorrere dei secoli, il passaggio in amministrazione statale – evento che

pone fine all'epopea Tassis – più altre riforme, condurranno ai modelli contemporanei, non a caso oggi obbligati dalle tecnologie digitali a un ulteriore cambio di pelle.

Il valore comunicazionale assunto dal lemma “poste” scaturisce da un'innovazione di epoca rinascimentale tra XIV e XV secolo, quando i governi visconteo e sforzesco crearono per primi, finanziandola, una tecnica di trasmissione dei messaggi a lunga distanza più efficiente di quella allora assicurata dal pur valido “servizio corrieri” con i suoi professionisti del viaggio che recano personalmente il dispaccio a destino. Il sistema venne integrato (ma comunque mai del tutto sostituito) da linee di vettori scaglionati a distanza funzionale presso “poste” o luoghi di tappa del viaggio stradale. Sul rispettivo tratto, questi “cavallari alle poste” facevano avanzare rapidamente il valigino delle lettere. La familiarizzazione con i percorsi che ne scaturiva, oltre all'aumento di velocità media, rese possibile l'andare *die noctuque*, ossia dar vita all'innovativa modalità postale del viaggio ininterrotto, spezzando i vincoli da sosta notturna che caratterizzavano il moto normale su strada, appunto chiamato “a giornata”.

Ci pensa la lessicografia comparata a rammentarci che il neologismo “poste” a cavallo circa dell'anno 1500 migra nelle lingue nazionali accompagnando Oltralpe la tecnologia dell'alta velocità stradale. Modalità onerosa ma indispensabile per fronteggiare emergenze di stato o coadiuvare operazioni militari. In relazione a ciò, da fine Quattrocento il francese mutua l'espressione *poste* e pure la lingua inglese del XVI secolo prima che oltre Manica si affermi la forma *post*, già presente in area tedesca e con lievi varianti poi in ogni altra lingua. Un vero e proprio percorso migratorio quello compiuto dal vocabolo “poste” che ne rafforza il valore semantico, riproposto e sempre difeso come sinonimo di servizio pubblico regio o statale. In più la parola entra in un processo metonimico.

Sul finire del Trecento, appunto da Milano e dal milanese iniziano ad irradiarsi le “cavalcate” postali, modalità che ha nel trotto del cavallo il riferimento modale. Ad essa nella seconda metà del secolo successivo si affiancherà una tecnica ancor più performante prodotta dalla successione di tratti percorsi correndo in sella e commercializzata con il termine “staffetta”. Osservandone le mosse, il pubblico stupefatto la etichettò con la mitica figura dell'andare “volando”.

Sfugge il momento in cui la novità si perfeziona. Siamo comunque verso fine anni Settanta del XV secolo visto il silenzio anteriore e la frequenza di citazioni poi dal decennio successivo. Una data ancora nascosta nei carteggi sforzeschi che merita riportare alla luce per ristabilire la cronologia di un'innovazione capace di porsi e di restare al vertice sia del comparto della velocità stradale che delle comunicazioni fino al sopraggiungere del treno e del telegrafo.

La potenza del vapore applicata a mezzi di trasporto e il mistero della trasmissione lungo i fili elettrici porranno fine alla natura e al senso della posta cavalli, ma il servizio supererà la crisi traendo nuova linfa da una movimentazione crescente di lettere, plichi e valori (e poi pacchi).

In breve, si può dire che i primi “cavallari alle poste” svolgevano a pagamento la trasmissione anche più volte al giorno, per un dato tempo, dei dispacci del proprio signore o committente. Di conseguenza presso le località di strada designate potevano risiedere anche più operatori della velocità. Poi subentra il criterio della stazione unica affidata in via esclusiva a un “maestro di posta” di nomina ufficiale, in genere titolare di locanda, che affitta i cavalli per correre fino alla tappa successiva commercializzando due livelli di velocità. L'andare per le poste prevede la presenza della guida a cavallo, il postiglione, che apre la strada al viaggiatore e a fine servizio riporta gli animali alla base.

Il numero crescente di lettere affidate da terzi, anche altolocati, a tali strutture per sfruttarne le occasioni di avviamento celere, dagli anni Trenta del XVI secolo rende economicamente possibile l'affacciarsi dell'altra grande novità: il servizio di postalettere, una tipologia di offerta urbana che grazie a dispacci con periodicità fissa è in grado nei “giorni di posta” di movimentare gli invii raccolti da una molteplicità di clienti, mantenendo in collegamento tra loro località anche molto lontane. Siamo di fronte ai citatissimi “ordinari” della posta, una modalità sempre più richiesta di comunica-

re in tempo reale, a prezzi contenuti, basata su viaggi di andata e di ritorno coordinati tra loro secondo il modello della "volta di corriere", ora chiamato "giro di posta", che lascia al destinatario il tempo per rispondere.

A questo punto il servizio si struttura in due branche: la posta dei cavalli con la stazione e annessa scuderia e la "cancelleria" o ufficio di posta delle lettere, e la presenza delle strutture per il cambio dei cavalli sarà una costante sulla via del Brennero permettendole di entrare nel novero dei maggiori assi viari di età moderna.

Dai dati oggi disponibili, la nostra strada entra a far parte in pianta stabile della geografia postale imperiale dagli anni Venti del XVI secolo. Lo annota nel suo diario Marin Sanudo perché nel 1522 Venezia autorizza entro i confini stazioni di nomina imperiale in località di strada tra Trento e Castelnuovo di Verona con prosecuzione su Milano e poi Mantova. Da quest'ultima città la linea dei "cavallari alle poste" raggiunge Bologna e Roma. Lo riferisce al papa nel 1523 Francesco Guicciardini governatore a Modena: "è venuto uno cavallaro dello imperatore a ponere le poste insino a Mantova".

Sia Venezia che Roma vedono la presenza stabile di un ambasciatore asburgico e anche da qui la necessità di comunicazioni efficienti. Nel primo caso i dispacci in arrivo da Innsbruck lasciano la strada del Brennero a Trento e spinti lungo la Valsugana giungono fino alla città lagunare.

Caratteristico della storia postale è l'essere portata a focalizzare il messaggio-lettera nelle sue forme da viaggio, interessandosi alla tempistica e ai ritmi oltre che agli aspetti economici e di materialità. Esiste una lunga serie di ordini a quanti svolgono compiti di manipolazione delle lettere di badare esclusivamente alle indicazioni che i plichi recano all'esterno, osservando gli indirizzi dei destinatari, i formati ed altro ma senza prendere conoscenza dei contenuti. La filosofia aziendale rifletteva nuovi criteri in tema di fede pubblica, o di intangibilità della comunicazione scritta affidata sotto sigillo al servizio, ribaltando la concezione medievale di verifiche estese al testo dei messaggi chiusi in arrivo e in uscita da parte dell'autorità cittadina tramite gli "ufficiali delle bollette". Con l'età moderna si fa strada il principio di riservatezza epistolare e se la ragion di stato, ben inteso, non smetterà di occuparsi di corrispondenze altrui ora dovrà piegarsi a farlo con modalità segrete o solo in particolari momenti di tensione.

La specificità dell'approccio postale alle lettere, per certi versi, integra sia la tradizione storiografica che quella letteraria, la prima portata a privilegiare le informazioni recate dal testo e l'altra il valore in riferimento al genere epistolare.

È importante prestare attenzione in termini sociolinguistici a come le forme materiali si strutturano ed evolvono. Ha sempre qualcosa da dirci il modo in cui il mittente o un segretario stende il messaggio su carta e si deve far caso ai rapporti anche di natura estetica tra lo scritto e il bianco del foglio, oltre a indagare le formule di indirizzo e la tipologia dell'involucro. Le proprietà formali espresse da ogni singolo atto epistolare concorrono alla creazione del significato. In relazione a ciò un curatore di carteggi o chi li esamina per motivi di studio deve sempre tener conto dell'insieme di elementi paratestuali grazie ai quali un semplice pezzo di carta scritto recato a destinazione, o magari anche non spedito, si trasforma nell'oggetto potente e scenografico chiamato "lettera". Regole da seguire e indicazioni sull'etichetta hanno ispirato numerosi manuali a stampa oggetto ultimamente di rinnovata attenzione.

Altro vanto italiano è quello di aver tenuto a battesimo il filone dei libri di lettere in volgare, un prodotto editoriale di successo che rispondeva all'esigenza diffusa tra le classi alte, o in ascesa, di riconoscersi nei modi e stili del relazionarsi a distanza in uso tra i detentori del potere e i loro satelliti. Beninteso, anche altri elementi rendevano attraente il genere. È stato Pietro Aretino ad aver intuito per primo, dando una veste a stampa alle sue *Lettre* nel 1538, il valore psicologico, mondano e letterario scaturito dall'irrompere sulla scena di nuove opportunità di comunicazione.

Legittimamente, la storia della letteratura attribuisce il fiorire dei libri di lettere a motivazioni interne

al genere epistolare. Quanto alla storia postale, essa si sente di far presente che così come la rivoluzione telematica oggi influenza i campi della cultura, analogo evento sembra sia da ascrivere al Cinquecento, tempo in cui la postalettere si afferma come medium di riferimento. Un'analisi della poetica postale è ancora tutta da fare, con la consapevolezza di un elemento che le rema contro: la scarsa attenzione tra i dotti non solo di allora a riconoscere ruoli alla tecnologia che ha facilitato il boom delle pratiche epistolari. Non sorprende tra gli umanisti lo scarso interesse per la tecnica o per i temi economici. Altro non è che un ulteriore caso di rivoluzione inavvertita.

Merita concludere questa cursoria scorribanda recuperando, così come magistralmente fa l'autrice, un aneddoto di posta legato al concilio di Trento quando vengono attivati dispacci ad alta frequenza (bisettimanale) da Trento a Bologna in coincidenza con le corse Bologna-Roma via Ancona. Il flusso dei messaggi si dimostra in grado di condizionare lo svolgimento dei lavori e nel 1546 l'ambasciatore veneto scrive di aver sentito i padri conciliari dire che "a questo Concilio il Spirito santo vien a staffetta da Roma, sì come nelli passati el solea venire dal cielo". Pure il collega francese raccomanda di lasciare più libertà alle adunanze per evitare "che si dicesse che lo Spirito santo venisse da Roma in una valigia". Spunto reso poi urticante dal teologo veneziano Paolo Sarpi nella sua *Historia del Concilio di Trento* (1619) cui replicherà con ampia trattazione in base alla teoria di postalità il cardinale gesuita Pietro Sforza Pallavicini nel libro *Historia del Concilio Tridentino* (1656).

Per ultima, sempre "volando" per le poste, va la lettera di ringraziamento a chi ha immaginato e voluto l'edizione bilingue del lavoro. Gianfranco Lazzarini sindaco a Camerata Cornello si conferma amministratore illuminato, in grado di portare avanti progetti di valorizzazione in chiave sia turistico-culturale che identitaria per la frazione di Cornello dei Tasso. Il luogo che ha dato anche a lui i natali e dove ogni muro riflette l'eco di miti imperiali e di storie di posta. Un borgo medievale abitato al quale ancora oggi si accede solo a piedi e dove merita salire anche solo per poche ore ad assaporare il mistero di un pugno di case che ha saputo ispirare vicende capaci di contribuire all'identità di più di un continente.

CLEMENTE FEDELE

Accademia Italiana di Filatelia
e Storia Postale