

## APPENDICE

### *Il servizio postale*

Una struttura essenziale delle comunicazioni all'interno dell'impero romano era il servizio postale (*cursus publicus* o *fiscalis*).

Dopo che Roma, cresciuta a potenza universale, aveva realizzato politicamente l'unità del mondo antico, questo era pur rimasto come un mosaico di infinite realtà, che si ponevano tra di loro in rapporto non sempre pacifico ed in interscambio di culture e di esperienze, dalle più lontane province e dagli estremi confini dell'impero al cuore di questo potere. Era stato creato un impero che per vastità non si era mai visto d'eguale, ma nel quale l'immensità degli spazi da controllare pareva superiore ad ogni realtà geografica e storica, al di fuori di ogni possibilità, anche proprio solo tecnica e materiale del tempo.

La creazione di una straordinaria, efficiente rete stradale, al di sopra di queste infinite realtà geografiche, aveva già posto le formidabili premesse di quell'unità che il potere politico doveva controllare mediante un altrettanto efficiente e rapido sistema di informazioni e di intervento governativo.

L'organizzazione del servizio postale sulle strade serviva pertanto alle esigenze di governo stesso, soprattutto a mantenere un contatto continuo e regolare tra il governo centrale e quello delle province: per dare e ricevere notizie all'interno della cosa pubblica. Il servizio garantiva lungo le strade statali ai corrieri di governo ed in primo luogo ai magistrati ed ancora ai privati che ne ricevevano autorizzazione, di spostarsi rapidamente da una parte all'altra dell'impero. L'organizzazione permetteva soprattutto l'assistenza delle stazioni di posta sul percorso ed una prestazione di cambio di cavalli. Il servizio postale, oltre ad essere organizzato in favore dei magistrati in transito, garantiva il trasporto di messaggi o lettere, mediante corrieri a cavallo (*res veredaria*): i *tabellarii*, più veloci, che si scambiavano a staffetta la borsa, ed i *veredarii*, postini di servizio regolare giornaliero e, nel caso che il carico fosse maggiore dell'ordinario, con due cavalli, o con cavallo e mulo. Il trasporto dei passeggeri e dei carichi pesanti (*cursus vehicularis*) avveniva per i viaggiatori con vetture leggere tirate da cavalli o muli (*cursus velox*); per le merci con carri tirati da buoi (*cursus cablarius*).

Tutte le strade pubbliche presentavano stazioni di posta sul percorso (*mutationes*), regolarmente disposte ogni cinque-sette o nove-dieci ed anche dodici miglia nei luoghi meno popolati (cioè ogni 7,5-10, 13-15 o anche 18 km.), perfettamente organizzate per soppe-



rire soprattutto al cambio dei cavalli. Molte stazioni di posta, se non legate a centri preesistenti, prendevano il nome dal miliario presso il quale si collocavano, come *ad Nonum*, *ad Decimum*, e ne hanno lasciato il ricordo nella moderna toponomastica: Ponte di Nona sulla via Prenestina, Castel di Decima sulla via Laurentina per fare alcuni esempi attorno a Roma, o ancora Quinto, Sesto presso Firenze, Quintodecimo sulla Salaria prima di Ascoli Piceno, Centesimo sulla via Flaminia prima di Nocera. Ho già accennato all'aspetto materiale di due di queste *mutationes*, quella di *ad Nonum* sulla via Appia e quella di Settecamini sulla via Tiburtina, durante la descrizione di quelle strade presso Roma (cfr. fig. 49).

Proseguendo poi lungo le strade pubbliche, ogni sei od otto *mutationes* si disponevano stazioni di posta più fornite (*mansiones*), collocate queste a distanze maggiori con la funzione di veri alberghi di tappa posti l'uno dall'altro ad un giorno di viaggio. Esse sopperivano, oltre che al ricovero delle bestie ed al cambio, ad ogni esigenza che riguardasse il ristoro dei viaggiatori ed il loro pernottamento. Queste stazioni vennero dotate col tempo anche di particolari comodità, come l'impianto termale, il santuario locale, la stazione di polizia, il servizio medico e perfino il ricovero ospedaliero, il negozio di rivendita, l'ufficio di cambio, il mercato. Osterie ed altri alberghi venivano a sorgere infatti loro d'intorno, si costruivano case d'abitazione per chi viveva delle possibilità che offriva la stazione stessa. Queste *mansiones* infatti erano così attrezzate e complesse da divenire a volte veri centri locali di vita collettiva, costituendo punti di richiamo per informazioni e commerci: spesso da esse si è determinato il nascere di un abitato all'intorno o, viceversa, inserendosi in un aggregato già esistente, ne diveniva la parte determinante. *Mansiones* potevano inserirsi tra complessi edilizi occasionalmente incontrati sul percorso, come santuari o stabilimenti termali, essere parte addirittura di *palatia* e di *praetoria* imperiali.

Ho anche accennato, descrivendo le strade sul percorso più prossimo a Roma, all'aspetto di alcune di queste *mutationes*, quella di *ad Bivium* sulla via Latina, quelle di *Baccanae*, di *Vicus Matrini* sulla via Cassia, di *Tabellaria* sulla via Aurelia (figg. 83, 84; cfr. anche fig. 70). Qui ricordo la *mansio* del Piccolo San Bernardo, scoperta proprio al valico, già a due piani, con tra l'altro un grande cortile direttamente accessibile dalla strada ed attorniato da grandi ambienti per il ricovero dei viaggiatori, ed un secondo cortile con rimesse e scuderie. Un altro bellissimo esempio di *mansio*, attrezzata sia per la via di terra che, con una darsena fluviale, per la via d'acqua, è stata scavata in questi ultimi anni a S. Basilio, presso Adria. Abbiamo già ricordato *Carsulae*, sulla via Flaminia, assunta in breve tempe da *mansio* a vera città.

Ogni *mutatio* aveva un capostazione, il *praepositus*, ed ogni *mansio* un direttore, il *maniceps*, da cui dipendevano anche i *praepositi*. L'uno e gli altri avevano alle dipendenze tutto un numeroso personale, naturalmente in proporzione alla rispettiva importanza: una forza di polizia (*custodes*), addetti al controllo del traffico lungo la strada (*speculatores*), impiegati subalterni (*apparitores*) ed addetti ai singoli servizi, come i conducenti dei carri (*muliones*), gli incaricati al cambio dei cavalli di posta (*stationarii*) ed al governo delle bestie (*hippocomi*), al controllo ed alla riparazione dei carri (*carpentarii*), al lavoro di stalla (*stratores*), operai (*artifices*), veterinari (*mulomedici*). Si calcola che le *mutationes* avessero in genere una dotazione di 20 animali, le *mansiones* il doppio. Oltre a tutto il personale addetto agli uffici ed ai diversi servizi della strada e degli edifici, nonchè ai mezzi di trasporto ed agli animali, vi era poi ancora il complesso dei dipendenti di albergo, per ogni esigenza del servizio viaggiatori, naturalmente assai più impe-





83 Rovine della stazione di Vicus Matrini, sulla Cassia antica, alle Quercie d'Orlando oltre Sutri.



84 Rovine della stazione di Tabellaria, sulla via Aurelia antica, oltre il Mignone, presso il casale Carcarello.

gnato presso le *mansiones*, ove avveniva pure il pernottamento e, con la sosta più prolungata, si fornivano quelle ben più ampie comodità delle quali si è già accennato. Il servizio postale, essendo mezzo necessario di governo, dipendeva direttamente dall'imperatore. Già dal tempo di Augusto la sua direzione fu affidata al prefetto del pretorio (*Praefectus praetorio*), il comandante della guardia imperiale per tempo assunto tra le massime personalità del governo e che tra le altre sue funzioni aveva appunto la direzione politico-amministrativa di questa organizzazione.

Al *Magister officiorum*, funzionario anch'egli di fiducia di diretta dipendenza dell'imperatore, fu affidata la direzione tecnica del servizio. Dal prefetto del pretorio dipendevano i *curatores viarum* incaricati della manutenzione delle strade ed i *praefecti vehiculorum* incaricati del servizio postale (fig. 85). In Italia, come ogni strada di primaria importanza era affidata ad un suo *curator*, così aveva anche un suo *praefectus*. Fuori d'Italia, invece, vi era in genere ognuno di questi due funzionari ogni tre regioni amministrative nelle quali era diviso l'impero. Sotto Costantino della sorveglianza del servi-



85 Stele sepolcrale di un *praefectus vehiculorum* (Sofia, Museo Archeologico; Roma, Museo della Civiltà Romana).



zio furono anche incaricati i *praesides* delle province, che avevano alla loro dipendenza il *praefectus vehiculorum*.

Era compito dei magistrati sovrintendenti alle poste provvedere a che fosse in perfetta efficienza tutto ciò che era necessario alle esigenze del servizio stesso: non solo gli uffici propri e le stazioni, ma le stesse pavimentazioni stradali, i ponti, ecc. L'ufficio disponeva di segretari (*tabularii*), di messi (*agentes in rebus*) ed un corpo di ispettori (*curiosi*), che controllava lungo il corso delle strade che tutto fosse efficiente. Dai funzionari centrali dipendevano i reggenti degli uffici postali locali, *mancipes*, ai quali era affidato il servizio postale di zona, che si sono ricordati alla direzione delle *mansiones* e dai quali dipendevano a loro volta i *praepositi* delle *mutationes*.

Le spese del servizio postale erano sostenute dalle amministrazioni delle città, dei municipi e delle colonie, interessate dal servizio, provvedendone al fabbisogno nell'ambito delle tasse locali. Tuttavia l'aggravio fiscale venne a incidere talmente su tali amministrazioni, che già Nerva provvide ad alleggerirle. Fu con Adriano che la cassa imperiale si caricò direttamente delle spese del servizio, cosa che ebbe alterne vicende e forme anche di compartecipazione mista. Il *cursus publicus* si allargava anche al traffico fluviale e marittimo. I battelli postali (*naves tabellariae*) di servizio di stato (*naves publicae*) ebbero un'organizzazione altrettanto efficiente.



Naturalmente questo mirabile servizio non fu creato da Roma di colpo, ma ebbe ad evolversi in un lungo arco di tempo, soprattutto a partire dall'età di Augusto e poi nel corso dell'età imperiale. Così in età repubblicana non vi era stata una vera e propria organizzazione dei trasporti e delle comunicazioni: da una parte è da essere ammirati del viaggio condotto da Catone nel 191 a.C. da Brindisi a Roma, evidentemente con un ben attrezzato servizio di cambio di cavalli, in soli 5 giorni (con una media quindi di quasi 120 km. al giorno)<sup>1</sup>; ma basta seguire nei dettagli il celebre viaggio di Orazio da Roma a Brindisi (che viaggiava non per diporto nonostante il tono scherzoso della sua V Satira, ma partecipava ad un'importante missione politica), per rendersi conto di come questa organizzazione fosse ancora assai poco funzionale. I magistrati in missione, però, viaggiando per lo Stato, erano dallo Stato stesso provvisti di tutto il necessario, come appunto i mezzi di trasporto, il vitto e l'alloggio. Nelle città più importanti erano dislocati magazzini, *horrea*, diretti da *parroci*, che organizzavano l'occorrente, ma dovunque in ogni modo dovessero andare tali magistrati nell'ambito dello Stato romano, anche tra i popoli federati, le amministrazioni locali dovevano provvedere al fabbisogno. I senatori in particolare erano dotati di un particolare diploma, che permetteva ogni facilitazione.

Particolarmente organizzata era pertanto, da parte dello Stato, specialmente in età imperiale, l'assistenza pubblica, della quale potevano usufruire soprattutto i magistrati ed i funzionari di governo in genere (la categoria, per altro, era allora assai più di oggi numerosissima), tuttavia si estendeva largamente, mediante apposite autorizzazioni, anche ai privati: già in età repubblicana vi furono tentativi di contenere gli abusi e certamente nel tardo impero tali privilegi dovevano essere largamente estesi: è significativo di questo l'*Itinerarium Burdigalense*, (che è il rendiconto di viaggio del 334 d.C di un gruppo di pellegrini in Terra Santa, evidentemente personaggi di rango), che condusse il loro viaggio usufruendo appunto del *cursus publicus*: erano partiti da Bordeaux (l'antica *Burdigala*, da cui il nome dell'itinerario) e dopo aver attraversato l'Europa e l'Asia Minore erano giunti a Gerusalemme (*Hierosolyma*, dalla quale deriva all'itinerario anche il nome di *Hierosolymitanus*) ed ai luoghi santi della Palestina: al ritorno, volendo anche visitare i luoghi santi di Roma, percorsero invece la Grecia e l'Italia e poi tutta la Gallia, per raggiungere di nuovo il luogo dal quale erano partiti.

Seppure il privilegio di usufruire del *cursus publicus* si potesse quindi estendere largamente, tuttavia è da ribadire come esso servisse precipuamente le esigenze di governo dell'Impero ed i privati erano quindi normalmente esclusi dal godere di tale organizzazione. Il nostro attuale sistema postale, invece, risponde anche agli interessi privati di tutta la collettività.

I privati dovevano pertanto provvedere con mezzi propri o con altro servizio privato se avevano interessi di viaggio, di corrispondenza o di spedizione. Le comunicazioni gestite da privati ebbero del resto largo sviluppo, anche se non così regolare e generalizzato, essendo fondate sulla singola iniziativa o su servizi corporativi. Il trasporto era gestito ad esempio da appositi collegi locali, con ramificazioni all'occorrenza nei vari paesi, mentre il servizio di corriere epistolare poteva essere assunto da personale specializzato in tal senso. Nel mondo romano gli uomini di rango avevano molte relazioni politiche e sociali, così che mantenevano propri cursori in numero anche considerevole. Gli stessi magistrati, per la corrispondenza ufficiale, pur avendo a disposizione i cursori di stato, preferivano spesso usare per affidabilità i propri, i quali viaggiavano poi usando i mezzi postali pubblici. Naturalmente, all'occorrenza, ci si poteva servire per le co-



municazioni epistolari di amici od ospiti di passaggio, spesso commercianti, oppure corrieri forestieri provenienti dai luoghi a cui le lettere erano indirizzate.

Bisogna dire che i privati venivano comunque ad usufruire dell'assistenza pubblica che afferiva alla strada: sia direttamente quella che riguardava l'efficienza proprio del traffico viario, in fatto di facilità e comodità di percorso, che indirettamente quella che ne derivava dalla buona organizzazione postale, in fatto di sicurezza e punti di appoggio.

<sup>1</sup> PLUT., *Caio maior*, 14, 41.