

Percorsi postali da Bologna a Ferrara, tra terre e acque

Giovanni Albertazzi

Vie di Terra

Si discute da secoli sull'esistenza di una strada romana tra Bologna e Aquileia, la via Emilia Altinate, costruita nel 175 a.C.. Ne parla Strabone, ne accenna l'*Itinerarium Antonini*. Ma quello che poteva essere l'antico percorso Bologna-Ferrara, prima ancora che Ferrara nascesse, rimane al momento una strada fantasma.

Tuttavia, nel 2018, a Bentivoglio, presso l'Interporto di Bologna, lo scavo delle fondamenta di un centro commerciale ha portato alla luce 80 metri di una strada romana con orientamento NNE. Una strada la cui larghezza, otto metri, fa pensare ad un'arteria importante, che metteva in relazione Bologna con le principali città del nord-est. Il mistero, in attesa di ulteriori ritrovamenti, è nelle mani degli archeologi.

Restando ai dati certi, sappiamo che Ferrara nasce tra il settimo e l'ottavo secolo, beata tra le acque, alla confluenza di quelli che allora erano i due rami principali del Po, il Po di Volano e il Po di Primaro. A seguito delle rotte di Ficarolo, a metà del XII secolo, il Po si sposta a nord, su un tracciato simile a quello attuale. Tutto l'assetto del territorio ne viene modificato. Il Po di Volano e il Primaro non riescono più a ricevere i fiumi appenninici e la zona tra Bologna e Ferrara diventa paludosa.

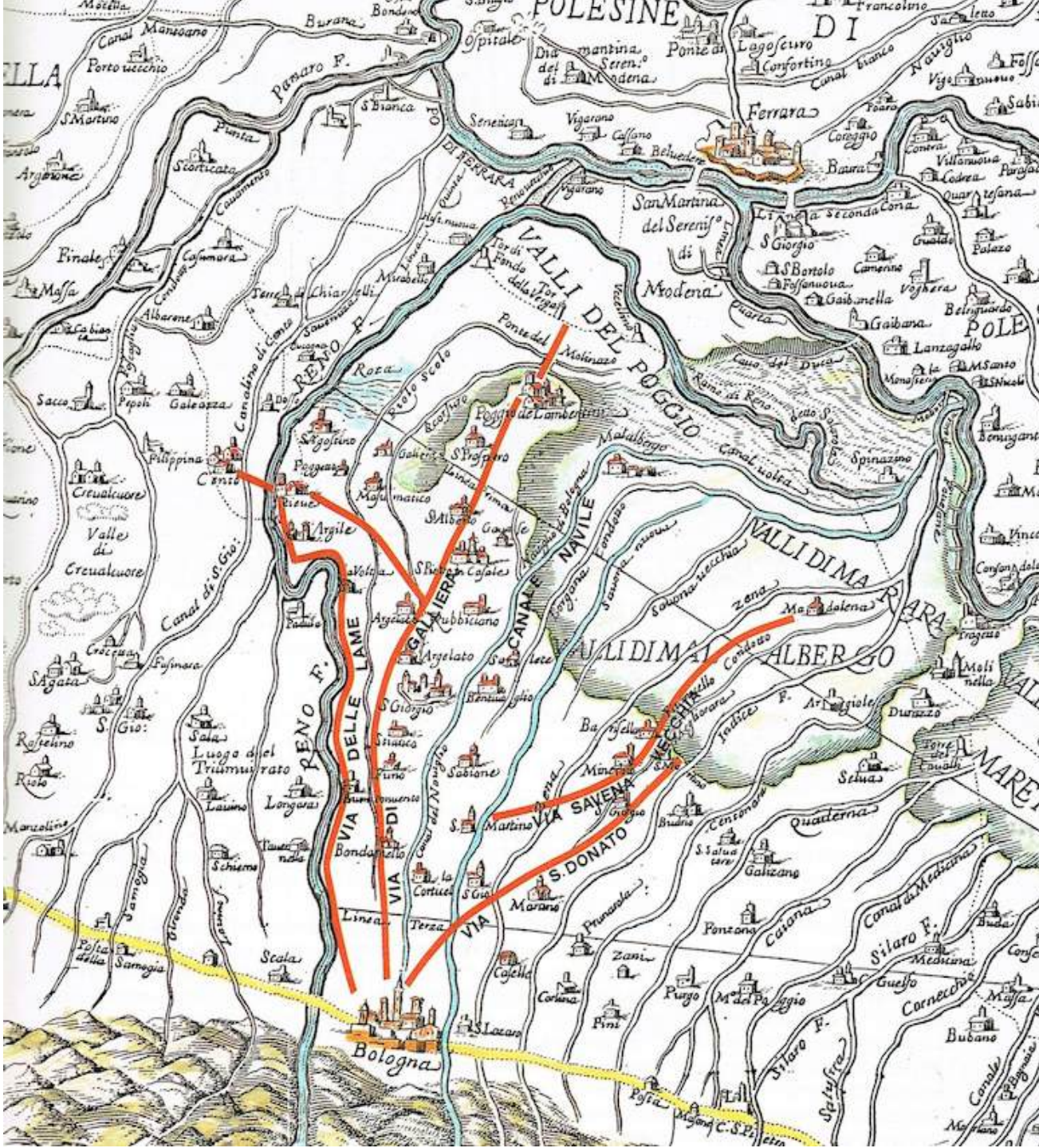
Nei secoli la situazione non migliora, malgrado gli sforzi dei governi, come è evidente nella mappa di Giovan Battista Aleotti, 1601. La mappa illustra una relazione a papa Clemente VIII, nella quale l'ingegner Aleotti prospetta una robusta attività di bonifica delle valli di ferraresi, bolognesi e romagnole, fino al mare Adriatico.

Ma più di un secolo dopo, siamo nel 1738, l'incisore Andrea Bolzoni descrive graficamente nella sua «*Mappa dello stato presente del territorio*» le continue rotte del Reno, del Savena, dell'Idice, che ancora allagano gran parte della zona compresa tra Bologna e Ferrara.

Di conseguenza i percorsi via terra tra le due città sono legati a fattori stagionali e meteorologici. Una strada praticabile in estate diventa proibitiva in inverno. Montaigne, nel 1580, annota che «*il pantano costringe a camminare muniti di rialzi alti mezzo piede*».

La «strada di Galliera», che esce dall'omonima porta, è quella più frequentata, ma a volte si preferisce la «via delle Lame» che costeggia il Reno fino a Pieve di Cento, o più raramente la «via di San Donato», che una volta raggiunto S. Martino in Soverzano, al limite delle valli di Baricella, si insinua nella strada dell'antico alveo del Savena.

Il «*Compendio delle Poste*» di Ottavio Codogno, 1623, consiglia la Strada di Galliera, con soste a Funo, San Pietro in Casale, Poggio dei Lambertini. L'«*Itinerario*» di Francesco Scotti, nel 1650, conferma il tracciato ma indica come soste Corticella e San Giorgio di Piano, ribadendo come ultima fermata Poggio dei Lambertini.



*Le vie di comunicazione
tra Bologna e Ferrara.*

*Rielaborazione da un
disegno topografico del 1715.*

*Dal sito
www.storiedipianura.it, un
progetto di Genziana Ricci.*

Mentre «*La Vera Guida per chi viaggia in Italia, dedicata all'illustre Signore Tommaso Jenkins*», 1775, opta per un percorso più lungo, che consente però di aggirare le paludi: giunti a San Giorgio di Piano, dopo aver passato il Reno in barca, si prosegue per Cento, San Carlo, Ferrara città.

Bisogna attendere il 1791 perché le autorità pontificie decidano di «*eseguire li necessari lavori per una più breve strada di comunicazione tra Bologna e Ferrara*».

Il percorso esce dalla porta di Mascarella, a Bologna, e raggiunge Capo d'Argine (poco prima dell'attuale Cà de' Fabbri). Prosegue per Altedo, Malalbergo, Gallo, Buttifredo ed entra a Ferrara dalla porta di San Paolo.

Giuseppe Pavani, nel suo studio «*Le Poste Cavalli sulla via Bologna - Ferrara*», racconta che a dirigere i lavori sono nominati i Cardinali Legati delle due città. Uomini di chiesa, eppure l'ordine è di abbattere senza indugio gli alberi, le siepi, e anche le case che interferiscono col tracciato, «*non si vuole né pietà né misericordia, dimenticando tutti i riguardi e li particolari interessi degli adiacenti alla strada*».

Nella primavera del 1795 la nuova «*Strada Postale*» è finalmente praticabile. La distanza, che nel percorso precedente era di 33 miglia bolognesi, ora si è ridotta a 24. La posta cavalli di Altedo divide la corsa in due tratti da una posta e mezzo. La locanda di Altedo, di proprietà del Conte Ferdinando Marescalchi, passa al Senato di Bologna all'arrivo dei Francesi nel 1796.

Anche il Generale Bonaparte, lo stesso anno, transita 2 volte sulla nuova strada. La prima il 3 luglio, quando una carrozza veloce lo porta da Bologna a Mantova attraverso Ferrara. La seconda il 20 ottobre: al mattino si fa precedere da 400 soldati a cavallo e 1200 a piedi e il pomeriggio parte in carrozza da Bologna verso le 15 e arriva alle 17 ad Altedo per il cambio dei cavalli.

Si sa che le truppe francesi non si dedicano solo alla guerra, ma anche allo spoglio sistematico dei valori delle banche, dei Monti di Pietà e delle chiese. Soltanto l'11 aprile 1797, un convoglio di 87 carri pieni d'oro e d'argento, quadri e sete, attraversa lentamente, scortato da soldati, la via postale Bologna-Ferrara, con destinazione Francia.

Nel 1799 è ormai chiaro che una sola posta cavalli sul tragitto è insufficiente. Il fondo stradale è molle e affatica troppo gli animali. La sosta di Altedo viene quindi sostituita dalle due stazioni di Capo d'Argine e Malalbergo.

L'unica tappa intermedia di Altedo viene ripristinata nel 1846, poi di nuovo nel 1857, ma i cavalli ancora non reggono alla distanza con un solo cambio, per via del terreno spesso fangoso. Quindi puntualmente si ritorna alle 3 poste, con cambio cavalli a Capo d'Argine e Malalbergo.

Il punto più critico della strada è il traghetto del Reno a Gallo Ferrarese, in caso di piene ma anche di secche del fiume, finché nel 1840 viene costruito un ponte di legno.

Ma ciò che maggiormente mette in crisi l'organizzazione della posta cavalli sulla correria Bologna-Ferrara è il passaggio delle celebrità col loro vasto seguito.

Nel 1846 il transito del convoglio dell'Imperatrice Alessandra di Russia, diviso in 5 parti, comporta il cambio di ben 138 cavalli. Le poste di Capo d'Argine e Malalbergo sono inadeguate, quindi per l'occasione, viene ripristinata la «posta volante» di Altedo, col suo ampio piazzale, i suoi servizi e le sue stalle. Un solo cambio di cavalli nel tratto Bologna-Ferrara ne dimezza il numero occorrente, permettendo di adoperare i migliori, rastrellati da Capo d'Argine, Malalbergo, San Nicolò e da diversi vetturini privati.

L'inaugurazione, nel 1862, della linea ferroviaria tra Bologna e Ferrara, lascia senza clienti il servizio pubblico di posta cavalli. I postiglioni in servizio ad Altedo preoccupati del proprio futuro inviano una lettera al Prefetto, il quale la prosegue a Torino, all'epoca capitale d'Italia. Il Ministero dei Lavori pubblici risponde limitandosi a parole di solidarietà.

Facciamo un passo indietro, al 1812. Siamo in piena Italia napoleonica. L'offerta completa dei servizi pubblici tra Bologna e Ferrara è riportata nel bando del 20 febbraio 1812, a firma Marchesini, Direttore delle Poste del Dipartimento del Reno.

REGNO D' ITALIA AVVISO

Dietro Superiori disposizioni essendo acciolti diversi cambiamenti nelle spedizioni delle corrispondenze, per quali questa Direzione Postale trovasi in grado di potere decantare un maggior comodo al Pubblico nell' impostare le Lettere per la Capitale del Regno, e Stradale, è venuta la medesima in determinazione di pubblicare il seguente REGOLAMENTO, che avrà principio colla data del presente.

ORE	GIORNI delle Spedizioni	Mesi di trasporto	Tempo necessario degli arrivi	GIORNI degli Arrivi	Mesi di trasporto
LUNEDÌ					
Ore 11. Antimeridiane	Le Lettere per Castel S. Pietro, Imola, Lugo, Rubicone, Metauro, Musone, e Tronto. Per la Toscana, Lucca, Roma, Regno di Napoli, e Corfù.	Corriere	Mattina	Da Malalbergo, Basso Po, Brenta, Adriatico, Bacchiglione, Piave, Polesine, Tagliamento, e Province Illiriche, Austria, Levante, e Russia.	Staffetta
Ore 8. Pomeridiane	Per Malalbergo, e Basso Po - - - Per Castel S. Pietro, Imola, Lugo, Rubicone, etc. come al Lunedì - - -	Barca Corriere	Dopo il mezzo giorno	Dal Panaro, Crostolo, Parma, Piacenza, Minio, Mella, Adige, Alto Adige, Alto Po, Olona, Adda, Agogna, Lario, Serio, Impero Francese, Baviera, Svizzera, Spagna, Germania, e Nord.	Corriere
MARTEDÌ					
PRIMA delle Ore 9 Antimeridiane	Per Panaro, Crostolo, Parma, e Piacenza, Minio, Alto Po, Adige, Olona, Alto Adige, Mella, Adda, Agogna, Lario, Serio, Impero Francese, Baviera, Svizzera, Spagna, Germania, e Nord.	Corriere	Mattina	Da Castel S. Pietro, Imola, Lugo, Rubicone, Metauro, Musone, e Tronto.	Corriere
Ore 12. Antimeridiane	Per la Toscana, Lucca, Roma, Regno di Napoli, e Corfù. Per Malalbergo, Basso Po, Brenta, Adriatico, Bacchiglione, Piave, Polesine, Tagliamento, e Province Illiriche, Austria, Levante, e Russia.	Corriere	Mattina	Dalla Toscana, Lucca, Roma, Regno di Napoli, e Corfù. Dal Panaro, Crostolo etc. come al Lunedì. Da Malalbergo, Basso Po, Brenta etc. come al Lunedì.	Staffetta
MERCOLDÌ					
PRIMA delle Ore 9 Antimeridiane	Per Panaro, Crostolo etc. come al Lunedì.	Corriere	Mattina	Da Castel S. Pietro, Imola, Lugo, Rubicone etc. come al Mercoledì.	Corriere
Ore 11. Antimeridiane	Per Castel S. Pietro, Imola, Lugo, Rubicone etc. come al Lunedì. Per Malalbergo, Basso Po etc. come al Mercoledì. Per Toscana, Roma, Regno di Napoli, e Corfù.	Staffetta	Dopo il mezzo giorno	Dal Panaro, Crostolo etc. come al Lunedì.	Corriere
VENERDÌ					
PRIMA delle Ore 9 Antimeridiane	Per Panaro, Crostolo etc. come al Venerdì.	Corriere	Mattina	Da Castel S. Pietro, Imola, Lugo, Rubicone etc. come al Mercoledì.	Staffetta
Ore 11. Antimeridiane	Per Malalbergo, Basso Po etc. come al Venerdì. Per Toscana, Roma, Regno di Napoli, e Corfù.	Staffetta	Dopo il mezzo giorno	Dal Panaro, Crostolo etc. come al Lunedì.	Corriere
DOMENICA					
PRIMA delle Ore 9 Antimeridiane	Per Panaro, Crostolo etc. come al Venerdì. Per Malalbergo, Basso Po, etc. come al Mercoledì.	Staffetta	Mattina	Da Malalbergo, e Basso Po - - - Dalla Toscana, Lucca, Roma, Regno di Napoli, e Corfù. Da Castel S. Pietro, Imola, Lugo, Rubicone etc. come al Mercoledì.	Staffetta

N. B. Per il giro delle corrispondenze nell'interno del Dipartimento si rimangono per ora in attività i corsi indicati nella Tabella 15 Maggio 1811.

AVVERTENZE GENERALI

I. L' Ufficio ove si consegnano, e distribuiscono le lettere sarà aperto ogni giorno dell' anno alle ore 8 antimeridiane, e si chiuderà come segue

Lunedì	Ore 7
Martedì	" 7
Mercoledì	" 7
Giovedì	" 7
Venerdì	" 7
Sabato	" 7
Domenica	" 2

II. Le Lettere contenenti denaro, ed oggetti preziosi dovranno essere consegnati all' Ufficio della Consegna: chi mancherà a questa disciplina non potrà reclamare per qualunque smarrimento.

III. È lecito rifiutare una, o più lettere, attergendo però alla medesima la causa del rifiuto senza aprirle, e l' impiegato Postale non potrà negare, le altre che il particolare consente di ricevere.

IV. Nelle lettere oltre il paese cui sono dirette sarà bene indicare anche il Dipartimento.

V. Tutte le lettere, che si spediscono per il Regno, e tutte quelle per l' Impero Francese ad eccezione di Toscana, Stato Romano, ed Olanda, possono essere gettate nella Buca, ed avranno egualmente il loro corso nei giorni, ed ore indicati dal presente Regolamento.

VI. Le lettere, che dai particolari si dirigono alle Autorità del Regno godenti franchigia devono essere affrancate all' atto della loro impostazione, altrimenti non avranno corso.

Dalla Direzione delle Poste del Dipartimento del Reno.
Bologna li 20 Febbraio 1812.

IL DIRETTORE
MARCHESINI.

Bologna tipografia Marsigli (1812)

Il Controllore
Minopri.

Da Bologna

- martedì ore 17 barca corriera per il porto di Malalbergo e proseguimento in diligenza.
- mercoledì ore 11 diligenza, con cambio alle poste di Capo d'Argine e Malalbergo.
- venerdì alle 11 e domenica alle 9 staffetta con la posta con cambio cavalli a Capo d'Argine e Malalbergo.

Da Ferrara

- lunedì, mercoledì e domenica mattina, staffetta con la posta e cambio cavalli a Malalbergo e Capo d'Argine.
- martedì mattina, diligenza dalla posta di Ferrara al porto di Malalbergo e proseguimento in barca corriera.
- venerdì mattina diligenza con cambio alle poste di Malalbergo e Capo d'Argine.

Regolamento delle spedizioni e degli arrivi, da e per Bologna, 20 febbraio 1812.

(Bologna Archivio di Stato, Dipartimento del Reno, Atti Generali, Titolo XXII, Poste).

Le partenze da Ferrara non hanno orari certi perché le diligence e le staffette con la posta, in arrivo da Venezia o Padova, sono soggette a ritardi.

Il viaggiatore nel 1812 ha dunque parecchie opzioni: diligence, staffette veloci per la corrispondenza, e poi la «barca corriera», sulla quale si naviga tra Bologna e Malalbergo, per proseguire in diligenza fino a Ferrara, e viceversa.

Cercherò ora di delineare la storia della *barca corriera* e della navigazione sul canale Navile, o Naviglio come spesso era chiamato.

Vie d'acqua

Bologna non ha un fiume che la attraversi. Però ne ha due che la guardano a distanza, il Reno e il Savena.

A partire dal XII secolo nasce un imponente sistema idraulico, circa 60 km di canali, che portano le acque del Reno e del Savena in città, dove fanno funzionare i mulini, le cartiere e una grande industria serica.

Nel 1683 nel tratto urbano si contano 353 ruote idrauliche e 119 mulini da seta. «Nessuna città ha mai tratto tanto beneficio da un fiume, quanto Bologna dai suoi canali», scrive l'umanista Benedetto Morandi alla fine del '400.

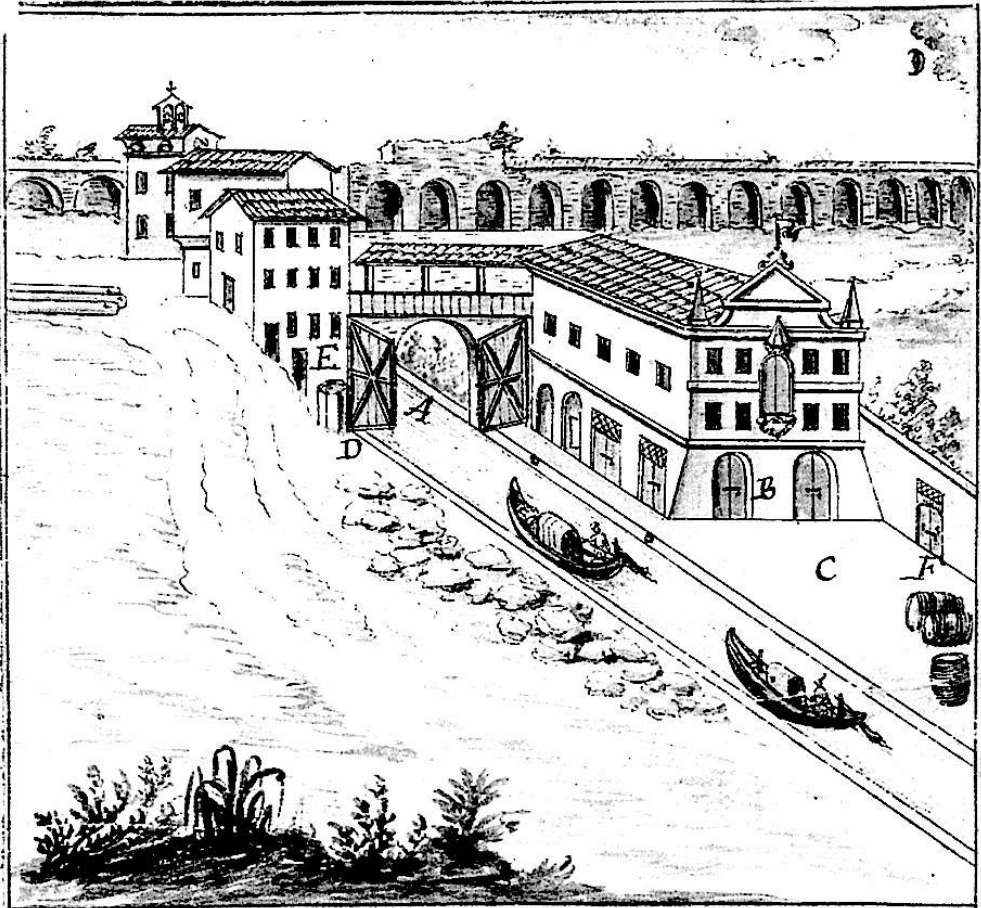
Le acque alla fine del percorso escono dalla città e così consentono la navigazione sul Canale Navile, verso Ferrara e Venezia.

Ma anche verso il sale di Cervia, vitale per la conservazione dei cibi e per l'industria, in particolare per la lavorazione delle carni suine. Fonti cronachistiche stimano il fabbisogno annuo cittadino in 30.000 corbe, equivalenti a circa 2400 tonnellate. Bologna non è solo un grande centro di consumo di sale; è anche il crocevia del transito di questo prezioso elemento verso la Lombardia e la Toscana.

Il trasporto del sale da Cervia a Bologna avviene in due modi: via terra, con un incessante via vai di carretti (Papa Gregorio VII definisce la via Emilia *via salaria*) e via acqua, tramite il canale di Sant'Alberto a Ravenna, il Po di Primaro e il Naviglio bolognese. L'ipotesi che il trasporto su barca sia preferito, in quanto abbatta i costi, è in qualche modo confermata dall'ubicazione dei magazzini bolognesi di stoccaggio del sale: quello di Longastrino, a portata del Po di Primaro, creato a fine '600, e quello annesso al porto di Bologna, edificato un secolo dopo.

La costruzione e lo scavo del canale Navile inizia nel XIII secolo. Il primo porto è fuori città, a Corticella. Lavori per migliorare la navigazione e per costruire un porto urbano vengono effettuati dai Bentivoglio, alla fine del '400.

Ma per una più stabile sistemazione del canale bisogna attendere il 1547, quando papa Paolo III affida a Jacopo Barozzi da Vignola l'incarico del nuovo porto cittadino e della costruzione dei «*sostegni*», un sistema di chiuse vinciane per ovviare al problema della eccessiva pendenza del primo tratto, fino a Bentivoglio.



Edifici e strutture del Porto Naviglio di Bologna nel XVII secolo.

(Archivio di Stato di Bologna, Raccolta di notizie e mappe del Naviglio di F. Bergamori, tomo II, n.832).

Disegno della Struttura del Porto Naviglio, suo Magazzeno, Piazza del detto Porto, e degli altri Edifizj d' quello connessi, ed adiacenti, e del Sito, e Luogo destinato per ricouero delle Zole del Gesso crudo detto la Ripa del Gesso.

- A. Ingresso del Porto Naviglio di Bologna*
- B. Suo Magazzeno, e Casa del Custode*
- C. Piazza del detto Porto*
- D. Ripa del Gesso*
- E. Abitazione del Custode della Catena del Porto*
- F. Magazzeno del Sale.*

Il Navile diviene così la via di traffico più economica e più sicura per buona parte dell'anno, a parte le secche estive e i necessari lavori di pulitura dell'alveo. I prodotti del setificio bolognese, veli e filati raccolti in fagotti, vengono spediti verso Venezia per via d'acqua, entrando nel circuito del grande commercio internazionale.

Seguiamo il corso del Canale. Siamo nel porto di Bologna, all'interno e a ridosso delle mura cittadine, con i suoi edifici di servizio, la dogana, i magazzini e la locanda «*La Nave del Porto Naviglio*», dove secondo Giuseppe Maria Mitelli, nel suo «*Gioco Nuovo di tutte l'Osterie*» (1712) si mangiava «*buon pesce*».

Usciti dalla città inizia la serie dei «*sostegni*», chiuse idrauliche che permettono di navigare superando i dislivelli del terreno: Battiferro, Torresani, Landi, Grassi, fino al sostegno di Corticella, costruito dal Vignola in forma ellittica nel 1548.

A metà del percorso del Navile appare in primo piano il castello di Bentivoglio. Ai lati del canale vediamo le «restare» (nei navigli lombardi chiamate «alzaie»), sentieri utilizzati dai cavalli per il traino delle imbarcazioni, in particolare nel viaggio di risalita verso Bologna. Un sistema di trazione ancora attivo in alcune foto di fine ottocento, anche se all'epoca il Navile trasporta ormai solo merci. La posta e i viaggiatori preferiscono da tempo il treno.

Da Bentivoglio il Navile raggiunge infine il porto di Malalbergo, fine corsa del canale. Qui termina la «navigazione superiore» e si deve traghettare nella adiacente «navigazione inferiore», verso il Po di Primaro. Nel 1775 viene costruita una «conca» per navigare direttamente da Bologna al Po senza necessità di trasbordare merci e passeggeri.



Il Canale Navile con un barcone trainato da cavalli (inizio '900), tratta da "Bentivoglio fra '800 e '900. I luoghi e le immagini", a cura di Giancarlo Roversi (Grafis Edizioni, 1986)

Clemente Fedele, in un affascinante capitolo di «*Bologna e le sue Poste*» ha ricostruito la storia dei «*corrieri fluviali*» sul navile. Le prime notizie di vettori postali regolari sul canale risalgono alla seconda metà del '400 con i procacci da Firenze a Venezia.

Ma nel '500 ai mercanti bolognesi servono collegamenti ordinari per Ferrara e Venezia più affidabili e controllabili rispetto a quelli garantiti dai corrieri di altre città.

Così nel 1554 la camera dei mercanti propone di creare una compagnia bolognese di corrieri fluviali. In pratica basta ufficializzare alcuni imprenditori che già coprono il percorso in barca. Ai senatori la cosa piace, sa di potestà sovrana e di autonomia da Roma.

I tre fratelli Negrelli sono nominati pubblici corrieri col diritto all'insegna cittadina, autorizzati al trasporto della corrispondenza secondo tariffe stabilite. Il pubblico avviso del 1554 che ne dà notizia è il più antico manifesto postale bolognese.

Ma a metà del '500 gli affari di posta sono ormai troppo importanti per essere lasciati al potere locale. Inizia pertanto un lungo braccio di ferro tra la curia romana e le autorità bolognesi per i proventi del traffico sul canale Naviglio e per la scelta dei corrieri.

I documenti riportano transazioni e accomodamenti sulla base di una percentuale (spesso attorno al 20%) riconosciuta al mastro di posta, funzionario di nomina romana.

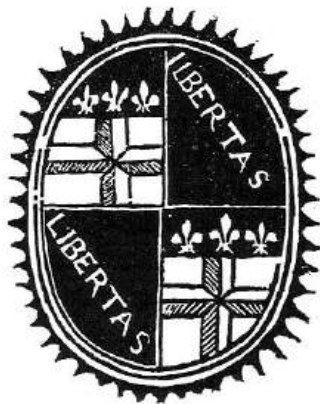
All'inizio del '600 la correria fluviale è definitivamente passata sotto il controllo della Posta di Stato. Lo stemma sui bandi non è più quello delle libertà cittadine, ma quello del Cardinale Legato. Anche gli incipit dei bandi non fanno più riferimento ai bisogni dei mercanti, bensì alla volontà dell'illustrissimo e reverendissimo signor Cardinale Legato.

Così inizia il bando del 1569: *«Avendo giudicato li mercanti della città di Bologna essere di molto honore, commodo e servizio universale della Città havere Corriero particolare per Ferrara e Venezia...»*.

Il bando del 1607 ha già i toni dell'assolutismo papale: *«Volendo l'illustrissimo e Reverendissimo Signor Cardinale Legato di Bologna e suo Territorio provvedere che alli Corrieri ordinarii da Bologna a Venezia non sia dato danno né impedimento alcuno...»*.

I bandi pubblici sono una preziosa fonte di informazione e ci raccontano anche un altro aspetto della navigazione sul Naviglio bolognese: le rapine a mano armata. Vittima ricorrente era il procaccio fiorentino, che trasportava merci di valore e denari sul percorso Bologna Venezia.

Alle 3 di notte del 3 luglio 1628 hanno svaligiato *«il Corriero di Fiorenza, nel ritorno che faceva da Venezia in barca nel canale, venendo da Ferrara, circa mezzo miglio prima di Bentivoglio»*. Nel bando del 4 luglio che denuncia l'accaduto si ricercano i colpevoli e si promettono 300 scudi di moneta, *«perché non solo il timore della pena, ma anco la speranza del premio induce talvolta facilmente altri a rivelare i delinquenti»*.



MODO DEL NOVO COR- riero da Bologna per Venetia .



Auendo giudicato li Mercanti della Città di Bologna effere di molto honore, commodo, & seruitio vnuer-
sale della Città hauere Corriero particolare per Ferra-
ra, & Venetia , accio li negocij, & Lettere per detti luo-
chi, con maggiore commodità, & sollecitudine si pos-
sano trattare, & hauere. Et però sendo dallo Illustrissi-
mo, & Reuerendissimo Monsignore Governatore, &
dal Magnifico, & Illustr. Regimento di Bologna à requisitione, & instan-
tia delli predetti Mercanti, & per le cause, & rispetti sopradetti, stato
eletto, & legitimamente deputato à tal officio Alessandro Gurisio, che
sta' sul Cantone delle Oreficerie con gli emolumenti soliti, & ordinarii,
atteso che per sicurezza d'ogni persona hà data cautione idonea di
essercitare bene, giustamente, & fidelmente tal officio, come la elet-
tion sua appare il Decreto appresso Messer Annibal Oro Secretario, &
dell'Instrumento della cautione è rogato Ser Christoforo Ghiauarino.
Si notifica à tutti quelli a' quali farà bisogno seruirsi dell'opera del pre-
fatto Alessandro, ch'egli si offerisce, & promette di seruire, & far l'of-
ficio suo con ogni diligenza, & fedeltà, & di rendere sempre buon con-
to delle attioni sue. Et fara' il viaggio suo sempre il Venerdì, comincià-
do il primo alli x i i i. del presente Mese di Settembre. 1569.

*L'avviso del 1569, con lo
stemma delle libertà cittadine*

Con licentia de' Superiori.

BANDO

PER LI CORRIERI DI BOLOGNA.

Per Ferrara, & Venetia.

Publicato in Bologna alli 2. di Genaro. 1607.



Olendo l'Illustrissimo, & Reuerendissimo Signor Cardinale Giustiniano Legato de Latere di Bologna, & suo Territorio prouedere, che alli Corrieri ordinarij da Bologna a Venetia per il viaggio di Ferrara non sia dato danno, ne impedimento alcuno in nessun tempo, ma particolarmente li giorni delli lor viaggi. Ordina per il presente Bando, & comanda, che nessuna persona di qual si voglia grado, stato, o conditione tanto terriera, quanto forestiera ardisca di leuare, portare, & riportare Lettere, Groppi, Fagotti, & altre robbe solite a portarsi da essi Corrieri il giorno del lor viaggio, che fanno per Venetia, & Ferrara, sotto pena di cento scudi d'oro, da pagarsi da chi haurà modo di pagare, e d'applicarsi per vn terzo all'accusatore, che sarà tenuto secreto, vn terzo a luoghi pij ad arbitrio nostro, & l'altro alli effecutori, & rispetto a quelli, che non hauranno modo di pagare incorrano ipso facto la pena di tre tratti di corda da darsi in publico. Et chi haurà Barche, o Naui nel Canale per doue fanno il lor viaggio detti Corrieri ogni volta che anderanno a detti lor viaggi, non possi dargli impedimento alcuno, o danno, sotto le medesime pene.

Che gli Conduccieri, & altri Patroni di Barche, che solcano detto Canale, quando incontreranno detti Corrieri, & gli giungeranno gli habbino a dar luogo, e lasciarli passare innanzi senza tardargli punto il lor viaggio, sotto le medesime pene.

Che gli guardiani, & Huomini, che hanno cura de i Sostegni dietro il detto Canale, & in esso, quando vedrão, & gli fera fatto cenno, che siano detti Corrieri, debbano dargli subito libero, & presto passo, acciò possino con più diligenza fare il lor viaggio, & a questo effetto non possi alcuno de sudetti guardiani, sotto qual si voglia pretesto impedire l'acqua dentro ad alcuno de i primi tre Sostegni mentre sapranno che il Corriero sia partito, & ciò lo doueranno sapere dal solito dell'ora che si partono da Bologna: ne anco sia lecito ad alcuno la notte che vanno, & che vengono li detti Corrieri aprire chiauicotti, & leuare l'acqua dal detto canale, sotto le medesime pene.

Che il giorno della partita de detti Corrieri, non se gli possi alcuno per tre hore innanzi, & tre hore dopo mettersi innanzi con alcuna sorte di cosa, che gli possi dare, ne danno, ne impedimento alcuno, sotto le medesime pene da eseguirsi irremissibilmente contro a chi contrafarà tanto nell'andare, quanto nel ritornare del lor viaggio detti Corrieri. In quorum fidem, &c.

Dat. Bonon. die 2. Ianuarij. 1607.

Benedictus Card. Iustinianus Legat.

In Bologna, per Vittorio Benacci, Stampator Camerale.

*Il bando del 1607, sotto le
insegne del Cardinale Legato*

Ma i ricercati evidentemente la fanno franca e proseguono nelle loro attività. La notte del 7 novembre 1628 *«hanno svaligiato li corrieri di Fiorenza e di Bologna di denari e gioie, nell'andare che faceva quello a Venezia e questo a Ferrara, nel canale di qua dal Bentivoglio»*.

Il bando questa volta alza la taglia a 500 scudi, e in più offre *«l'impunità a chi n'abbia di bisogno, purché non sia il principale delinquente o motore di quella scelleratezza»*.

Nel 1634, la notte del 17 luglio, il *«Corriero di Fiorenza»* viene ancora rapinato. Il bando del 19 luglio, l'ultimo che presento in questa piccola rassegna di cronaca nera fluviale, è quanto mai dettagliato e descrittivo, come un rapporto di polizia. *«Sei o sette persone armate d'archibugi lunghi e corti, con barbe posticce»* rubano *«al Corriero di Fiorenza una cassetta di lavoro di seta, tre o quattro pezze di tabì, un fagottino piccolo coperto di tela incerata. Ad un Hebreo un fagotto con due pezze di tela battista e una da far fazzoletti... Ad un altro Hebreo onze 97 d'argento... Ad uno di Matelica cinque Reali ... Ad un Francese un armacollo ricamato d'argento»*. (Il tabì è un tessuto di seta molto pesante).

Passando ai *«segni e contrassegni di detti Assassini»*, il bando descrive *«Uno d'alta statura, vita magra... con barba posticcia negra, portava un archibugio longo e pistola ... L'altro di statura più piccola che mediocre, vestito di corame bianco, portava un fazzoletto in bocca... L'altro di mediocre statura, con cinto d'arma di corame rosso e barba posticcia assai grande, rossa... L'altro, o due che fossero, stavano facendo la guardia alla riva del canale e non furono potuti osservare»*.

B A N D O

Contro quelli, ch'hanno fualficiato il Corriero di Fiorenza, che andaua in Barca per il Canale nel Commune della Pegola, tomando da Venetia, & venendo verso Bologna la notte delli 17. del corrente.

Publicato in Bologna alli 19. di Luglio 1634.



Auendo l'Eminentissimo, e Reuerendiss. Signor Benedetto Cardinale Baldeſco de latere Legato di Bologna inteſo con infinito ſuo diſpiacere lo ſualiglio fatto al Corriero di Fiorenza, mentre per il Canale Nauilio ſe ne veniua verſo Bologna tornando da Venetia la notte delli 17. ſtante nelle trè hore in circa nel Commune della Pegola Contado di Bologna da ſei, ò ſette perſone armate d'Archibugi longhi, e corti, con barbe poſticcie; 1 ſegni, e contraſegni de' quali ſi deſcriueranno appreſſo qui ſotto, come anco la nota delle robbe rubbate. Et volendo Sua Eminenza venire in cognitione delli detti delinquenti; per il preſente publico Bando comanda à qual ſi voglia perſona di qual ſi vogli ſtato, grado, dignità, e conditione, che ne habbia, ò hauerà ſcienza, ò notizia di detti Aſſaſini, complici, parteci, ò conſcij di queſto eccello, ò de' recettatori d'alcuni di loro debbano reuelarlo, e denunciarlo al Signor Auditore del Torrone, ò ſuo CapoNotaro dentro al termine d'otto giorni dal dì della publicatione del preſente Bando, dichiarando che ſe dentro al detto termine non haueranno denunciarlo, incorreranno nella medema pena della vita, che ſono incori li detti delinquenti.

E perche non ſolo il timore della pena, mà anco la ſperanza del premio induce tal volta facilmente altri à riuelare li deliaquenti, e farli capitare in mano della Giuſtitia, Sua Eminenza promette l'impunità à chi ne habbia di biſogno, purchè non ſia il principal delinquente, ò motore di queſta ſceleratezza, di più la nominazione d'un Bandito capitale, e di Scudi cento per ciaſcheduno delinquente di taglia, & non hauendo biſogno d'impuniti per ſe ſteſſi, ſe gli promette la duplicata taglia ſe legittimamente dentro il detto termine darà, ò farà capitare in mano della Corte tali delinquenti, ò alcuno di loro, ouero ſcoprirà, e metterà in chiaro quelli, ò almeno ſomminiſtrà alla detta Corte inditij per li quali ſi poſſa giuridicamente contro di loro procedere ſe faranno circera à tortura, ò à condennatione ſe faranno contumaci, qual taglia, e premio ſe li pagará ſubito dal Depoſitario della Reuerenda Camera Apoſtolica.

Auertendo però tutti, che paſſato il detto termine di ſopra aſſegnato ſi procederà contra li traſgreſſori con ogni rigore di Giuſtitia, e li reuelanti volendo ſaranno tenuti ſecreti. In quorum fidem, &c. Dat. Bononie die 19. Menſis Iulij 1634.

NOTA DELLE ROBBE RVBBATE.

Al Corriero vna caſſetta di lauoro di Seta, cioè trè, ò quattro pezze di Tabl, vn fagottino piccolo coperto di tela incerta.

Ad vn' Hebreo vn fagotto con due pezze di tela batuffa, & vna da far fazzoletti, vn paio di calze di ſeta berrettino.

Ad vn' altro Hebreo onze 87. d'argento bruciato.

Ad vn da Mateliga cinque Reali.

Ad vn Franceſe vn bendone, ò armacollo di fondo d'argento, e ricamato d'argento, vna turchina belliffima.

Nota de' ſegni, e contraſegni di detti Aſſaſini.

- 1 Vno d'alta ſtatura, vita magra, veſtito di biſcio, ò colore che tira in niſcio con caſachone, ò ongarina con barba poſticcia negra, portaua Archibugio longo, e Piſtola longa di doi palii.
 - 2 L'altro di ſtatura più preſto piccola, che mediocre, veſtito di corame bianco, cioè calze, e colletto alquanto ſucido, e portaua vn fazzoletto in bocca, armato parimente di Archibugio longo, e Piſtola.
 - 3 L'altro di mediocre ſtatura veſtito con vn colletto di corame aſſai grande di falde, con maniche, e calzoni roſſi, con cinto d'arme di corame roſſo, con barba poſticcia aſſai grande roſſa.
 - 4 L'altro più toſto di ſtatura alta, che mediocre, con colletto di corame bianco ſucido, armato medemamente d'Archibugio, e Piſtola curta.
 - 5 L'altro della medefima ſtatura, cioè più preſto alta, che mediocre, con vn colletto bianco ſucido, armato medefimamente d'Archibugio longo, e Piſtola curta.
- L'altro, ò doi che fuſſero ſtauano facendo la guardia alla riu del Canale, & non furono poſſuti offeruare.

Segni, e contraſegni delli Caualli, che caualcirono i Ladri.

Vn Cauallo di pelame bianco d'altezza ordinaria, pieno di carne, più toſto graſſo, che magro.

Vn' altro Cauallo di pelo baio ſcuro, che tira in roſſo non troppo chiaro, d'altezza ordinaria graſſo.

Vn' altro di pelame pur baio ſcuro, con vn ſegno bianco al piede dinanzi deſtro, cioè balzano dal detto piede.

Cinque altri Caualli d'altezza ordinaria di pelame baio ſcuro, tutti pieni di carne, & ben formati, & più toſto graſſi, che magri. Tutti con ſelle, & briglie ordinarie.

B. Card. Baldeſco Leg.

Pro S. M. P. Criſpoltus Teſta Not. Prim. &c.

«Un cavallo di pelame bianco d'altezza ordinaria, pieno di carne, più tosto grasso che magro. Un altro cavallo di pelo baio scuro, che tira in rosso non troppo chiaro... Cinque altri cavalli di pelame baio scuro, tutti pieni di carne e ben formati, più tosto grassi che magri».

Sul Naviglio per fortuna non si incontrano solo malfattori, ma anche personaggi importanti, come Lucrezia Borgia, figlia del Papa Alessandro VI, che nel 1502 parte da Roma per sposare il Duca Alfonso I d'Este di Ferrara. Il suo corteo nuziale è composto da 753 persone (dame di compagnia, paggi, servitori, cavalieri), 426 cavalli e 234 muli. L'ultima parte del suo viaggio, da Bentivoglio a Ferrara, si svolge sul canale Navile, sul bucintoro dorato degli Estensi, malgrado la «*navigazione inferiore*», dopo Malalbergo, sia ostacolata dal basso livello delle acque.

Sul Naviglio bolognese transitano anche i viaggiatori del *Grand Tour*, che, visitata Roma, si portavano a Bologna per raggiungere Venezia, oppure scendevano da Venezia verso il sud, per visitare Loreto e Roma. Questi gentiluomini ci hanno lasciato un ricco patrimonio di giornali di viaggio.

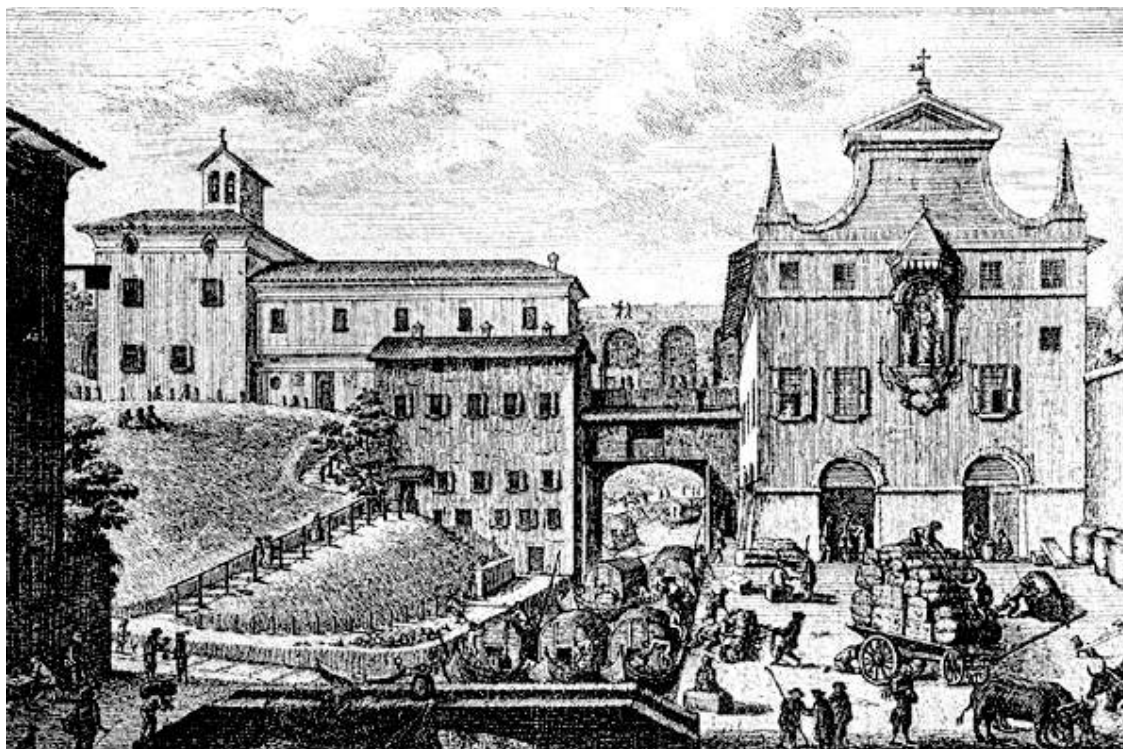
John Evelyn nel 1645 lascia nel suo diario una pessima recensione di Malalbergo: «*una brutta locanda sia di nome che di fatto*». Dopo cena trasborda sulla barca che prosegue per Ferrara attraverso una zona paludosa. E qui viene assalito da migliaia di lucciole. Non le aveva mai viste. E la valle gli sembrò piena di «*scintille di fuoco*».

Nei lenti viaggi in barca (3-4 giorni da Bologna a Venezia) si socializza meglio che nei tragitti di terra. Si viaggia in 10-15 persone, anche di notte con le luci accese. Si cucina, si mangia, si beve, si gioca, si canta. Il barcaiolo è sempre protagonista. Nel 1595 Tommaso Garzoni da Bagnacavallo ce ne regala un ritratto indimenticabile, nella sua opera enciclopedica «*La Piazza Universale di tutte le professioni del mondo, nobili e ignobili*».

«Son detti i barcaruoli gente del diavolo, per lo più infideli, bestemmiatori, ubbriachi, spergiuri, senza coscienza al mondo e senza vergogna d'alcuna sorte... In questi son congregati come in un mucchio tutti i vizi degli altri, e nelle barche loro s'impara quanto di tristo sa un soldato, quanto di ghiotto sa un mercante, quanto di reo sa un ruffiano, quanto di cattivo sa un ebreo, quanto di maledetto sa una meretrice, e tutta la somma si rovescia addosso al barcaruolo, il qual si tiene a mente il tutto e se ne serve quando bisogna. Quivi si contan favole, si dicono istorie, si conta, si gioca, si ride, si mormora, si sguazza, si trionfa, si bestemmia, e mille disonestà si commettono ognora. E il barcaruolo è sempre in campo con qualche menzogna, con qualche bestemmia, con qualche buffoneria, con qualche parolaccia scandalosa, con qualche meledizione, con qualche bravata, con qualche pagamento di porto, o di gabella, o di passo ... o farti straneggiar da' gabellieri, accordandosi seco».

Dal porto di Bologna si parte sulla prima barca utile, senza possibilità di scelta, come oggi quando si prende un taxi alla stazione. A seguito di frequenti reclami dei corrieri postali sulla pessima qualità delle barche, nel 1748 vengono allestiti dei «bucintori» per una navigazione più confortevole, con cabine notturne, cucinetta e un saloncino come luogo d'incontro della più varia umanità.

Ma ormai, dopo il 1760, ci si avvia verso l'ultima fase della correria, costretta a cedere alla Compagnia Veneta la distribuzione diretta della corrispondenza a Venezia. Alla posta di Bologna restano gli utili delle merci e dei passeggeri su entrambi i tragitti e le lettere per Bologna. Gli ultimi anni del secolo vedono anche, come si è visto, una migliore qualità dei trasporti via terra.



La storia dei corrieri fluviali, ancora attivi nel 1779, anno di quest'immagine di Pio Panfili del Porto di Bologna, termina nel giugno 1817 quando viene sospeso ogni movimento postale sul Naviglio, dopo 263 anni di onorato servizio. Il primo giugno 1818 il Papa, dopo aver benevolmente esaminato le istanze degli ultimi tre corrieri rimasti, concede loro un sussidio di disoccupazione di 5 scudi al mese.

Andò peggio ai postiglioni di Altedo, 44 anni dopo, quando il progresso ferroviario li rese disoccupati e ricevettero dalle autorità solo parole di comprensione.

Note bibliografiche

- Sulla fantomatica strada romana via Emilia Altinate è illuminante un breve saggio di Paolo Bonini: *Una strada al bivio. Via Annia o Emilia Altinate* reperibile sul sito locusglobus.it. Lo scritto è però del 2010 e non tiene conto degli scavi archeologici del 2018 a Bentivoglio. Informazioni su questi ultimi sono consultabili ai siti romanoimpero.com e archeologiavocidalpassato.com.
- Le modificazioni del Po nei secoli sono illustrate dettagliatamente in un video del 2019 dal titolo *Evoluzione del territorio e della fascia costiera*, a cura del Consorzio di Bonifica Pianura di Ferrara, autori Alessandro e Marco Bondesan. Reperibile sul sito bonificaferrara.it.
- La mappa di Giovan Battista Aleotti, 1601, è visionabile in due versioni sul sito dell'Università di Ferrara dm.unife.it nella sezione *comunicare la matematica – collezioni*.
- Anche la mappa di Andrea Bolzoni, 1738, con le rotte dei fiumi Reno, Savena e Idice, è visibile sullo stesso sito dm.unife.it nella sezione *comunicare la matematica – idraulica ariostea*. Altre mappe del Bolzoni, seppure con una risoluzione meno dettagliata, sono sul sito del Patrimonio Culturale dell'Emilia Romagna bbcc.regione.emilia-romagna.it.
- Il saggio di Simonetta Conti *Cartografia storica e bonifiche (secoli XVII-XIX)*, Quaderni Cesbim, n.3, 2016, alle pagine da 41 a 49 fa il punto sulla particolare situazione idrogeologica della pianura bolognese e ferrarese, sui rilievi topografici e i tentativi di bonifica. E' consultabile e scaricabile in pdf sul sito academia.edu.
- Il sito storiadipianura.it, oltre alla pregevole carta delle antiche vie di comunicazione tra Bologna e Ferrara, che ho inserito tra le illustrazioni, pubblica, nella sezione *I viaggiatori delle pianure*, informazioni di grande interesse, che ho utilizzato anche per accennare alla «gita» sul Navile di Lucrezia Borgia. Notevole anche la bibliografia e la serie di link forniti per gli approfondimenti.

- Il *Giornale di viaggio in Italia* di Michel de Montaigne può essere sfogliato al sito della Biblioteca Digitale Lombarda bdl.servizirl.it.
- Il *Compendio delle Poste* di Ottavio Codogno, 1623, è consultabile, e disponibile nei formati epub e pdf sul sito books.google.it.
- L'*Itinerario, ovvero nuova descrizione de' viaggi principali d'Italia*, di Francesco Scotti, 1650, è anch'esso consultabile, e ottenibile nei formati epub e pdf sul sito books.google.it.
- *La Vera Guida per chi viaggia in Italia, con la descrizione di tutti i viaggi e sue poste, dedicata all'Illustrissimo Signore Tommaso Jenkins*, del 1775, è sfogliabile e disponibile in formato pdf sul sito della BNF Biblioteca Nazionale Francese gallica.bnf.fr.
- Tutte le notizie riportate sulla nuova strada postale tra Bologna e Ferrara, inaugurata nel 1795, hanno come fonte il libro *Le Poste Cavalli sulla via Bologna – Ferrara*, di Giuseppe Pavani (2001). Un lavoro molto serio, condotto su documenti conservati all'Archivio di Stato e alla Biblioteca dell'Archiginnasio di Bologna. Grazie alle sue accurate indicazioni sulle fonti sono riuscito a vedere e fotografare il *Regolamento delle Spedizioni e arrivi, da e per Bologna, 20 febbraio 1812*. (Bologna Archivio di Stato, Dipartimento del Reno, Atti Generali, Titolo XXII, Poste), che ho inserito tra le illustrazioni di queste pagine.
- Sul sistema idraulico bolognese la bibliografia è molto vasta. Tra i testi che ho consultato segnalo *Bologna e il suo artificio idrico* di Teresa Carlone e Alessandra Landi, alle pagine da 133 a 142 del volume *Fiumi e Città, un amore a distanza, Corsi d'acqua dell' alto Adriatico*, Padova University Press 2021, ottenibile in pdf sul sito padovauniversitypress.it.
- Di sicuro interesse è un saggio di Franco Bergonzoni, *Storie Bolognesi di acque e di mura. Torrenti, canali e opere di difesa della città nei suoi ventidue secoli di vita*. Il testo è disponibile in pdf sul sito badigit.comune.bologna.it.

- Sulla storia dell'industria serica bolognese, fondamentale è il saggio di Carlo Poni, *Bologna città della seta*, alle pagine 57-68 del libro *Bologna d'acqua. L'energia idraulica nella storia della città*, Bologna, Compositori, 1994.
- Alberto Guenzi, propone le stesse tematiche nel saggio *Energia idraulica e organizzazione economica della città. Bologna in antico regime*. Il testo è ottenibile in pdf sul sito sisenet.it alla sezione Atti e Convegni SISE – Innovazione e Sviluppo.
- Ho tratto molte illuminanti informazioni da un altro testo di Carlo Poni, *Caratteri della navigazione padana meridionale*, in AA.VV. *La Salara. Storia di un luogo e di un restauro*, Bologna 1995 (pagine. 111-121).
- Una sintesi interessante sul rapporto tra Bologna e le sue acque, con belle immagini, si trova in *La storia torna a scorrere* a cura di M. Tozzi Fontana, IBC Dossier, 2007. Il lavoro è disponibile in formato pdf sul sito dell'Assemblea Legislativa della Regione Emilia Romagna assemblea.emr.it.
- Sull'importanza del sale nell'economia bolognese segnalo due testi. Il primo è di Jean Claude Hocquet *La Salara e il commercio del sale a Bologna alla fine del Medioevo*, alle pagine 211-22 del libro *Le Acque a Bologna*, a cura di Marco Poli, 2005. Il secondo è di Alberto Guenzi *Il sale nell'economia bolognese del XVII e XVIII secolo*, alle pagine 53-62 del volume AA.VV. *La Salara. Storia di un luogo e di un restauro*, Bologna 1995.
- La storia del canale Navile è oggetto di parecchi studi. Elenco di seguito quelli da cui ho tratto maggiori indicazioni. *Il Naviglio bolognese nei secoli. Dal porto di Bologna a Malalbergo*, di Fabio Marchi, consultabile sul sito pianurareno.org, una sintesi molto efficace. Più ampio e articolato, un classico in materia, è *Luci e ombre del canale Navile*, di Athos Vianelli, editore Tamari, Bologna, 1967. Giovanna Pesci, Cecilia Ugolini e Giulia Venturi firmano *Il Naviglio Bolognese e i suoi edifici*, nel volume *Le acque a Bologna*. Editore Compositori, Bologna, 2005.

- Molto interessante, anche per le immagini, è il libro di Maurizio Garuti *La memoria dell'acqua nella pianura bolognese*, Edizioni Pendragon, 2008.
- Alberto Guenzi firma il testo di un bel video: *Il viaggio del velo di seta per vie d'acqua da Bologna a Venezia nel secolo XVIII*, visibile sul canale YouTube del Museo del Patrimonio Industriale.
- Anche se nel testo non ne parlo, segnalo *I braccianti navigatori del Navile* di Enzo Pancaldi e Loris Generali, L'Artiere Edizioni, 2001, interviste agli ultimi barcaioli, ancora attivi per il trasporto del riso prima dell'ultima guerra. Il libro dà voce a un mondo fermo nel tempo in cui sembra di risentire gli echi dei secoli passati.
- Il corso del Navile può essere seguito visivamente in tutti i passaggi osservando la *Pianta del canale Naviglio, di lui andamento e corso d'acque principiando dal porto nella città e proseguendo sino al porto o sia traghetto in Malalbergo* di Luigi Maria Casoli, 1725. La mappa è visibile ad alta definizione sul sito delle risorse digitali dell'Archiginnasio di Bologna arbor.medialibrary.it.
- Per tratteggiare la storia delle vicende postali del Naviglio bolognese mi sono avvalso del libro *Bologna e le sue Poste*, in particolare del capitolo 4, *I Corrieri di Bologna e la Posta Fluviale*, nel quale Clemente Fedele ricostruisce i 263 di attività del servizio sul canale col rigore e l'eleganza di un maestro nella storia delle comunicazioni postali. Il testo è arricchito anche dalla riproduzione di alcuni fondamentali avvisi pubblici.
- E evidente l'importanza degli antichi bandi come fonti documentarie. Il sito delle raccolte online dell'Archiginnasio di Bologna arbor.medialibrary.it, già citato in precedenza, consente una ricerca per argomento, così da poter esaminare, ingrandire e anche acquisire, tutti i 22.580 bandi finora digitalizzati, dal 1601 al 1796, facenti parte del Fondo Bandi Merlani.

- Il diario di John Evelyn, il gentiluomo inglese che nel 1645 prima denigra la locanda di Malalbergo e dopo rimane estasiato dalla visione delle lucciole, è visibile in lingua originale, e ottenibile nei formati epub e pdf, sul sito *archive.org*.
- Anche *La Piazza Universale di tutte le professioni del mondo, nobili e ignobili*, di Tommaso Garzoni da Bagnacavallo è disponibile su *archive.org*. E' un libro di 1500 pagine, pubblicato a Venezia nel 1585, che a suo tempo ha avuto fama europea, ma poi è stato ingiustamente dimenticato. Lo scrittore Gianni Celati ce ne offre una bella recensione sul sito *site.unibo.it/griseldaonline/it/giannicelati*.
- Al capitolo XLIV Garzoni si occupa anche dei professionisti postali: ***De' messi o nonci o corrieri o postiglioni o portalettere***.

"Questi, che ora con tanti vocaboli nominiamo, erano propriamente dagli antichi chiamati con un vocabolo solo di tabellarii, perché in quel tempo non si scriveva in altro, quasi, che in certe tavole di busso incerate ... E nell'idioma gallo il corriere si dimanda porteur de lettres, sí come in lingua spagnuola è detto correo que lleva las letras, o tablilas. È ben vero che il messo e il noncio sono alquanto più communi, potendo essi portare novelle a bocca e anco in iscritto ... L'ufficio di costoro è di caminar a piede, ovvero correr la posta a cavallo, over per barca, ovvero per carrozza; e portar lettere, plichi, scritture, groppi di danari, valigie, cesti, bisaccie e simili altre cose, servendo prencipi, signori, cavalieri, gentiluomini, mercanti e ciascuno che gli comanda.

Per la qual cosa si fanno pagar le lettere caro, durando fatica assai ne' viaggi, e scorrendo pericoli di banditi, d'assassini, di mariuoli, di fumare, di ponti rotti, di fortune, di fanghi, di caldi, di ghiacci, di nevi, di venti, e di mille avversità che gli impediscono e turbano molte fiate il viaggio, con fallimento di mercanti e con ruina espressa di quelli che aspettano avvisi e risoluzioni d'importanza da qualche luogo: ove, tra gli altri, il procaccia di Napoli stenta ... trovandosi di raro le strade sicure da fuorusciti e malandrini che l'aspettano alla macchia per svaligiarlo insieme con la compagnia se v'intoppa dentro.

E i postiglioni hanno la cura principale delle poste, le quali si comprano in Roma, in Venezia, in Milano, in Fiorenza, in Napoli, in Genoa, secondo l'ordinario, e più e manco, secondo la quantità de' traffichi che per quelle si possono fare.

Al tempo delle guerre e delle pesti, i portalettere o corrieri hanno la febbre loro principale imperocché da ogni banda ricevono incontri dispiacevoli, e certi intoppi diavolosi che li fanno perdere tempo indarno, e qualche volta son ritenuti con perdita delle lettere e de' danari che portano seco addosso.

Dagli osti ancora sono molte volte beffeggiati, perché gli danno certe carogne sotto che hanno un trotto perpetuo come è il moto del primo mobile, e tanto magre e disfatte che gli tremano le gambe sotto come ai molinelli, talché sono sforzati lasciarli a mezza strada in un fosso con l'orecchie tagliate e col naso mozzo come segni rappresentativi di quegli osti mariuoli che gli hanno fatto una beffa di cotal sorte.

Ma né essi ancora mancano di vizi e di difetti, perciò che, oltra l'infideltà che regna in molti nell'aprir le lettere d'altri, nel scoprire i lor sigilli, nel tradire gli altrui secreti, sono ancora furfantissimi in questo: che truffano i groppi e squarciano le valigie, fingendo d'esser stati assassinati nella pigneda di Ravenna, o in quella di Cervia, o presso a Magnavacche, o nel bosco di Baccano; e così dolcemente danno in un laccio che gentilmente gli impicca a esempio degli altri. E queste sono le principali beffe che fanno, onde ancor'essi restano beffati e delusi.

Plinio, nel libro settimo e capitolo vigesimo, celebra un certo Filippide, corriere valentissimo, il quale in due giorni corse centoquarantacinque miglia a piede da Atene a Lacedemone. E ivi ancora essalta per miracolo un certo Aniste e un Filonide, corriere d'Alessandro Magno, che corsero in un giorno da Sicione a Elide, ove sono centocinquanta miglia; aggiungendo ivi un altro miracolo: che, essendo consoli Fonteio e Vipsanio, un fanciullo di nove anni corse da mezzo dí a sera settantacinque miglia. Con queste maraviglie de' corrieri, lascerò ammirati i lettori e farò passaggio fra tanto ad altri professori.