MUSEO CIVICO DELLE CARROZZE D'EPOCA DI CODROIPO - IL POSTALE E I VIAGGI DI POSTA - DOMENICO BALLICO ULTIMO GRANDE MASTRO DI POSTA DEL FRIULI POST UNITARIO

La Sede Museale

La barchessa occidentale della seicentesca Villa Kechler di San Martino di Codroipo è la sede di proprietà comunale che ospita la cospicua collezione LAUDA di Carrozze d'Epoca acquisita dal comune nel 1997.
Il complesso di Villa Kechler risale al secolo XVI nella costruzione del corpo gentilizio della parte centrale con una elegante trifora al piano nobile e due corpi laterali leggermente ribassati. Due strutture ortogonali al corpo centrale costruite più tardi, inizio secolo XIX, fanno da cornice al bellissimo cortile d'onore decorato da statue lungo il viale centrale che porta alla villa. L'intero complesso caratteristico per il suo rosso veneziano immerso nel verde, si presenta armonico ed elegante nella campagna friulana del borgo di San Martino, a breve distanza da Villa Manin di Passariano. La villa fu probabilmente sede dei Manin prima del completamento della villa dogale a Passariano poi passò ai Miniscalchi ed infine ai Kechler che vi risiedono tuttora. Il museo di San Martino nasce per volontà dell'Amministrazione degli anni Novanta del Novecento nell'obiettivo di valorizzare la barchessa ovest della seicentesca Villa Kechler di San Martino di Codroipo e la ricca collezione di Carrozze d'Epoca di Antonio Lauda acquisita nel 1997. L'originaria barchessa ovest del secolo XIX disposta in senso ortogonale rispetto al corpo gentilizio della villa, era destinata all'attività di filanda a cavallo del secolo XX e di scuderia dei cavalli di Carlo Kechler nei primi decenni del Novecento, appassionato fondatore della Caccia a Cavallo con i cani Foxhound per la caccia al daino e in seguito per la caccia alla volpe nella nostra regione. Le note storiche relative all'originaria filanda si trovano in Frediano Bof, "Gelsi, bigattiere e filande in Friuli da metà Settecento a fine Ottocento", Udine Forum 2001. Nel 1854 prese avvio l'attivita' della filanda a vapore presso la villa Miniscalchi, successivamente Kechler, con 60 bacinelle e 30 sbattitrici. Il dato trova ulteriore conferma nel Censimento del 1911 fatto tra gli opifici industriali del Comune di Rivolto, dove il setificio di San Martino risultava avere 160 lavoranti con riferimento al Registro Deliberazioni della Giunta Comune di Rivolto delib. n. 1- 6 luglio 1911.
Il Patrimonio del museo proviene da un unico collezionista Antonio Lauda - Foggia 1925 - Codroipo 2000 - un avvocato studioso e appassionato di cavalli e carrozze che possedeva carrozze di famiglia della fine del secolo XIX dalle tenute di campagna in Puglia e dalla residenza a Napoli in Santa Lucia. Il nucleo centrale del patrimonio fu integrato negli anni Settanta grazie alla profonda passione che Lauda coltivava per i cavalli e il collezionismo di carrozze, selle e finimenti. Raccolse una 44 legni di diverse tipologie e famiglie di tipologie del secolo XIX, con due slitte, nove cavalli carrozzieri a grandezza naturale, finimenti per ogni tipo di attacco, fruste e frustini, trombe, morsi, cilindri e cap sportivi, stivali, selle, bauli e bauletti. Il pregio della ricerca di Lauda risiede nell'intento riuscito di dare corpo ad un parco vetture del secolo XIX omogeneo e ricco per testimonianza etnografica e di costume nelle diverse famiglie di tipologie raccolte, a illustrazione dei vari modelli di carrozze e delle diverse destinazioni d'uso in rapporto alle circostanze e situazioni quotidiane dell'epoca. Il criterio d'intervento del restauro scelto da lauda è del tipo del ripristino rispetto al restauro conservativo nella struttura della cassa e delle tappezzerie che sceglie nei panni di lana a Firenze e nei rasi di seta a Parigi con le passamanerie in tono, nel cuoio della selleria Moiano Strambino in Piemonte che riproduce fedelmente il famoso rigato Vuitton della casa Louis Vuitton dell'epoca, impiegato come finiture in pelle in alcune carrozze come i parafanghi o in particolari profili dei rivestimenti in cuoio. Per gli interventi di restauro delle casse si preoccupa di far realizzare a mano tutte le filettature all'inglese dei telai e delle ruote, riproducendo fedelmente le scelte dei colori in uso nel secolo XIX per le diverse tipologie di carrozze, dal punto di vista tecnico e filologico nella scelta dei materiali di restauro nel più ampio rispetto complessivo da parte di Lauda, possiamo riconoscere tuttavia qualche licenza poetica che romanticamente il collezionista si è concesso. Il Comparto annovera carrozze di Servizio per l'uso privato, Landau, Berlina, Cuopè Victoria, Condotte Da Personale Di Servizio, carrozze a due ruote per l'utilizzo privato, Gig, Militarini, Governess-Cart, carrozze per l'attività Sportiva con conduzione diretta del proprietario, Break-Chassé, Dog-Cart, Phaeton.
Pregevoli si segnalano Il Phaeton Doppio Del 1870 pervenuto in tutta la sua patina antica, la Vittoria Calore Del 1890 Di Casa Lauda, Il Dog Cart a Quattro Ruote Della Retif 1880, Il Morgan Gig Della Morgan & Cold 1880, I Militarini Di Bassi Edmondo Bologna e Orlando Angelo Modena, Il Pony Wagonette Spagnolo 1890, la splendida Berlina Da Viaggio Della Rossi Torino Del 1830 perfettamente conservata, Il Gran Coupè Otto Molle

nel suo telaio a Otto Molle e cassa con pannelli oscuranti, Il Landau del Primo Novecento nel suoi interni in cuoio e mantice perfettamente conservati. Nel risultato d'assieme, Lauda fotografa un'epoca attraverso i suoi modelli nell'intento di creare un museo privato su ispirazione del Francese "Musée Des Équipages De Vaux- Le -Vicomte" per le splendide contestualizzazioni d'ambiente. L'amministrazione degli anni Novanta decise di acquisire la collezione e istituire il museo civico delle carrozze d'epoca di Codroipo da un patrimonio di cultura etnografica internazionale, la carrozza nel periodo del suo massimo splendore, la Belle Époque, in Italia, in Francia, come in Inghilterra, e oltre oceano. L'allestimento del patrimonio è stato curato dalla conservatrice Donatella Guarneri con l'intento di restituire al visitatore la fotografia di un'epoca, come un viaggio a ritroso nel tempo, come un'esperienza viva ed emozionante che si ritrova passeggiando nelle gallerie, immersi nei profumi di cuoio e di legno, immaginando per brevi istanti di vestirsi come al tempo con pizzi e ombrellini parasole e viaggiare dietro le tendine di tanta eleganza e mistero al solo rumore degli zoccoli di splendidi cavalli bardati. Oltre alla tradizionale sezione storica della carrozza per delineare un profilo della sua origine dall'età moderna alla fine del secolo XIX, è stata realizzata una sezione dedicata alla moda e gli accessori dell'epoca per accompagnare il lettore in quel viaggio a ritroso nel tempo a bordo di ciascuna carrozza. Inoltre la particolare scelta delle immagini per la contestualizzazione di ciascun modello, è riconducibile alle opere dei grandi artisti Impressionisti d'Europa e d'oltre oceano, che testimoniano il loro tempo nei più semplici dettagli della quotidianità come vere istantanee di vita. Dunque si ritrovano le suggestioni nell'opera di Tissot dove gli Hansom cab si ammassano alle partenze della stazione Vittoria di Londra, o nel pic- nic dei bambini nel parco dove si andava con il Governess Cart sempre in Tissot, o nel Grand Prix in voga all'epoca di Frederick Childe Hassam che illustra tutti i modelli in sfilata, o ancora nell'Omnibus a due piani ben delineato ai Champs Élisées, infine nel Duc De Dame con lacchè per il rendez-vous pomeridiano della dama in abiti eleganti a Parigi nell'opera di De Nittis.

Breve storia della carrozza dal secolo XV all'epoca d'oro della carrozza-secolo XIX. La carrozza autoportante del secolo XIX trae origine e si evolve dal prototipo di carrozza ungherese, la rhaeda sospesa, la prima carrozza sospesa con catene ai montanti in ferro fissati sui treni anteriori e posteriori del telaio, utilizzata dalla regina madre d'Ungheria, Elisabetta, nel suo ingresso a Napoli nel 1343. I primi cocchi all' ongaresca furono costruiti intorno alla metà del 1400 nella città ungherese di Kotcze da cui dette "coze" o "cozo" e in seguito cocchio e si diffusero in Italia grazie ai legami dinastici tra la casa regnante d'Ungheria e le corti di Ferrara e Napoli. Nel corso di tutto il Cinquecento il primato della produzione di carrozze appartenne alle corti principesche italiane ed in particolare a quelle della regione ferrarese alla corte di Ippolito d'Este. Nella seconda metà del Seicento fu messo a punto un modello di massima diffusione ed eleganza, la BERLINA, su progetto di un architetto italiano, Filippo Chiese, alla corte di Brandeburgo di Federico Guglielmo. Il Seicento fu il secolo che apportò alcuni progressi della tecnica come l'avantreno girevole e le prime sospensioni in acciaio a "S" dette alla Daleine dal suo inventore. Vengono fissati proprio tra il secolo XVI e XVII altri modelli che resteranno sostanzialmente immutati fino all'Ottocento, oltre alla BERLINA, il CALÉCHE, il COUPÈ che ricorda una berlina tagliata nella parte anteriore della cassa e quindi con soli due posti. La SEDIA DI POSTA (due esemplari pregevoli del secolo XVII si trovano presso le scuderie di Villa Manin di Passariano) è un'interessante testimonianza di mezzo a due ruote e monoposto con stanghe, per il pubblico trasporto e dispaccio postale con postiglioni a cavallo e cavallo battistrada per viaggi a tappe fisse e fermate fisse. La Francia acquistò il predominio nell'ideazione ed esecuzione di carrozze e dalla fine del Seicento vengono progettate le carrozze destinate a trasporto pubblico da viaggio e vengono chiamate DILIGENZE, per trasporto passeggeri con relativi bagagli ad orari fissi, la prima "diligénce", fu la Parigi-Lione che percorreva la distanza in cinque giorni. In Francia con il Seicento fa la sua prima comparsa il FIACRE di Parigi come carrozza a pagamento come il taxi e i primi OMNIBUS su percorsi stabiliti a tariffa fissa. Il Settecento è il secolo del "grand tour" verso l'Italia o comunque verso le testimonianze dell'antichità classica, pertanto si spostano nobili e ricchi borghesi con le proprie carrozze dall'Europa verso l'Italia e allo stesso tempo si incentiva la produzione di veicoli per l'uso pubblico che siano più veloci della diligence e saranno i modelli Stages francesi. Con il Settecento si favoriscono interventi a favore della funzionalità come i perfezionamenti tecnici tra i quali il freno e le sospensioni. I modelli che si confermano nel secolo sono la BERLINA molto elegante a cassa chiusa e quattro posti, il CALÉCHE e il LANDAU a cassa chiusa con due mantici contrapposti reclinabili a 45 gradi che avrà nell'Ottocento il successo della carrozza da cerimonia prestigiosa per le casate nobiliari e famiglie reali. Compaiono i primi PHAETON come carrozze per l'attività sportiva, guidate dal proprietario a cassa aperta e quattro ruote. Milano, Bologna, Napoli sono centri di rinomate carrozzerie e in Inghilterra si sviluppano le

tecnologie per la produzione di carrozze più leggere e veloci. Verso fine secolo l'Inghilterra introdusse per il trasporto pubblico extraurbano il modello più veloce e leggero degli STAGE francesi, il MAIL-COACH grazie a John Palmer nel 1784, che ne avrebbe decretato il successo in seguito per tutto l'Ottocento. In particolare il Mail-coach poteva trasportare anche valori in appositi bauletti, nasce infatti come carrozza per il trasporto della "Royal Mail", il servizio postale della Casa Reale Inglese e anche per il trasporto passeggeri come in precedenza faceva lo Stage coach. Collegava distanze di varie ore di viaggio coperte dalle stazioni di Posta, dove il servizio garantiva il cambio dei cavalli con il Mastro di Posta e dove spesso si trovavano locande e ristori anche per i passeggeri. Viaggiavano con cocchiere e guardia armata per garantire il servizio e tutelare l'equipaggio dall'attacco dei briganti, offrivano un servizio a tariffa fissa e fermata fissa, trasportavano i passeggeri all'interno della cassa principale e sulle panchette dell'imperiale dietro il servizio di guida e sul lato posteriore dove prendeva posto il servizio di tromba e freno. Talvolta garantivano anche il servizio di dispaccio postale e valori. Erano gestiti da compagnie di pubblico trasporto nelle principali capitali europee. Sono caratterizzati dal bicolore della cassa con la parte inferiore sempre più chiara e la parte superiore di un colore scuro che viene richiamato nei due cofani anteriore e posteriore. La cassa ha due porte con scaletta di accesso e due luci mobili nella versione "a ghigliottina", due divanetti contrapposti all'interno; all'esterno il Mail-coach si caratterizza per il tetto detto l'imperiale sempre libero da panchette, a differenza delle versioni costruite per il noleggio e l'uso privato quali erano il Road-coach e il Park-drag. Possono essere attaccati a 4-6 cavalli e trasportare fino otto, dieci passeggeri, il posto alla sinistra del cocchiere equivale alla postazione del "secondo" nel Mail-coach che dava i biglietti e accudiva i cavalli. Completi di cofani anteriore e posteriore portabagagli. L'Ottocento, "l'epoca d'oro della carrozza" si caratterizza per la grande differenziazione dei veicoli e l'evoluzione tecnologica apportata, in primo luogo le balestre o molle ellittiche di Obadiah Elliot 1804; l'invenzione di Elliot consentirà di posare la cassa sulle sospensioni in modo da renderla auto portante. L'Inghilterra in questo secolo detiene il primato della produzione e la carrozza si diffonde nella prima metà dell'Ottocento tra le classi borghesi che la utilizzano per trasporto pubblico e privato come status sociale e culturale. L' anglomania dell'Ottocento è favorita anche dalla paternità delle diverse invenzioni apportate, tra le quali anche l'uso dei cerchi in gomma con la vulcanizzazione, 1839 di Goodyear USA e della verniciatura impermeabilizzante. La BERLINA viene ridimensionata nelle forme e diventa la vettura da viaggio e da città più usata insieme al COUPÈ che era nato come berlina tagliata per due posti a cassa chiusa o decappottabile. Il secolo introduce svariati modelli per la caccia, BREAK-CHASSE, BREAK-WAGONETTE, DOG-CART, PHAETON con la guida diretta del proprietario molto diffusa come moda dall'Inghilterra a tutta Europa. I primi trent'anni dell'Ottocento vedono le maggiori città d'Europa popolate dalle vetture di piazza o noleggio, che corrispondono ai moderni taxi, e sono i famosi FIACRE di Parigi o Vienna, i CABS di Londra e i BRUM italiani con i brumisti come conducenti di brum. Altri modelli molto utilizzati a cassa aperta per la passeggiata cittadina e nei parchi o lungo i boulevards delle capitali europee sono i VICTORIA, MILORD, DUC VICTORIA, DUC DE DAME, VIS À VIS; con la metà del secolo a seguito dell'applicazione della locomotiva a vapore si sviluppò e diffuse vertiginosamente il sistema ferroviario in gran parte d'Europa determinando entro gli anni Ottanta un lento e graduale abbandono del trasporto a trazione animale e della carrozza elegante a cavalli. Le tipologie di maggior successo nell'Ottocento come i Victoria, i Brum e gli Omnibus, verranno riproposte nelle forme dei primi modelli HP, motore a vapore di fine secolo, per cui cominciarono a circolare i primi Milord, Victoria, Brum e Omnibus, semoventi a motore con vetturino o autista privato.

DOMENICO BALLICO, L'ULTIMO GRANDE *MASTRO DI POSTA* DEL FRIULI PREUNITARIO"

Prendiamo le mosse dalla carta orografica e stradale odierna della regione Friuli-V.G e individuiamo il centro del nostro interesse, da cui oggi partiamo, Codroipo. La carta rappresenta in modo plastico la sua prossimità alle regioni oggi appartenenti all'Austria e alla Slovenia e le iscrive unitariamente nella più vasta regione dell'Alpe-Adria, con affaccio marittimo su Venezia, riproponendo così una storica vocazione. * Il fiume Tagliamento la attraversa longitudinalmente, collegando l'area montuosa con la laguna e rappresentando un naturale vallo da oltrepassare. Codroipo, nella frazione di S. Martino, ospita il museo civico delle carrozze d'epoca. E' oggi una cittadina di 16.000 abitanti collocata tra Udine e Pordenone, a ridosso di importanti ponti e, prima del XVIII secolo, di altrettanti guadi - sul fiume. A questa altezza del suo corso il letto del

Tagliamento si estende in orizzontale per un paio di chilometri…attraverso cui scorrono caratteristici rami fra loro intrecciati…di norma facilmente transitabili, ma, in occasione di grandi e improvvise precipitazioni, il fiume si rivela *ferox e rapax* (secondo l'espressione di Plinio il vecchio). È intuibile come Codroipo (e la vicinissima frazione di Goricizza) avessero rappresentato storicamente, in ragione della loro collocazione un luogo di transito obbligato, un avamposto, un incrocio di strade, un punto strategico, una tappa militare… Il collegamento postale tra Venezia e Vienna, attraverso Gorizia, Lubiana, Graz (5 giorni di viaggio anziché gli 8 necessari transitando per Trento e il Brennero) venne attivato da von Paar nel 1583 e nell'enclave di Goricizza venne costituita la stazione di posta più avanzata in territorio friulano. La piccola frazione, infatti, assieme ad altre 15 isole territoriali, faceva parte di un sistema di presidi di diritto imperiale posti nel cuore di quella Terraferma friulana, assoggettata al dominio della Serenissima. La dott.ssa Guarneri, conservatrice del Museo storico delle carrozze, ci introduce nel contesto storico e di costume del viaggio in carrozza e del Postale in particolare nel secolo XIX che ci consente di illuminare in seguito la figura del mastro di posta Domenico Ballico operativo a Codroipo negli anni del Friuli Post unitario e approfondire pertanto la storia e gli usi locali. Goricizza diviene da questo punto di vista stazione obbligata di transito. Un secolo dopo (1685), per impulso dei Corrieri da Mar di Alessandro Osellini, si sviluppa a Codroipo una alternativa stazione di posta Udine-Venezia. Alla sua conduzione nel secolo successivo, passata alla Compagnia de' Veneti Corrieri, si avvicendano vari mastri di posta fra cui eccelle la dinastia dei Moro giunti colà nel 1785, * quando nelle comunità di villaggio la "vicinia" costituiva la struttura ancor medioevale con cui la Dominante interagiva nei rapporti con la Patria del Friuli. Appena in tempo per assistere al manifestarsi degli ultimi fulgori della Repubblica veneta. Ma già l'irruzione dell'*invincibile* esercito napoleonico nel marzo 1797 sul Tagliamento a Goricizza lo vedeva diretto testimone. La breve parentesi di occupazione francese si chiudeva poco discosto, lì a Passariano, con il trattato di Campoformido e, cessato il governo della Serenissima, prendeva avvio la prima contrastata dominazione austriaca (dal gennaio 1798 alla pace di Presburgo del dicembre 1805). Il ritorno dei francesi con Napoleone, re del Regno d'Italia (dicembre 1805 – ottobre 1813), vedevano Moro ancora attivo protagonista. Parimenti in qualità di mastro di posta egli si relazionava con le articolazioni lombardo venete dell'Imperial Regio Governo asburgico che nell'aprile 1814 avviava la propria seconda, energica ed occhiuta dominazione. Un mondo politico cangiante, ma puntualmente intransigente nelle sue pretese, che esaltò l'esperienza e la sagacia diplomatiche del nostro imprenditore, il quale dimostrò di saper interagire efficacemente in quel caleidoscopio militare e amministrativo, caratterizzato da ciclici azzeramenti e distruzioni, che esigevano energie rigenerative fuor dal comune. **L**a nostra attenzione, tuttavia, è dedicata al "mastro di posta" Domenico Ballico che, a partire dalla sua "stazione" codroipese, divenne il maggior imprenditore friulano della prima metà dell'Ottocento, nell'attività connessa al mondo dei trasporti. Luciano Beano e Roberto Visentin hanno recentemente pubblicato un libro – Le stazioni di posta di Codroipo e Goricizza – che affronta in modo approfondito e documentatissimo l'intera problematica dei trasporti in questa vasta area sino all'avvento della ferrovia. Sono trascorsi 200 anni da quando Domenico Ballico – classe 1799 - pose piede stabile a Codroipo il 1° gennaio 1825, poi nel 1831, sposerà Marietta Levis. Gli atti comunali ne registrano puntualmente "l'Epoca dell'arrivo in Comune". Sono inizialmente registrati al civico 127 B, cioè nello stabile della Stazione, poi al 38, infine si sposteranno al 59, cioè nel palazzo di famiglia. Il tempo trascorso dal 1825 a oggi rappresenta il volgere di otto generazioni, l'unità di misura che considera la scomparsa di una qualsiasi memoria non scritta. Per i Ballico si è trattato solo di sette generazioni e questo è il loro albero genealogico, con capostipite Domenico. Allora la popolazione di Codroipo ammontava a 1736 individui. Nel 1817 le nascite erano state 52 e i morti 67, di cui ben 40 fanciulli, a testimonianza della drammatica piaga delle morti perinatali e di anni ferocemente segnati dalla fame e dal *cholera morbus.* Oltre agli effetti prolungati della guerra devastatrice dominava la miseria dovuta anche alle razzie degli eserciti austriaco e francese che si erano incessantemente susseguiti fra il 1796 e il 1814. Nel 1821, intanto, i primi **prigionieri** condannati a **Spielberg** attraversavano Codroipo, mentre dal 1820 al 1827 gli angusti locali del campanile venivano destinati ad uso carceri, provocando l'indignazione dei fedeli a causa della presenza molesta dei reclusi e sollevando proteste inefficaci. Vediamo come si viaggiava ai tempi delle carrozze nella nostra regione. Una parte dei nostri interlocutori ricorderà com'erano le strade campestri: appena fuori dagli

abitati, diventavano due sentieri paralleli incisi tra l'erba che sfumavano in uno solo quando si raggiungevano i prati: più o meno era questa la norma delle strade friulane del '700 sotto i veneziani. Quando due carrozze s'incrociavano, una doveva scostarsi. I ponti erano una rarità e bisognava attraversare i corsi d'acqua nei guadi. Quando pioveva c'era ovunque pantano e pozzanghere e di notte era sconsigliato muoversi. Quindi spostarsi richiedeva parecchio tempo e di conseguenza costava molto. La peculiare configurazione di questa parte di territorio – un continuum di acqua e terra, fra magredi, ghiaie, grande Tagliamento, e, più a sud, paludi, fiumi minori, torrenti, risultive, attraversati tutti da strade sterrate ed acquitrinose, talvolta senza soluzione di continuità con guadi, passi, golene, rive ripariali – rappresenta un unicum con cui storicamente si è dovuto fare i conti. Per esempio, per andare a Venezia, chi poteva permetterselo seguiva la via di Pordenone, Conegliano, Mestre e in due tre giorni a cavallo o in carrozza e poi in barca raggiungeva la meta; chi non poteva spendere un patrimonio andava a piedi in un giorno a Portogruaro dove s'imbarcava e tre giorni dopo, seguendo i canali lagunari era a Rialto. I nuovi padroni francesi e austriaci, giunti in Friuli nel 1797, diedero uno scossone a quel sonnolento viaggiare mettendo mano immediatamente alla rete stradale: allargarono e raddrizzarono i viottoli per attuare il doppio senso di marcia e soprattutto costruirono ponti. Ci metteranno 40 anni, ma il risultato è buona parte della rete stradale che ancora oggi utilizziamo, dopo averci solo steso l'asfalto. Fu un cambiamento epocale del trasporto: l'antico viaggiare con mezzi pubblici - 'a giornata' di 50/70 Km, a frequenza settimanale - passa a 100/110 km al dì, le corse diventano giornaliere, talvolta plurime, e accessibili a sempre più larghi strati della piramide sociale. In carrozza ora bastano 6 giorni per andare da Treviso a Vienna. A proposito di ponti: il primo in assoluto sul Tagliamento tra Pinzano e il mare fu quello della Delizia. Nel 1805 gli austriaci imbastirono una passerella ad una corsia che furono costretti a danneggiare per rallentare l'avanzata francese. Questi in 32 giorni la mettono in funzione, ma risulta poco affidabile tant'è che Napoleone preferisce attraversare nel vecchio guado di Valvasone**,** ma non manca di impartire l'ordine di costruirne uno più serio. Sarà pronto nel 1816 perché le continue guerre ne bloccarono più volte i lavori: si tratta di quello in legno fatto saltare un secolo dopo durante la ritirata di Caporetto. In tempi normali, quando non c'erano truppe in movimento, com'erano organizzati i trasporti? La conservatrice del museo, dott.ssa Guarneri, nel suo intervento, ha tratteggiato il mondo europeo del trasporto che, fatte le debite proporzioni…era anche quello cittadino di Udine, dove la danarosa clientela veniva servita dai vetturini, fra i quali primeggiavano i Ballico che disponevano di prestigiose quadriglie di morelli, di pariglie di cavalli pomellati grigi, particolarmente richiesti per le grandi occasioni. Sulle strade postali il servizio aveva il monopolio delle lettere, dei ***tramessi*** e delle persone ed era strutturato in distretti territoriali al cui centro vi era la **Stazione** nella quale il **Mastro di Posta** doveva erogare il servizio in base a orari, nei modi e con le tariffe stabiliti dallo Stato. Il Mastro è di fatto un capiente imprenditore privato che opera in concessione e deve garantire lo Stato con cospicue fidejussioni, deve possedere i cavalli e le carrozze prescritte e garantire ospitalità ai passeggeri in locande prossime alla Stazione. Tenuto conto che il servizio non chiude mai vi è dietro un consistente numero di postiglioni, stallieri, locandieri che a turnazione erogano servizio continuo e assistenza, più sellai, fabbri, sarti, calzolai, falegnami che devono costruire e fare manutenzione ai mezzi, occuparsi dei cavalli e del loro sostentamento oltre a curarli e allevarli. Quindi il mastro di posta a Codroipo è sì un operatore dotato di cospicue risorse finanziarie e di solide garanzie patrimoniali che non si limita alla gestione dei trasporti, ma che intreccia, con spirito schumpeteriano, l'intero assetto economico sociale del paesotto, accompagnando e favorendo importanti processi tecnologici innovativi. Ciò vale per i Moro, così come per i Ballico. Un bell'indotto lavorativo, un volano economico e occupazionale di prim'ordine per un paese come Codroipo. Come si fa a diventare Mastri di posta? Oltre al possesso di competenze sul mondo dei cavalli, c'è un solo modo: vincere la gara di appalto della durata di alcuni anni. E' così che il 16 marzo 1824 Gio:Batta Ballico, ricco vetturino di Udine, la spunta su Domenico Moro, suo predecessore a Codroipo da 38 anni, per un canone annuo di 2.000 lire austriache e una ipoteca su beni personali di lire 4.500; una cifra enorme a cui aggiungere l'acquisizione di cavalli, biade e fieni per il loro mantenimento, per carrozze, le stalle e i locali della Stazione che affitterà, accordarsi con le locande e assumere il personale; non sono ammesse deroghe e il 1° gennaio 1825 inizia il servizio. Alla Stazione di Codroipo competeva lo snodo delle tratte per Udine, per Palmanova e per Pordenone. Se Domenico Moro dette prova di resilienza nei quarant'anni che

dal 1785 al 1825 lo videro leader indiscusso al servizio di una mezza dozzina di regimi che si avvicendarono destreggiandosi fra contrapposti assetti politici, amministrativi, economici, sociali e di rivoluzione industriale che modificarono radicalmente anche il sistema viario ed il servizio postale, Domenico Ballico non fu da meno nel successivo trentennio di sua leadership, sino all'affermarsi della ferrovia. Infatti, egli, pur trovandosi ad operare sotto la continuità del governo austriaco, visse, tuttavia, nel fuoco di forti spinte avversative rappresentate dai moti insurrezionali del 1848 e culminate con le guerre di indipendenza. * Sotto questo aspetto la famiglia Ballico rappresenta un sicuro incubatore di patriottismo risorgimentale. Voglio ricordare che quell'insurrezione portò all'indipendenza dell'intero Friuli dal governo dagli Austriaci il 23 marzo. Il 23 aprile il generale Lamarmora, comandante militare degli insorti, in ritirata incendia il ponte sul Tagliamento. I danni non sono eccessivi e gli Austriaci lo riparano in 4 giorni. Non sembrano esserci state requisizioni militari di cavalli e le penalizzazioni reali per il servizio derivarono sicuramente solo dal calo dei movimenti postali che durò poco più di un mese. Entrambe le famiglie – Moro e Ballico – provenivano da Udine dove, nel cuore della città, avevano, in epoche diverse, sviluppato la propria professionalità e consolidato ingenti patrimoni. Una competizione imprenditoriale, dunque, che proviene da lontano. In corte Savorgnana, a ridosso del vecchio ospedale, ora sede del tribunale, si fronteggiano le due vaste proprietà contigue, quella dei Moro, storici "mastri di posta" e quella dei Ballico, ricercati vetturini della città. Una giustapposizione, anche fisica, che culminerà nella gara combattuta per l'aggiudicazione dell'asta della stazione di posta di Codroipo nel 1824, appunto. I verbali testimoniano una lunga competizione condotta a suon di rialzi proposti alternativamente dai contendenti e conclusasi con la vittoria di Gio:Batta Ballico, forse nella vana speranza, nutrita da Domenico Moro, di un proprio riscatto all'asta seguente, nel 1831. Con una punta di civetteria *l'homo novus* Gio:Batta, rappresentato alla firma dal figlio Domenico, appone una croce, in quanto *illetterato.* Per nulla intimorito, quasi a voler plasticamente rappresentare il proprio successo sotto il motto "scarpe grosse e cervello fino". Che personaggio era, questo figlio Domenico? Se a vincere l'asta è Gio:Batta, a Codroipo opera il figlio 25enne Domenico: ha stoffa e il padre punta su di lui. Il sistema viario è cambiato e dal 1823 lo Stato separa la **posta lettere** dalla **posta cavalli**: vale a dire che ai Ballico competono solo i trasporti (no raccolta e distribuzione delle lettere), ma i volumi di lavoro sono sempre più intensi, si aggiungono le diligenze, i trasporti dei militari, dei prigionieri, ecc. Il giovane Domenico, da vero numero uno, raggiunge risultati eloquenti: piacerà tanto alla Direzione dele Poste di Venezia e nel 1834 aggiungerà a quella di Codroipo le stazioni di Udine, Pordenone, Palmanova e Percoto che gestirà con i fratelli. Nel 1854 farà l'*en plein* regionale con l'aggiunta di Collalto, Ospedaletto e Resiutta: **i pubblici trasporti regionali sono targati Ballico.** Si contano centinaia di cavalli, decine e decine di carrozze di vario tipo, centinaia di uomini tra diretti e indotto e tutto corre di sicuro con esattezza austriaca. A ragion veduta si può attribuire a Domenico il titolo di precursore ante litteram della ferrovia friulana e più pragmaticamente quello di **maggiore imprenditore regionale di metà Ottocento.** Mario Banelli ha fatto cenno all'ambiente codroipese del tempo nel quale Domenico è stato catapultato, diciamo, per mettere su bottega, e che bottega! Ha affittato i locali adatti ad allestire la stazione coi requisiti di centralità e prossimità pretesi dall'amministrazione postale, ossia di vicinanza all'ufficio lettere e a locande per viaggiatori) … che ha ristrutturato in tempi strettissimi per ricavare sale d'attesa, stalle, fienili, tettoie per veicoli e annessi per il personale, e lì è rimasta fino alla chiusura dell'attività. I mastri dovevano prendere le necessarie misure contro i malviventi che anche allora non mancavano. Per quanto riguarda la sicurezza dei trasporti, il discorso è un po' complesso. Nel vostro volume avete affrontato questo argomento facendo riferimento a postiglioni accompagnati da cani da guardia, armati di pugnali e pistole, alle scorte, cioè ad armigeri che li accompagnavano soprattutto quando doveva trasportare valori … perché il brigantaggio esisteva, come dimostra questa "circolare" ed è reso tangibile dall'unico cimelio postale, il baule sopravvissuto anche alla furia austriaca del 1917, dopo Caporetto, nella quale invece l'archivio della famiglia Ballico servì da combustibile alle soldatesche imperiali. Mi puoi precisare meglio a cosa serviva il forziere? Si tratta di una grande cassaforte in ferro ante litteram a quattro serrature, difficile da movimentare per la sua pesantezza, difficile da scassinare per la sua robustezza. Se potesse raccontare - cito il Regolamento in vigore dal 1° gennaio 1839 – quanti "rotoli di carta a più giri di monete d'oro di peso inferiore a 5 libbre di Vienna, o di maggiore peso involte in tela cerata ben consistente,

esattamente impacchettate… oppure eccedente il peso di 40 libbre accettate soltanto in cassette e botticelli forniti di robusti cerchi, imballati con paglia e canovaccio e debitamente sigillati e internamente ben impacchettati in sacchi ed anche accompagnati da chissà quanta carta moneta involta diligentemente e più volte sigillata lungo le giunture e cuciture dell'imballaggio, od assicurato con funicella incrociata sigillata al nodo come Banco-Note, Obbligazioni, Cambiali, Coupons, Assegni, Viglietti di lotteria ecc.," vi fossero transitati perché ancor non esistevano le Banche e tutto veniva passato in Posta! Ma che fine fa l'esperienza del mastro di posta? I cavalli a vapore incombono e fagocitano i tradizionali trasporti con i nobili equini: nel 1846 inaugurazione del ponte ferroviario sulla laguna veneta. 1851 conclusione della tratta Mestre-Treviso e nel 1855 della tratta Treviso-Casarsa, infine 1860 inaugurazione della tratta Casarsa-Udine-Gorizia che collega il Lombardo-Veneto alla rete imperiale di Trieste e Vienna. Per Domenico significa per prima la chiusura della Stazione di Pordenone. L'inesorabilità del progresso non concede scampo: si pensi che quattro ore in carrozza dividevano Udine da Casarsa, mentre ci volevano solo poco più di tre ore per raggiungere Venezia da Casarsa con la strada ferrata. Infatti, 5 anni dopo, inaugurazione della tratta Casarsa-Udine-Gorizia e conseguente chiusura di Codroipo, Udine, Palmanova e Percoto. Resteranno attive le stazioni di Collalto e Ospedaletto fino al 1875 e nel 1879, per ultima chiude Resiutta e la rete nord si collega, via Klagenfurt, a Vienna. Postiglioni, accessisti, stallieri, allevatori, carrozzai, sellai, maniscalchi, ecc. perdono il lavoro: forse sono le prime vittime in regione della "rivoluzione industriale".

Bibliografia e fonti d'archivi fotografici in:
GUARNERI D. Museo Civico delle Carrozze d'Epoca di Codroipo, Edizioni L'Orto della Cultura Pasian di Prato UD, 2021.
BEANO L., VISENTIN R., Le stazioni di posta di Codroipo e Goricizza, Udine 2024
Inoltre: Archivio di Stato di Udine, Archivio di Stato di Gorizia, Archivio Storico Comune di Codroipo, Archivio Arcipretale di Codroipo, Archivio Fondo "Daniele Moro" Codroipo.
Collezione "Ballico"
Foto Michelotto
Regione Cronache del Friuli V.G., 7, ottobre 1989
Theatrum Forii Iulii, ed. Liut Trieste 1988
Studios su l'Autonomisim, Istitut Ladin Furlan "pre C. Placerean"
BUGARI A., Le poste in Carnia e in Friuli dalle origini al 1850, AGF, Udine 1989