

CLEMENTE FEDELE

## CATTOLICA E LA SUA POSTA

Prima di entrare nel vivo del tema proposto è necessario invitare il lettore ad allontanare dalla mente – almeno per un momento – l’idea di servizio (e quindi di uffici o di funzioni) oggi evocato dal termine « posta ». Non è affatto facile spezzare una linea apparentemente continua di eventi caratterizzati da persistenze lessicali tardomedievali, com’è appunto questa, eppure lo sforzo è indispensabile se vogliamo recuperare in dimensione storica, schivando il rischio di giudicare affrettatamente avvenimenti peculiari, se non altro per via del fatto che si svolsero molti secoli fa, in contesti tecnici e sociali ben differenti.

Assumendo qui Cattolica come paradigma di « postalità », cioè di elementi comunicazionali organizzati del passato, dobbiamo tener presente che a noi interessano piuttosto i grandi assi viari di età preferroviaria (significativamente qualificati in antico regime « strade corriere » o « postali »), le locande incardinate sugli stessi come siti indispensabili allo svolgimento dei viaggi, i cavalli per correre, gli itinerari, gli spostamenti dei sovrani o dei magnati, la figura professionale del corriere, la comunicazione a distanza in tempo reale, la circolazione dei beni e delle persone alla più alta velocità possibile prima della ferrovia, la ragion di stato. Tali chiavi di lettura dipendono dal fatto che a Cattolica l’evento postale ha coinciso per un periodo di più secoli con la posta cavalli, e pur costituendo essa tecnicamente il vettore della postalettere si presentava con caratteristiche sue particolari.

Questi argomenti (ed altri ancora) rappresentano l’ambito privilegiato della storia postale che non è affatto sinonimo di storia delle amministrazioni postali, bensì una realtà più articolata, definita come studio delle tecniche e degli oggetti della comunicazione organizzata,

secondo una disciplina (*Postgeschichte*) sorta in Germania nella seconda metà del XIX secolo con compiti ideologico-professionali, riemersa dal suo contesto aziendale in questi ultimi decenni e comunque ancora alla ricerca di uno *status* definitivo.

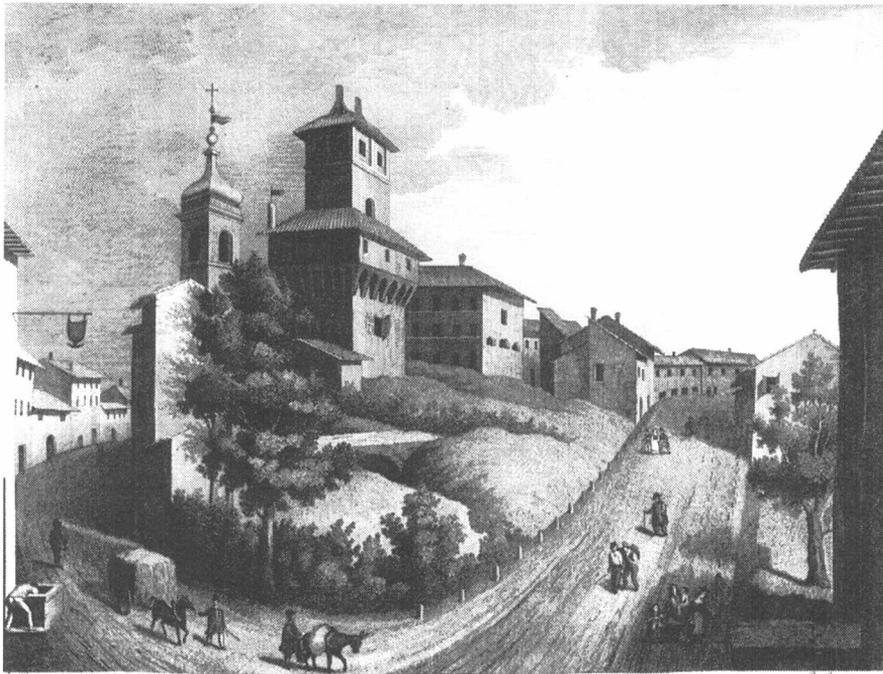
Non so se la tradizione storiografica locale, prima dei lavori della De Nicolò che a mio avviso segnano una svolta nel panorama romagnolo, riconoscesse tra i caratteri originari di Cattolica anche quello di postalità. Ciò che è certo è che dai nostri osservatori – legati strutturalmente a dati di natura terrestre – una presenza di residenti ai bordi della strada, esattamente a metà del percorso tra Rimini e Pesaro, appariva funzionale all'esistenza stessa della via Flaminia.

La tecnica del « viaggio a giornata » (caratterizzante, fin dall'antichità, l'intera epoca preferroviaria) si basava infatti sulla scomposizione di ogni tragitto in molteplici tappe, dove le percorrenze superiori alle 30-40 miglia implicavano una o più fermate notturne con relativo pernottamento. Al soddisfacimento di quei bisogni si dedicava esattamente il primo nucleo di edifici o di abitanti cattolichini, e l'elenco delle professioni del Cinquecento è assolutamente emblematico<sup>1</sup>. La nostra storia ci rammenta che senza di loro non poteva aversi circolazione stradale a medio o lungo raggio e – in altra analisi – neanche sussistere una via di grande traffico com'era sicuramente la Flaminia.

A parte il caso specifico di Cattolica, le grandi strade comprendevano – ovviamente – molte altre località di tappa (diurna o notturna), ciascuna delle quali si trovava coinvolta in identiche funzioni, eppure se noi sfogliamo le storie locali (anche quelle metodologicamente più aggiornate) dei rispettivi centri ben di rado vediamo messo in luce un simile carattere. Mi ritorna spesso in mente un giudizio (impietoso quanto acuto) lasciato da un osservatore straniero (nel diario di viaggio edito a l'Aia nel 1728 e da approfondire in particolare nelle sue valenze economiche) in transito per Faenza, secondo il quale quella città costituiva località di pernottamento abituale di viandanti e – a parte le ceramiche – non offriva null'altro di interessante<sup>2</sup>. Certo estendere ai centri romagnoli lungo le strade simili chiavi di lettura, magari

<sup>1</sup> M.L. DE NICOLÒ, *La Cattolica del Cinquecento. Appunti e ricerche per una storia di Cattolica*, Urbino 1979, p. 75. Ovviamente i pescatori costituivano gruppo a parte.

<sup>2</sup> *Viaggi e viaggiatori del Settecento in Emilia e Romagna*, a c. di G. Cusatelli, I, Bologna 1986, I, p. 114.



CATTOLICA

Fig. 1 La classica immagine di « Cattolica » incisa dal Rosaspina verso il 1850 evidenzia il simbolo di postalità che la contraddistingue: il corno di posta appeso sotto l'insegna da locanda sull'edificio a sinistra collocato alla biforcazione tra la strada « postale vecchia » e la « strada nuova » realizzata attorno al 1836

partendo dai dati su Cattolica, per lo storico vuol dire andare incontro ad indagini lunghe e faticose, facilmente condizionate dalla circostanza ben espressa dal Montesquieu nel corso del suo *tour* italiano: « La Romagna è bellissima. Ad ogni stazione di posta c'è una bella città, ben costruita, ben disegnata; e tutte hanno una bella piazza »<sup>3</sup>. Un fortissimo modello di fascinazione, dal quale era facile lasciarsi irretire ed in grado (allora come oggi) di ostacolare osservazioni più profonde o dietro l'angolo.

A Cattolica i caratteri originari di postalità sono più evidenti che altrove proprio per questa assenza di centro urbano in grado di far da schermo (coi suoi aspetti architettonici, economici e religiosi) e di strarre il viaggiatore (ed oggi lo storico). L'informazione mandata al

<sup>3</sup> MONTESQUIEU, *Viaggio in Italia*, Bari Laterza 1990, p. 271.

governo veneziano nel 1504 appariva schematica ma puntuale: « La Cattolica ha case cinque ne le quale se li fa Hostarie »<sup>4</sup> e un altro viaggiatore nel 1581 la descrive ancora meglio: « arrivassimo ad una contrada che si addimanda la Cattolica...è tutta piena di Hostarie et di taverne per li viandanti »<sup>5</sup>. Penetrante, come al solito, Leonbattista Alberti che nella sua *Descrittione di tutta Italia* segnalava: « Cattolica contrada di taverne per li viandanti... »<sup>6</sup>. La vita e le funzioni della nostra località non possono quindi prescindere dal legame originario e fecondante strada/paese, e in subordine da quello paese/posta, forte soprattutto per i secoli XVI-XVII.

Le antiche planimetrie fotografano un borgo di forma allungata, fatto di edifici addossati ai bordi della via, in modo che agli abitanti non sfuggisse nessun transito, o ribaltando i termini della questione per mettere sotto l'occhio del passante l'offerta completa. E che straordinaria qualità di transiti e soste<sup>7</sup>: nientemeno che pontefici col loro seguito, ben certi di aver operato la scelta giusta senza bisogno di sforzarsi per giungere alle città vicine<sup>8</sup>, e poi altezze reali, prelati, i più bei nomi del momento, dame eleganti, ma insieme a loro corrieri inumani, postiglioni poco raccomandabili, vetturali, mercanti avidi, avventurieri, pellegrini.

Per avvicinarsi alla nostra storia – che è romagnola ma europea nello stesso tempo – occorre partire dal tema dell'unità tecnica del viaggio antico, fondato sulla naturale forza di locomozione pedonale sia umana che animale, anche sotto le stanghe, e sul principio dell'intermittenza. Ad un certo momento la tradizionale realtà fatta di movimenti lenti e stereotipati fu scossa da una novità: l'invenzione della velocità stradale o meglio l'applicazione della velocità al viaggio terre-

<sup>4</sup> Le nuove offerte non modificarono il tradizionale noleggio di animali per viaggiare piano « a giornata » (cioè senza cambi e facendo le soste diurne e notturne) e questi potevano essere scortati da un accompagnatore appiedato. In Italia questo settore costituiva una vivace realtà, formata da numerosi piccoli imprenditori (i famosi « vetturini » spessissimo ricordati dagli stranieri alle prese con il *tour*).

<sup>5</sup> M.L. DE NICOLÒ, *La strada e il mare*, s. I. La Pieve 1993, p. 94.

<sup>6</sup> EAD., *La Cattolica*, cit., p. 24.

<sup>7</sup> EAD., *La strada*, cit., pp. 157-169. Capitolo « soste celebri ».

<sup>8</sup> Un cronista riminese spiegava l'evento con la presenza di « buone hostarie, e in buon numero, giudicate convenienti per l'alloggio di un Sommo Pontefice ». cit. in DE NICOLÒ, *La Cattolica*, cit., p. 86.

stre, attraverso l'introduzione dell'andatura di corsa al galoppo o, come si diceva allora, « per le poste » (dal XVIII secolo si dirà anche « per cambiatura »). L'evento, ancora poco conosciuto e non completamente studiato a livello internazionale, si colloca nella seconda metà del XV secolo, seguendo modelli italiani visconteo-sforzeschi tardo-trecenteschi, successivamente perfezionati, applicati alla circolazione dei messaggi urgenti. Il termine italiano « posta » o « poste » – quale sinonimo di modernizzazione – entrando allora a far parte delle varie lingue nazionali si colorerà di significati tecnici caratteristici nell'età moderna e poi in quella contemporanea.

L'innovazione consisteva nella presenza di micro imprenditori con cavalli di qualità, dislocati lungo i percorsi, i cosiddetti « cavallari delle poste » poi chiamati « mastri di posta », che assumevano l'incarico di far viaggiare velocemente dispacci con lettere o piccoli invii fino alla tappa successiva. Dapprima quelle « poste », cioè tappe, distavano tra loro 30-40 miglia (lo spazio di una « giornata » di cammino) poi si intensificheranno, fissandosi, in Italia, ogni 8-10 miglia (in Francia erano ancora più ravvicinate) in modo da corrispondere all'andatura di corsa, cioè al galoppo. Si compì in tal modo l'intervento più incisivo di trasformazione, e riorganizzazione, degli spostamenti stradali a distanza dell'intera età preferroviaria, con una serie di conseguenze non da poco alla rete viaria, al sistema dei viaggi e delle comunicazioni, il tutto segnato dall'ingerenza del potere statale. Da allora in poi il cambio *in itinere* dei cavalli, o dei vettori, renderà possibile a qualunque viandante in grado di sopportare il costo di correre per lunghi tratti, innalzando le medie e al tradizionale andare, lento ed « a giornata », si affiancò un nuovo moto veloce (i contemporanei, quasi attoniti, erano convinti di spostarsi « volando » e di aver finalmente realizzato il sogno di Icaro) in grado di prestazioni ininterrotte, sia di giorno che di notte, in ogni stagione dell'anno. Condizioni queste ultime allora semplicemente impensabili all'interno dei sistemi tradizionali di circolazione dei viaggiatori e delle merci.

Dapprima la posta cavalli (per la postalettere occorrerà attendere la metà del Cinquecento) fece sentire i suoi effetti sulla movimentazione dei messaggi epistolari urgenti, fino a qual momento in mano a servizi di corrieri mercantili o privati, e caratterizzati comunque dall'impiego di uomini allenati alla corsa pedonale; ciò qualificava il « corriere » o *cursor*. La novità postale non faticò ad imporsi agli altri vettori in

forza della superiorità tecnologica, capace di ridurre drasticamente i tempi di trasmissione. Ne fu percepito il valore strategico, sia in termini militari che di governo, e gli stati collocheranno il servizio nella sfera del monopolio. La storia di come si sia imposto (su scala mondiale) il tempo tecnologico postale costituisce un argomento nuovo ed affascinante poiché il concetto di velocità si è sempre ricollegato a modelli culturali ed economici, e non mancarono i laudatori di lentezza portati a contestarlo.

All'inizio, tra la fine del xv e l'inizio del xvi secolo, la novità presentava un marcato carattere internazionale, o comunque di lunga distanza e conviveva pacificamente con le preesistenti strutture a servizio del viaggio o della circolazione epistolare. Il tempo della libera iniziativa comunque non durò oltre il breve spazio di un mattino. Trasformato in governatico il servizio postale progressivamente si estenderà ad ogni comunicazione a distanza con rilievo economico o politico. Dapprima le politiche gestionali, nel xvi secolo, mirarono a rafforzare la nuova rete, proteggendola dai flussi concorrenti o neo postali attraverso una legislazione pro concessionari. Successivamente, dal Settecento, si comincerà ad estendere l'offerta in termini di postalettere, per rispondere ai bisogni espressi dalla società. Già a metà Cinquecento comunque lo Stato della Chiesa aveva piegato il sistema alla geografia amministrativa nazionale (e al suo senso di accentramento), affidando ad un appaltatore generale i collegamenti ordinari bisettimanali tra la capitale e i capoluoghi provinciali <sup>9</sup>, e prese corpo allora un modello postale destinato a fare scuola al mondo.

La tecnologia nella prima parte del xvi secolo ci appare matura, ed alle poste cavali affidava il compito di mantenere tutto l'anno un certo numero di animali veloci da noleggiare a costi fissi, elevati, affiancando inoltre le funzioni di assistenza al viaggio. Ecco perché la stazione, cioè la scuderia o lo « stallone », in genere coincideva con l'idea materiale della locanda, e si sceglieva comunque la miglior struttura esistente dato che l'utenza (professionisti del viaggio veloce, cioè corrieri, o per libera scelta) comprendeva la parte più esigente e doviziosa della società. Il gusto personale di viaggiare correndo, di comprimere

<sup>9</sup> C. FEDELE - M. GALLENZA, *Per servizio di Nostro Signore. Strade, corrieri e poste dei papi dal medioevo al 1870*, Prato 1988, p. 58.

i tempi, aveva subito contagiato i potenti della terra ed il loro esempio – man mano – si allargherà. Dagli anni Sessanta di quel secolo è perfettamente codificata anche la legislazione vincolistica a favore dei mastri di posta. Solo loro potevano cedere in affitto cavalli veloci e fornire un garzone montato, il postiglione, che facesse da « guida » alla corsa e in tal modo viaggiare anche di notte. La legge affiancava alla velocità certi segnali esteriori sia ottici che fonici: la pelle del tasso applicata sui finimenti e la cornetta da suonare per segnalare i passaggi e il diritto di precedenza assoluta sul tracciato stradale. Successivamente i postiglioni vestiranno la livrea del sovrano, blu per il pontificio, verde per l'età napoleonica. Queste modalità esteriori assumevano un valore simbolico straordinario e la concorrenza privata avrebbe voluto mutuarle.

Le nuove offerte non modificarono il tradizionale noleggio di animali per viaggiare piano « a giornata », cioè senza cambi e facendo le soste diurne e notturne; questi potevano essere scortati da un accompagnatore appiedato. In Italia il settore costituiva una vivace realtà formata da numerosi piccoli imprenditori, i famosi « vetturini » spesso ricordati dagli stranieri alle prese con il *tour*. Viaggiare « per le poste » comunque era affare per l'*elite*, non tutti infatti potevano permettersi le spese relative, e così le località di tappa non trascuravano i tradizionali servizi a favore dei viaggiatori « normali » che tra l'altro rappresentavano la maggioranza dei transiti. Anche a Cattolica esponentavano la loro insegna varie locande, oltre a quella postale, ed erano di qualità differente tra loro. L'albergo della posta era riconoscibile da un corno (all'inizio di animale poi in metallo e magari di pregevole fattura) appeso sotto l'insegna (Fig. 1), ma la qualifica poteva anche venire spostata in altro edificio, a seconda dell'interesse dei concessionari che si succedevano nell'affare. In paese la locanda più elegante era la Stella, appunto quella postale, ma l'insegna si trasferirà pure sotto l'Angelo, l'Aquila Nera <sup>10</sup>, il Leon d'Oro <sup>11</sup>. La gestione delle poste dello Stato della Chiesa era affidata dal sovrano ad un personaggio di sua fiducia, chiamato « generale delle poste » che ne disponeva generalmente per un novennio di appalto e provvedeva ad affittare operativamente le singole strutture o zone di competenza. In quest'ul-

<sup>10</sup> DE NICOLÒ, *La Cattolica*, cit., p. 91 e ss., 101 e 117.

<sup>11</sup> EAD., *La strada*, cit., p. 167.

timo caso esisteva un titolare intermedio, chiamato, dal XVII secolo, « tenente di posta ».

Il modello postale copriva il viaggio veloce in sella; per quanto riguarda invece « cocchi » e « carrozze » da viaggio simili mezzi ne esulavano. È vero che in certe zone pianeggianti, da metà Cinquecento, possiamo trovare mastri di posta in grado di affittarne, ma all'offerta non si estendevano i vincoli del monopolio. Solo dagli anni Sessanta del XVII secolo subentrerà una fase nuova, grazie all'importazione dalla Francia di un nuovo mezzo di trasporto assolutamente perfetto per il viaggio veloce: il calesse a due ruote, dapprima chiamato « rolante » poi « sedia di posta » o « di cambiatura ». Il suo successo fu tale che anche il servizio di posta cavalli ne risultò modificato e si orienterà ad offrire il servizio dei tiri veloci, cioè a dotarsi di cavalli differenti, conformati per reggere le stanghe o dare l'andatura, e nelle scuderie gli animali da sella – primo fondamento del monopolio – si ridussero a poche unità, ormai richiesti solo dai corrieri straordinari costretti a correre in sella o da qualche appassionato.

Nella seconda metà del XVIII secolo – a partire dall'area lombarda – si estenderà l'uso di viaggiare « per le poste » con carrozze (più leggere di quelle cinquecentesche) a quattro ruote e tale sistema si generalizzerà tra XVIII e XIX secolo. In quest'evoluzione le medie, come dato assoluto, si ridussero (il trotto sostenuto prese il posto del galoppo) ma il *comfort* aumentò parecchio. Grazie anche al miglioramento dei fondi stradali iniziarono a circolare le prime diligence, cioè carrozze capienti a 6-8 posti tirate da vari cavalli postali e destinate al trasporto collettivo di persone e merci. La prima linea ad attraversare Cattolica fu il collegamento pontificio Roma-Bologna e ritorno inaugurato nel 1794<sup>12</sup> e messo in crisi nel 1797 dall'invasione francese. Una diligenza delle « Reali Poste d'Italia », prevista sul tratto Milano-Fermo, ma che forse non superò Bologna, si mosse nel 1812<sup>13</sup>, comunque solo dopo la Restaurazione, dal 1824, la strategica novità troverà stabile accoglienza, e le corse Roma-Bologna-Ferrara dell'impresa Ridolfi e poi Marignoli e gli *Omnibus* caratterizzeranno il servizio pontificio.

<sup>12</sup> G. MARCHETTI, *Il primo servizio regolare di « diligenza » nello Stato Pontificio*, « Strenna storica bolognese » 1969, pp. 132-139.

<sup>13</sup> C. FEDELE, *La voce della posta. Comunicazioni e società nell'Italia napoleonica*, Prato 1996, p. 265.

Una delle conseguenze più significative di postalità fu l'influsso esercitato dalla velocità sui tracciati viari. La classificazione ufficiale delle strade pontificie del 1801 poneva al primo posto quelle « postali » e ciò sarà ribadito nel 1816 <sup>14</sup>. Questa definizione, comune ad altri stati italiani, non ha nulla a che vedere col significato postale odierno; per via delle condizioni già indicate era semplicemente sinonimo di asse per l'alta velocità, tenendo conto del fatto che lo stesso era attrezzato per i viaggi di corsa. Ciò richiedeva innanzitutto la presenza delle stazioni dove mutare i cavalli. Per quanto riguardava invece la qualità del fondo e dei manufatti stradali (ponti, scoli, selciatura, alberi, ecc.) tutto era finalizzato ad una transitabilità in ogni stagione dell'anno, di giorno come di notte, alla massima velocità possibile. Questi elementi facevano parte di una straordinaria modernità d'intenti, patrimonio a tutti gli effetti dall'età contemporanea ma che allora – e questo è un altro fatto che la storia tradizionale ancora ignora – non erano affatto assodati. È noto, ad esempio, che i trasporti delle merci (l'altra grande istanza moderna che si farà largo dal XVIII secolo grazie agli sforzi dei fisiocrati) si svolgevano solo di giorno e con la buona stagione, ed anche in tema di tracciati le esigenze del traffico pesante o locale erano nettamente inferiori a quelle postali, nella convinzione che merci e simili viaggiatori avrebbero trovato comunque il modo per muoversi. Ciò che ai governi dava pensiero erano i transiti veloci, la regolarità dei corrieri e della posta che costituivano il servizio di collegamento a distanza in tempo reale. La tecnica costruttiva dei tracciati d'età moderna in terra battuta può forse apparire un regresso rispetto ai fasti romani ma dobbiamo considerare che si operava in contesti e a fini diversi. I lastricati classici di pietre lisce e rigide mal rispondevano all'esigenza di velocità cui invece si adattavano meglio dei fondi elastici. Essendo questo il valore strategico nell'ottica *ancien régime*, le sue esigenze non restavano senza risposta, e l'attenzione che tutti i governi dedicavano alle grandi strade, quelle appunto definite « postali », è confermato da moltissime testimonianze <sup>15</sup>.

Nella prima parte del XVI secolo la zona di Cattolica appare interessata da due percorsi postali convergenti su Rimini e riportati nella

<sup>14</sup> FEDELE-GALLENZA, cit., p. 175.

<sup>15</sup> Vd., p. es., i dati raccolti in FEDELE, *La voce della posta*, cit., p. 297 e ss.

protoguida *Le poste necessarie a corrieri*, edita a Brescia nel 1562: uno più interno che escludendo Cattolica si dirigeva ad Acqualagna (via più breve tramite la Flaminia del Furlo tra Roma e la Romagna o Venezia) con tappe a Coriano, Monte Fiore, alla Foglia, Urbino<sup>16</sup>. Il secondo portava da Rimini ad Ancona (con poste a Cattolica, Pesaro, Fano Senigallia, Case Bruciate). Questa duplicità di percorsi risulta pure da un rendiconto di due successivi viaggi fatti da un inviato del duca d'Este « per le poste » da Ferrara a Roma tra settembre e ottobre del 1553. Un percorso si svolse per la via di Urbino, il secondo passando da Cattolica, e di entrambe le strade sono indicate le « poste » e le spese dei cavalli per correre<sup>17</sup>. Il tragitto costiero era comunque destinato a prevalere; nel 1568 i corrieri veneziani in collegamento ordinario veloce Roma-Venezia e ritorno, giunti ad Urbino da sud deviavano su Pesaro con cambio cavalli a Montelabbate e al Gallo. Di lì a poco il flusso veloce abbandonerà del tutto la via interna, e da Acqualagna ci si porterà a Fano proseguendo interamente lungo la costa. La deviazione dei transiti – conseguenza diretta dei nuovi assetti nel ducato dei Montefeltro – produsse benefici effetti sulla tappa di Cattolica e nel giro di pochi anni risultano aperte ben sei nuove locande<sup>18</sup>. Da allora in poi e fino al momento in cui la tecnologia postale rimarrà annichilita dalla novità ferroviaria, il nostro borgo fu coinvolto in eventi significativi. I due libri e anche altre pubblicazioni della De Nicolò mettono a nostra disposizione una messe cospicua di dati, partendo da metà XVI secolo, ed essi travalicano l'interesse meramente locale costituendo un ottimo esempio di storia postale. Una proposta potrebbe essere quella di estendere in futuro le indagini al periodo precedente, quello eroico delle origini dell'evento postale tra la seconda metà del XV secolo e gli inizi del successivo e, per vincere la sfida del silenzio delle fonti locali, prendere in esame i carteggi sforzeschi nell'archivio di stato di Milano, dove non mancano dati per l'area romagnolo-marchigiana.

<sup>16</sup> Sull'andamento e le localizzazioni C. FEDELE, *Strade postali nelle Marche (secoli XVI-XIX)*, « Atti e mem. Dep. storia patria Marche », 89-91 (1984-1986), p. 1060.

<sup>17</sup> A.S. Modena, *Ufficio del mese*, 2. « Nota di spese si fara per me Girolamo Faleti per l'andata di Roma per servizio di sua Eccellenza et prima alli 7 di settembre 1553 » e « Nota delle spese fatte per la tornata la seconda volta a Roma in poste partito alli 19 d'ottobre 1553 ».

<sup>18</sup> L. DE NICOLÒ, *La Cattolica tra XVI e XVIII secolo: contrada di taverne e borgo marinaro*, in *Natura e cultura nella valle del Conca*, Rimini 1982, pp. 186-187.

La gestione della posta cavalli di Cattolica costituì sempre un affare importante. Nel 1767 il nuovo generale delle poste pontificie, marchese Massimi, rammentava al subappaltatore di Rimini (il « tenente ») l'importanza di Cattolica: « questa è una posta laboriosa e ci vogliono buoni cavalli »<sup>19</sup>. Nel 1798 l'amministrazione dipartimentale del Rubicone, investita dalle conseguenze di una crisi al servizio, indicava in ventidue cavalli il numero minimo di cavalli necessari per un passabile servizio<sup>20</sup>. I rapporti fra la stazione, il suo titolare e la locanda di posta sono stati messi in luce dalla De Nicolò nel contesto articolato di strutture alberghiere locali. Particolarmente interessante è la storia di Guidobaldo Bascarini, fortunatissimo mastro di posta di Cattolica che a fine Seicento grazie alla sagacità imprenditoriale e finanziaria riuscirà a mettere insieme un patrimonio tale da permettere al figlio Domenico di diventare conte<sup>21</sup>.

La gestione delle poste cavalli sarà costantemente un affare privato, e l'inevitabile dispersione delle carte che ne scaturisce (anche per il tipo di contabilità connessa) ostacola seriamente chi volesse rintracciare dati numerici sugli aspetti economici, e quelli relativi alle frequenze delle corse svolte. A questa condizione documentaria non sfugge neanche Cattolica; sono quindi particolarmente preziose le rivelazioni fatte nel 1812, per un periodo di alcuni mesi in cui la società appaltatrice delle stazioni romagnole entrò in crisi e alla direzione generale delle poste di Milano toccò amministrare il servizio, conservando i conti in attesa di rivalersi sui fideiussori<sup>22</sup>. Alcune registrazioni con riscontri relativi a introiti e spese negli anni 1798-1800, quando la crisi del servizio e la mancanza di gestori rese necessario l'intervento diretto delle municipalità di Saludecio e Rimini, sono oggi nell'archivio storico comunale di Rimini.

Le caratteristiche « comunicazionali » di Cattolica si estendono a servizi di trasmissione delle notizie in tempo dei sospetti di contagio,

<sup>19</sup> Archivio privato Casa Massimo, Roma, *Poste G 2*, Protocollo 1766-75.

<sup>20</sup> AS Milano, *Archivio postale lombardo*, serie rossa 1<sup>^</sup>, fasc; Rubicone. Rimini 3 complementare anno VI (19.9.1798).

<sup>21</sup> DE NICOLÒ, *La strada*, cit., pp. 113-127. L'autrice ci promette ulteriori rivelazioni sulla straordinaria saga dei Bascarini.

<sup>22</sup> I dati relativi alle varie stazioni romagnole sono a Milano, *Archivio postale lombardo*, serie rossa 1<sup>a</sup>, 173.

quando lungo le coste venivano stesi i cosiddetti cordoni sanitari con presidi dislocati a distanza ed in collegamento tramite « cavallari » o « battitori »<sup>23</sup>. In età napoleonica, anche lungo la nostra costa verrà costruita una rete di stazioni telegrafico-semaforiche che servivano a rintuzzare, almeno parzialmente, il danno prodotto dai legni da guerra inglesi. I messaggi viaggiavano grazie anche a segnalazioni con bandiere<sup>24</sup>.

Sensibilizzati dalla presenza della loro posta cavalli e pur non essendo in molti, i cattolichini sentiranno il bisogno – tipicamente urbano – di agganciarsi direttamente alla rete principale di comunicazione in tempo reale per ricevere e avviare messaggi epistolari senza il ricorso, penalizzante in termini di costo e di celerità del giro, agli uffici di postalettere in Rimini e Pesaro. L'ideale allora sarebbe stato quello di disporre di un piccolo recapito locale, così com'erano riuscite ad ottenere altre località lungo il percorso dei corrieri ordinari (Castel Bolognese, Castel San Pietro). È del 1793 una supplica a Roma degli abitanti, con alla testa il parroco e gli ufficiali di sanità e di finanza, per chiedere il dispaccio diretto da attuarsi tramite i vettori in transito « consegnandoli al direttor della posta dei cavalli per dispensarsi le lettere » e prospettando « che detto stalliere per tale straordinario incomodo debba percepire mezzo bai per lettera per sovrappiù ». Il generale delle poste però non concesse simile facilitazione, obiettando che si sarebbe perso tempo a Pesaro e Rimini per le operazioni di smistamento e che di prassi non si affidavano simili riscossioni agli stallieri in quanto per lo più soggetti inaffidabili ed ignoranti<sup>25</sup>. La necessità di ricorrere in città, trasmettendovi dei messi locali secondo il sistema misto postale/privato allora usuale, continuerà quindi a caratterizzare le comunicazioni epistolari di Cattolica nella prima metà del XIX secolo. Durante il periodo napoleonico, tra il 1812 e il 1814, era stato attivato un ufficio governativo a Saludecio, in quanto località capoluogo di cantone, e la corrispondenza amministrativa doveva far-

<sup>23</sup> DE NICOLÒ, *La strada*, cit., p. 197. Con dati in occasione della peste di Marsiglia del 1743.

<sup>24</sup> C. FEDELE, *Il telegrafo ottico alla sua prima apparizione in Italia*, in « Memorie dell'Accademia di studi filatelici e numismatici » vol. V, fasc. 3 (1994), pp. 7-14.

<sup>25</sup> AS Roma, *Camerale II Poste*, fasc. Cattolica.

vi capo. Solo l'1 maggio 1862 l'amministrazione delle Regie Poste Italiane aprirà in paese un ufficio formale, aggiungendo nel 1873 una « collettoria » per San Giovanni in Marignano, cioè un servizio di portalettere rurale che accettava anche oggetti in partenza<sup>26</sup>. L'attivazione della strada ferrata aveva già permesso l'integrazione di Cattolica nella rete telegrafica governativa nazionale<sup>27</sup>. Questi eventi ponevano fine all'antica epopea cattolichina di posta cavalli, ed il servizio postale da allora in poi assume caratteri vicini a quelli che conosciamo ancor oggi. Qui si conclude anche il nostro percorso non senza un accenno al fatto che una storia sociale della comunicazione epistolare in Cattolica, dalla metà del XIX secolo, costituirebbe un filone d'indagine proficuo. Lettere dei primi bagnanti, cartoline illustrate, messaggi di soldati al fronte, dialoghi d'amore a distanza, carteggi amministrativi, commerciali e privati, ed altri simili documenti (magari dispersi e da mettere in salvo), potrebbero aprire micro squarci storiografici nuovi ed assai convincenti.

<sup>26</sup> M. GALLENGA, *I bolli delle Romagne dalle origini alla fine del XIX secolo*, Roma Raylaudi 1968, p. 56 e 143. Dal 1882 al 1888 il bollo datario in dotazione all'ufficio esprimeva la legenda « Cattolica S. Giov. Marignano ».

<sup>27</sup> Su questo aspetto, ancora inedito, una ricca documentazione in AS Bologna, *Direzione telegrafica*, b. 23 (1859-60) e seguenti.