Armando Serra

INVENTARI DI STAZIONI IPPOPOSTALI ROMAGNOLE NELLA PRIMA METÀ DEL XIX SECOLO

Gli inventari qui presentati consistono negli elenchi, con valutazione, delle «scorte vive e morte» del capitale appartenente a stazioni ippopostali. Gli inventari sono motivati dal passaggio di gestione delle stazioni medesime: servono infatti a dare in consegna tale capitale mobile ai maestri subentranti negli appalti inerenti sia mediante il suo acquisto da parte di chi subentra sia, previa garanzia del subentrante, mediante rilascio in uso del capitale medesimo da parte dell'Amministrazione delle Poste dopo l'acquisto dall'appaltatore cessato, come nel caso di Faenza nel 1812, Bondeno nel 1820 (in quest'ultimo caso è attestato l'interesse legale del 5% sul capitale a carico dell'appaltatore subentrante) e Forlì nel 1828.

Debbo ad una pubblicazione di quasi trent'anni fa [1] l'indicazione dell'inventario della stazione ippopostale di Ravenna nel 1812, rinvenuto all'Archivio di Stato della stessa città [2], che qui presento insieme a quello coevo di Faenza, nonché agli inventari di Forlì del 1814, 1818 e 1828. In particolare l'inventario di Forlì del 1814 lo ho trovato nello stesso mio sopralluogo a tale Archivio per verificare la suddetta segnalazione ed acquisirne il testo allo scopo di rilevare la tipologia dei manufatti mobili in dotazione alle stazioni ippo-

---

1 Clemente FEDELE, Giancarlo FIORAVANTI, *Ravenna e le sue Poste. Dai corrieri veneti al XIX secolo. Col catalogo dei timbri e la storia dei francobolli a Ravenna*, Longo, Ravenna, 1977, p. 37.

2 A.S. RAVENNA, *Archivio viceprefettura napoleonica*, tit. XXII.

postali (corrispondenti ai reperti in archeologia classica) per il mio intervento al parigino *Colloque d'Histoire de la Poste* del 10 giugno 2004.

In realtà, l'inventario di Ravenna l'avevo già scoperto per conto mio all'Archivio di Stato di Roma, insieme alle copie di altri compilati successivamente nel XIX secolo in circostanze analoghe, come gli inventari delle stazioni ippopostali di Ferrara e Pontelagoscuro nel 1813 [3], Forlì, Cesena, Savignano, Rimini e Cattolica nel 1818, nonché Bondeno nel 1820 [4], Forlì nel 1828 [5], Rimini (come *supra* nel 1818) [6], Ferrara nel 1829 [7], Cagli nel 1830 [8], Acqualagna, Fossombrone e Calcinelli, le tre stazioni del Furlo, nel 1830 [9], Cesena e Savignano nel 1857 [10].

Scorte vive e morte

Ecco di seguito la lista dei beni inventariati a Ravenna (col valore qui approssimato al numero intero come negli altri inventari considerati, assumendo in caso di discordanza tra i periti delle parti contrapposte ovviamente il valore assegnato dal periziore quale perito *super partes*).

A Ravenna nel 1812 [11]:

(cavalli)

I coppia di cavalli fuori d'età, già col fuoco alle gambe davanti e patiti alle spalle lit 430

II coppia di cavalli fuori d'età, con due «zardi» di dietro, e il primo [quello di destra] dei due cavalli anche zoppo di dietro lit 188

---

3 A.S. ROMA, *Direzione Generale delle Poste*, b. I-202, f. 1440.

4 ASRM, *ibidem*, b. I-202, f. 1442.

5 *Ibidem*.

6 *Ibidem*, b. I-206, f. 480, eccezionalmente in originale.

7 *Ibidem*, b. I-202, f. 1440.

8 *Ibidem*, b. I-200, f. 1418.

9 *Ibidem*, b. I-199, f. 1403.

10 *Ibidem*, b. I-201, f. 1429.

11 *Ibidem*, b. I-205, f. 1478.

III coppia di cavalli, di cui il primo di anni sei, curvo davanti e patito («affaticato») alle spalle, e l'altro fuori d'età e zoppo davanti lit 322

IV coppia di cavalli, di cui il primo d'anni sette, e l'altro fuori d'età e zoppo lit 322

V coppia di cavalli fuori d'età, di cui il primo da sella e guercio, l'altro con una flussione agli occhi lit 215

(totale parziale in lire italiane dell'epoca [= lit] lit 1.477, pari al 57% del totale generale)

(vetture)

carrettella verde, col soffietto [copertura suscettibile di essere alzata o abbassata] di dietro, a 4 ruote lit 145

simile detta Runcaldier col controsoffietto [posto cioè davanti] lit 199

carrettella rossa coperta col controsoffietto a 4 ruote lit 188

carretta a 2 ruote, ad uso di trasporto lit 81

simile in cattivo stato lit 48

(totale parziale lit 661, pari al 26% del totale generale)

(finimenti)

6 paia di finimenti da timone [barra lignea prominente dalla metà dell'assale anteriore, per attaccare la pariglia di cavalli, cioè ognuno dei due cavalli ad uno dei lati della barra medesima], con 6 selle e briglie inerenti lit 150

2 finimenti per tiro a 6, finimenti per 3 pertichini [12], 3 pettorali da stanghe, 2 pettorali da bilancino [13], tre selloni, quattro briglie da pertichino lit 51

(totale parziale lit 201, pari all'8% del totale generale)

---

[12] Pertichino = terzo cavallo, da tiro a rinforzo in tratti malagevoli.

[13] PALAZZI, 1940, p. 158: traversa della carrozza o dei carri, a cui si attaccano le tirelle del cavallo; vi si attaccano anche i cavalli d'aiuto, che perciò sono detti bilancini; ZINGARELLI, 1950, p. 138: cavallo aggiunto di costa alle stanghe; elemento di vettura al quale si attaccano le tirelle del cavallo d'aiuto, al di fuori delle stanghe; MELZI, 1960, p. 142: cavallo d'aiuto, che si attacca a lato o davanti a cavallo o cavalli alle stanghe per rinforzo; traversa lignea cui si attacca il cavallo; cfr. *supra* nota 12 (pertichino).

(attrezzi)
rastrelliera sulla mangiatoia dei cavalli lit 21
mangiatoia a destra e a sinistra della porta della scuderia lit 32
argano e canapo per tirare il fieno sul fienile lit 8
vetrata lit 5
carriola della stalla, tre forche di ferro, cassone per la biada, badile di ferro, tromba ossia tubo ligneo per condurre l'acqua nella scuderia, sei brusche, sei striglie, secchia, due secchioli lignei per lavare i cavalli, scalotto a pioli per buttare il fieno sulla cascina lit 31
(totale parziale lit 97, pari al 4% del totale generale)

(foraggi e concime)
fieno di buona qualità, di libbre quattrocento [kg 136] lit 6
strame «ossia mezzo fieno», di libbre cinquemila [kg 1695] lit 48
fava mista con semola, di staia tre [litri 64] lit 13
concime, carra tredici [kg 7344] lit 70
(totale parziale lit 137, pari al 5% del totale generale)
(totale generale lit 2.573)

A Faenza, nello stesso anno dell'inventario a Ravenna, cioè nel 1812 [14]:

(cavalli)
I coppia di cavalli, anzi cavalle c.d. Ugoline, fuori d'età, di cui la «dritta» zoppa e con le «Gallette» [15] lit 349
II coppia di cavalli c.d. Giagrandi, fuori d'età, di cui 'quello sotto la mano' [cioè quello di destra] curvo davanti e con una «formella» [16] alla gamba sinistra di dietro lit 376
III coppia di cavalli fuori d'età, di cui il primo c.d. Materia, zoppo davanti «con un sparagagno [17] alla quale Gamba sinistra di dietro lavorando di cattiva volontà», e l'altro c.d. Stornello lit 199

[14] ASRM, *Direzione Generale delle Poste*, b. I-202, f. 1437.

[15] ZINGARELLI, 1950, p. 597: voce, preceduta dalla figura di un ferro di cavallo, di «Galle, tumoretti degli equini» nelle gambe davanti.

[16] MELZI, 1960: tumoretto nel piede del cavallo.

[17] ZINGARELLI, 1950, p. 1501: voce di veterinaria ed equitazione, perché meramente preceduta dalla figura di un ferro da cavallo.

IV coppia di cavalli fuori d'età, di cui il primo curato al gallone [18] della gamba sinistra di dietro lit 215

V coppia di cavalli fuori d'età, di cui «quello che sta sotto la mano» [cioè a destra] con i vescicosi [19] lit 242

VI coppia di cavalli fuori d'età lit 279

VII coppia di cavalli, anzi cavalle, fuori d'età, di cui «zoppa alla gamba sinistra di dietro la Bilancina [20] col piede dritto di dietro avente uno spurgo pericoloso di una sponga [spugna (?)], male vecchio» lit 215

VIII coppia di due cavalli, da sella, detti l'uno Trabaldino e l'altro Montanarino lit 215

IX coppia di cavalli di cui il primo zoppo con una «zarda» alla gamba sinistra di dietro, e la seconda zoppa «dietro al gallone e piede destro, con una separazione nel quarto di dentro» lit 134

(totale parziale lit 2.224, pari al 62% del totale generale)

(vetture)

carrettella coperta di dietro, con cassa color di cioccolata e carro verde chiaro, sale di ferro «corsa di mezza sterza sopra i ruzzoloni [rotoloni]», valutata dal periziore (anziché 242 da un perito facocchio oppure 226 dall'altro perito contrapposto) lit 224

carrettella coperta solo dietro senza sportelli, con sale [cioè assali delle coppie di ruote intorno ai quali girano le ruote medesime] e stanghe di legno, «e li Cinghioni sopra un traverso di legno» lit 129

carrettella con soffietto di legno, con sportelli, sale di legno, cinghioni sulle medesime lit 140

biroccio coperto di dentro, con «sala [sale] di legno sopra un traverso con stanghe di legno» lit 102

---

[18] ZINGARELLI, 1950, p. 599: osso tra il fianco e la coscia.

[19] ZINGARELLI, 1950, p. 1687: voce con figura di un ferro di cavallo, «Tumori derivanti da idropisie articolari sulle facce laterali del garretto, nel vuoto tra il calcagno e la parte inferiore della gamba».

[20] Cfr. *supra* nota 13.

sediola scoperta, con cinghioni sulla sala, a 2 ruote «essendo gli altri quattro legni precedenti a quattro ruote» lit 35
carretta, «con corda e stanghe» lit 54
carro a 2 ruote «e sue leve» lit 42
(totale parziale lit 726, pari al 20% del totale generale)

(finimenti)
sei paia di finimenti con sei selle e sei briglie, altre due paia di finimenti senza sella, sei pertichini [21], altre due paia di finimenti da tiro «o su due selloni con basto», due selle, il tutto in poco buon stato, nonché vari pezzi di cuoio vecchio lit 217
(totale parziale lit 217, pari al 6% del totale generale)

(attrezzi)
due tende di tela grossa, di cui una con verga di ferro, «storone» [22] coperto con tela alla porta della stalla, due invetriate, sei sacchi, due sacchi grigi per coperta di cavalli lit 28
greppie, «fittoni» [23], rastrelliere e battifianchi, cassone per la biada, carriola, due secchi di legno con catena e corda del pozzo, tirella e lavatoio, lume per la stalla, altro lume portatile a quattro vetri con cornice di latta, piccolo solaio ligneo nella stalla sul quale dormono i postiglioni [24], con sua scala a pioli, sei striglie e sei brusche, quattro «forcoli» con badile, conca [25], e secchietto di legno, paioletto di rame di due libbre e cinque once di peso [kg 0,8 ca.] lit 195
(totale parziale lit 223, pari al 6% del totale generale)

(foraggi)
fieno di buona qualità, di libbre settemila e once dodici di peso [kg 2.700 ca.] e del valore in ragione di lit 2,69 per 100 libbre lit 188

---

21 Cfr. *supra* note 12 e 13.

22 Cfr. stoino.

23 ZINGARELLI, 1950, p. 541: pietroni.

24 Cfr. *infra* Forlì nel 1828.

25 MELZI, 1960, p.255: vaso grande e concavo.

quattro corbe d'avena, in ragione di lit 3,22 la corba, e mezza corba di fava, in ragione di lit 13,96 la corba lit 20
(totale parziale lit 208, pari al 6% del totale generale)

strame, paglia e concime inesistenti, per essere stati venduti dall'appaltatore cessante a detta dello stalliere
(totale generale lit 3.598)

A Forlì nel 1814 [26]:

(vetture)
carrettella coperta con soffietto, a 4 ruote con colli [cioè mozzi] di ferro ζ 30
[ζ: segno assimilato a quello ms. di scudi romani nelle fonti medesime]
carrettella scoperta a 4 ruote ζ 15
sedia a 2 ruote con molle di legno ζ 12
(totale ζ 57)

(finimenti)
due finimenti per pariglia con sella senza briglia ζ 4
idem con briglia ζ 7
idem ζ 4
idem ζ 3
idem ζ 5
idem ζ 5
due paia di finimenti per due pariglie [valore omesso nella fonte, qui indicato in] ζ 1
tre paia di finimenti senza briglie per tiro a sei ζ 4
tre selloni con imbraga [cintura di cuoio pendente sotto la groppiera (cioè striscia di cuoio, affibbiata alla sella, sulla groppa del cavallo sino alla coda) attorno alle sue cosce per trattenere la vettura in discesa] ζ 4

[26] ASRA, *Archivio viceprefettura napoleonica*, tit. XXII, senza però qui sia i cavalli che il foraggio e il concime.

tre finimenti per pertichini [27]	ζ 3
sellino da sediolo [28] nudo	ζ 1
sella da cavalcare con staffe e briglia	ζ 2
idem	ζ 2
sei striglie e sei brusche	ζ 1
	(totale ζ 43)

(attrezzi)	
carriola	ζ 1
sediolo a 2 ruote senza cinghioni	ζ 8
bigoncio, crivello, pala nuova	ζ 1
padella ad uso di lucerna	ζ 1/2
due secchie per l'acqua cerchiate di ferro	ζ 1
leva	ζ 1/2
due forche e badile	ζ 1/2
cassone per la biada, con serratura	ζ 1/2
	(totale ζ 13)

A Forlì nel 1818 [29]:

(cavalli)
I coppia di cavalli, anzi cavalle stornelle [30]
II coppia di cavalli, stornelli
III coppia di cavalli, bai [31]
IV coppia di cavalli, anzi cavalle morelle [32]
V coppia di cavalli, morelli
VI coppia di cavalli, anzi cavalle morelle
VII coppia di cavalli, di cui un puledro arvano e una cavalla baia

---

27 Cfr. *supra* nota 12.

28 Veicolo a un cavallo e a due ruote, con un solo sedile per una persona.

29 ASRM, *Direzione Generale delle Poste*, b. I-202, f. 1442.

30 PALAZZI, 1940, p. 1175: di mantello del cavallo grigio macchiettato di bianco.

31 PALAZZI, 1940, p. 134: di cavallo dal mantello rosso scuro, con la criniera e la coda nere.

32 PALAZZI, 1940, p. 702: cavallo di mantello nero.

VIII coppia di cavalli, morelli
IX coppia di cavalli, anzi cavalle morelle
X coppia di cavalli, morelli
tre cavalli da sella, di cui due bai ed uno morello, detti Mambelli, l'Ispettore e Parolino
(totale parziale ζ 700, pari al 68% del totale generale)

(vetture)
carrettella a 4 posti tutta coperta [con soffietto e controsoffietto?], con molle e colli di ferro
carrettella a 4 posti, coperta, con collo alla tedesca
carrettella con molle di legno
sedia a 2 ruote, scoperta
biroccio a 2 posti, coperto
biroccio scoperto con molle di legno
biroccia per la «Valigia» [33]
(totale parziale ζ 180, pari al 17% del totale generale)

(finimenti ed altri oggetti di scuderia)
sei paia di finimenti da timone [cfr. supra Ravenna nel 1812] con sei selle e sei paia di briglie in buon stato
tre paia dette in cattivo stato
due paia «Terlini»
cinque «paia [per] pertichini» [34]
due «pett[oral]i spezzati», due paia di briglie e una sella per le «Valigie» [35]
sei bilancini [36] ed una bilancia
tre selloni con tre pett[oral]i ed una pezza da gallone ζ 130
due «mastelle» [37] con cerchi di ferro e due secchi, una girel-

[33] Cfr. scarsella, «bolgetta».

[34] Cfr. *supra* nota 12.

[35] Cfr. *supra* nota 33.

[36] Cfr. *supra* nota 13.

[37] PALAZZI, 1940, p. 664: mastello = vaso di legno, a doghe, quasi conico, più largo di bocca che di fondo, con due doghe sporgenti e forate per infilarvi una stanga nel trasportarlo.

la [carrucola] di ferro da pozzo, quattro «forcali» ed un badile, sette striglie con altrettante brusche, tre bruschini [38] e altre tre brusche nuove con lume da stalla, di ferro ζ 10
stemma e bandi ζ 3
leva, banca [panca] e cassone da biada ζ 5
quattro «valli» [39] quattro sacchi e pala per biada» ζ 2
armadio d'abete, tavola pure d'abete ed olla per l'olio ζ 2
divisa nuova ζ 5
registro delle «corse» ζ 1
(totale parziale ζ 158, pari al 15% del totale generale)

(foraggi)
per fieni e biade, convenuto tra le parti - contro la loro consegna - il pagamento «a prezzo in uso in giornata nella Piazza di Forlì»
(totale generale ζ 1.038)

con eccedenza di ζ 171 «sul capitale della scorta della stazione di Forlì per la somma di scudi 867», eccedenza spettante agli appaltatori cessanti e da quello subentrante depositata «in mani del Sig. M(arche)se Ispettore» [Valerio Boschi], che sottoscrive il verbale.

A Forlì nel 1828 [40]:

(cavalli)
cavalli ventuno, di cui da tiro diciannove anziché venti (essendone stato scartato uno, non atto al servizio, per l'importo di scudi 20) e da sella due
ζ 560, pari al 62% del totale generale
(vetture)
carrettella piccola a 4 posti, «con controsoffio, avente la

[38] PALAZZI, 1940, p. 180: spazzole di setole forti, qui, da stalliere.
[39] MELZI, 1960, p. 1356: cestelli agresti.
[40] ASRM, *Direzione Generale delle Poste*, b. I-202, f. 1442.

mozza voltata, con molle di legno ed asse di legno, con carro rosso e cassa gialla» ζ 40

carrettella «con carro rosso, e cassa gialla, con contro soffio, asse, molle, e collo di ferro» ζ 80

carrettella a 4 posti «come sopra con contro soffio, asse, molle, e colli di ferro, avente carro rosso, e cassa verde» ζ 70

traino o biroccia ζ 5

(totale parziale ζ 195, pari al 22% del totale generale)

(finimenti)

otto paia di finimenti da timone completi con nove selle in buon stato, sei [finimenti da] bilance [cfr. *supra* Ravenna nel 1812], di cui quattro a tiro davanti e due a tiro a sei, sellone completo «con petto(rale) imbraga, a pezza da galone», borsa per le staffette, cinque briglie «da spezzati», altri tre finimenti 'spezzati' ad uso dei pertichini [41]

ζ 134, pari al 15% del totale generale

(attrezzi)

cassone per la biada, quattro 'forcoli' ed un badile, due vasi, sei striglie con sue brusche, due credenze con diversi cassetti, due secchi o mastelli, fanale o lampione per la stalla, due lumi a olio, due letti per i postiglioni [cfr. *supra* Faenza nel 1812], leva per ungere i 'legni', due scale, sei copertine per i cavalli, due secchi per il pozzo con 'girella' [carrucola], due piccole borse di cuoio, bando e tariffa generale 'tirati in tavola' [inquadrati], e tavoletta con stemma del papa

ζ 13, pari all'1%

(foraggi)

per fieni e biade, convenuto tra le parti - contro la loro consegna - il pagamento «a prezzo in uso in giornata nella Piazza di Forlì»

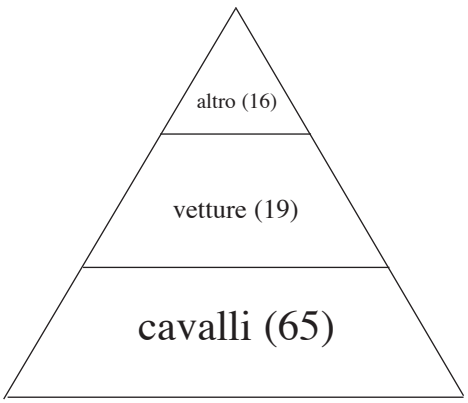
(totale generale dei suddetti importi ζ 902)

[41] Cfr. *supra* Ravenna.

con eccedenza di ζ 35 «sul valore dei capitali formanti la dote, o scorta di questa stazione», eccedenza pagata all'appaltatore cessante da quello subentrante, restando quindi a suo debito verso la Reverenda Camera Apostolica, cioè il governo pontificio, i residui ζ 867 (pagato poi l'ammontare delle corse nel periodo 1-3 gennaio, data del verbale, al subentrante dal cessante, a sua volta rimborsato di ogni spesa pel mantenimento dei cavalli ed altro in tale periodo).

Si riportano nella tabella seguente i valori relativi delle componenti tipologiche dei capitali mobili per tre stazioni ippopostali.

Capitali mobili	Ravenna 1812	Faenza 1812	% media 1812	Forlì 1818	Forlì 1828
Cavalli	57	62	59	68	62
Vetture	26	20	23	17	22
Finimenti	8	6	7	<15	15
Attrezzi	4	6	5	con finimenti>	1
Foraggi e conc.	5	5	6	(consegna a parte)	(id.)
	100	100	100	100	100



Percentuali medie dei capitali mobili (cavalli, vetture, altro: finimenti, attrezzi, foraggi e concime) a Ravenna e Faenza nel 1812, e a Forlì nel 1814, 1818 e 1828

Tipologia dei veicoli

Soffermiamoci ora, in particolare, sui "legni" da viaggio. A Ravenna nel 1812 figurano le seguenti carrozze:

carrettella verde, col soffietto [42] di dietro, a 4 ruote (lit 145),

simile detta Runcaldier col controsoffietto (lit 199),

carrettella rossa coperta col controsoffietto a 4 ruote (lit 188/198).

Nell'elenco della vicina Forlì nel 1814 sono indicate queste carrozze:

carrettella coperta con soffietto, a 4 ruote con colli di ferro (ζ 30) [= lit 150] [43],

carrettella scoperta a 4 ruote (ζ 15),

sedia a 2 ruote con molle di legno (ζ 12),

Con altri due passaggi, tentiamo di comparare i due elenchi in modo tabulare, ragguagliando gli scudi romani (a Forlì durante l'occupazione austriaca nel 1814) [44] alle lire italiane in valore legale (e di conto) a Ravenna nel 1812 (con l'inerente valore intrinseco aureo/argenteo pressoché equivalente a quello in lire italiane nel periodo 1866-1882) [45].

Vetture e loro valore in lire italiane nel III quinquennio del XIX secolo
(ζ 1 = lit 5)

Ravenna (1812)		Forlì (1814)	
carrettella Runcaldier col controsoff.	lit 199		
simile coperta con controsoff. a 4 ruote	lit 188		
carrettella con soffietto-dietro a 4 ruote	lit 145	carrettella coperta con soff. 4 ruote	(ζ 30) lit 150
		carrettella scoperta a 4 ruote	(ζ 15) lit 75
		sedia a 2 ruote con molle di legno	(ζ 12) lit 60
	totale lit 532		totale lit 285

---

[42] *Capote* a mantice, copertura mobile, suscettibile di essere alzata o abbassata.

[43] Come *supra* a Forlì nel 1814, 1818 e 1828, cioè ζ [scudo] 1 = lit 5.

[44] A. CAPPELLI, *Cronologia*, Hoepli, Milano, 1930, p. 393. Cfr., infatti, l'intestazione d'inventario: «Governo Austro Britanno. Forlì li 15 Gennajo 1814» (ASRA, *Archivio Viceprefettura napoleonica*, tit. XXII).

[45] A. MARTINI, *Manuale di Metrologia*, Loescher, Torino, 1883, pp. +11, +8-12, 92, 357, 363, 619, 667.

Segue la comparazione per tipi e valori correnti delle vetture a Forlì tra il secondo e il terzo decennio del XIX secolo.

Vetture e loro valore in scudi romani correnti a Forlì

(1814)		(1818)		(1828)	
		carrettella a 4 posti tutta coperta, con molle e colli di ferro		carrettella con controsoffietto, asse, molle e collo di ferro, ζ 80	
		carrettella a 4 posti, coperta, con collo alla tedesca		carrettella a 4 posti, con controsoffietto, asse, molle e collo di ferro, ζ 70	
carrettella coperta con soffietto a 4 ruote, ζ 30		carrettella con molle di legno		carrettella piccola a 4 posti con controsoffietto con "mozza voltata", molle e asse di legno, ζ 40	
carrettella scoperta a 4 ruote, ζ 15					
sedia a 2 ruote con molle di legno, ζ 12		sedia a 2 ruote, scoperta biroccio a 2 posti, coperto			
		biroccio scoperto con molle di legno			
		biroccia per la "valigia"		traino o biroccia, ζ 5	
totale (lit 290)	ζ 58	totale (lit 1.100)	ζ 220	totale (lit 975)	ζ 195

Una tipologia di veicoli ippomobili, circolanti nel periodo napoleonico su itinerari ippopostali, può ricavarsi dalla tariffa dei cavalli di rinforzo e dei relativi postiglioni al Moncenisio [46]. Ecco la serie di vetture ippomobili in ordine crescente evidentemente di peso, con viaggiatore o viaggiatori, rispetto ai cavalli di rinforzo obbligatori:

cabriolet a 2 ruote e caricamento di 1 o 2 persone, cabriolet a 4 ruote e a soffietto, con 1 o 2 persone (1 cavallo di rinforzo);

cabriolet a 4 ruote e caricamento di 3 persone, cabriolet a 4 ruote e a vetri, con 2 persone,

limonière a 4 ruote e caricamento di 2 persone, berlina a 4 ruote e carica di 3 o 4 persone

[46] DIREZIONE GENERALE DELLE REGIE POSTE, *Regolamento per le Stazioni di Posta nel Ducato di Genova e nelle Province dell'Alto e Basso Novarese, Vigevano e Lomellina: Distinzione delle Vetture*, Torino, 31 marzo 1816.

(2 cavalli di rinforzo e 1 postiglione);

cabriolet a 4 ruote e caricamento di 4 persone, cabriolet a 4 ruote e a vetri, con 3 persone,

limonière a 4 ruote e caricamento di 3 o 4 persone (3 cavalli di rinforzo e 1 postiglione).

Ed ecco invece, in base a questa classificazione, l'ordine dei veicoli (se del caso, a parità di viaggiatori):

cabriolet a 2 ruote,

cabriolet a 4 ruote,

cabriolet a 4 ruote e a soffietto,

cabriolet a 4 ruote e a vetri, limonière a 4 ruote e berlina a 4 ruote.

Un'altra fonte tariffaria, posteriore solo di un quinquennio a quella del Moncenisio e ormai in periodo post-napoleonico (da un paio d'anni in Italia), ci offre questi ulteriori e talvolta diversi elementi identitari dei tre tipi di vettura, evidentemente indicati in ordine crescente di peso.

Cabriolets: hanno 2 ruote [e copertura a soffietto], e possono contenere sino a 4 persone [cioè essere a 4 posti] (compresi in questa categoria i carri tedeschi a 4 ruote, ossia calessi, se col *tablier* [tavolato] e con la copertura a soffietto, ma non carichi di *vache* [evidentemente un tipo di bagaglio, formato da pelle di vacca conciata] e non contenenti più di 2 persone).

Limonières: hanno 4 ruote, non sono coperte da soffietto, non hanno i due fondi uguali, ma possono avere uno strapuntino.

Berline: hanno 4 ruote e i due fondi uguali, sono a freccia [traversa di unione dei due assali] o a timone [47] (compresi in questa categoria i carri tedeschi se non rientranti nelle due categorie precedenti).

Quanto alla tipologia veicolare menzionata, va osservato anzitutto che la berlina (c.d. dal prototipo costruito a Berlin nel 1663 ca. su progetto di un architetto di origine piemontese) s'impose come un modello fondamentale, per diffusione e derivazioni, di vettura a quattro ruote [48].

A sua volta, la *limonière* (c.d., per metonimia, da *limonière*, ossia parte - di una vettura attaccata - formata da una coppia di *limons*, stanghe) è una vet-

---

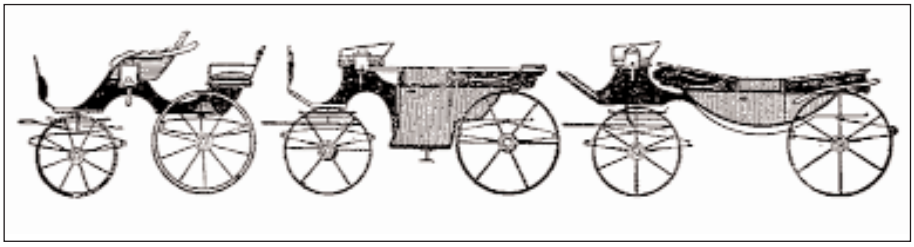
[47] Cfr. *supra* Ravenna nel 1812, finimenti.

[48] S. PRONTI, *Le carrozze. Storia e immagini riviste attraverso la collezione civica piacentina*, Museo Civico, Piacenza, 1985, pp. 69-77. In particolare, il *coupé* è una berlina dimezzata, realizzata mediante il 'taglio' di tutta la parte anteriore della berlina medesima.

tura a due o quattro ruote, dotata di due lunghe stanghe lignee, *limons*, in luogo di un solo timone [49]).

Il *cabriolet* (c.d. da *cabriole*, capriola), dal canto suo, è una vettura leggera, provvista di soffietto, per lo più montata su due ruote e tirata da un solo cavallo [50].

La carrettella, infine, è il tipo di vettura predominante nei suddetti inventari (dove risultano altresì altri veicoli, come un biroccio e una sediola a 2 ruote a Faenza nel 1812, una sedia e un sediolo, ambedue a 2 ruote, a Forlì nel 1814 e due birocci a Forlì nel 1818, oltre a una «Biroccia per la Valigia» [staffetta ordinaria?], che corrisponde evidentemente al traino o biroccia presente a Forlì nel 1828). La carrettella-tipo appare somigliante, se non addirittura assimilabile, al *cabriolet*, non già a 2 bensì a 4 ruote (come al calesse a 4 ruote e persino all'odierna botticella, vettura di piazza dedicata ai turisti a Roma). Anche la carrettella infatti è una piccola vettura leggera, dotata per lo più di soffietto [51] (e/o, talvolta, di controsoffietto, come rilevato negli inventari di Ravenna del 1812 e di Forlì nel 1828) e a 4 ruote (laddove negli inven-



Vetture tipo carrettella, di cui la più indicativa è la terza.

---

[49] *Trésor de la langue Française. Dictionnaire de la langue du XIX^e^ et du XX^e^ siècle*, Centre Nazionale de Recherche Scientifique, Paris, 1975, t. IV, p. 1236.

[50] *Ibidem*, p. 1117. Dal tipico soffietto (mantice o *capote*) di questa vettura deriverà, per estensione, il nome di *cabriolet* attribuito al tipo di automobile che ne è dotato.

[51] *Vocabolario degli Accademici della Crusca*, Quinta impressione, Tipografia Cellini, Firenze, 1866, vol. II, p. 602: Carrettella Sost. Femm. Specie di veicolo a quattro ruote, piuttosto piccolo, ma elegante e con mantice, dove possono sedere comodamente due persone. La sedia all'italiana ossia *soufflet* è un'invenzione originata in Italia ed ivi ancora molto diffusa, perché leggera ed economica, ed anche perché funziona abbastanza bene quale sedia di posta (AN., *Traité des voitures pour servir de supplement au nouveau parfait maréchal* [A.: François de GARSAULT, 1741]. *Avec la construction d'une berline nouvelle, nommée «L'inversable»*, Barrois, Paris, 1756, p. 80).

Un'odierna botticella romana, assimilabile alla carrettella (Tip. Agostiniana, Roma, 1940).

tari c'è questa precisazione), come a Ravenna nel 1812 e a Forlì nel 1814. Nel caso di Forlì le due carrettelle a 4 posti indicate nel 1818 e nel 1828 sembrano in rapporto di continuità con le due carrettelle (di cui una però «scoperta», forse provvista poi di soffietto) descritte nel 1814 a 4 ruote [52].

[52] Cfr. «Regolamento e Tariffa Generale delle Poste della Toscana. Principali articoli, che risguardano i viaggiatori. (…). 4° Un Legno a quattro ruote detto Carrettella, che non avrà che un carico ordinario e 2 persone soltanto senza effetti sarà attiragliato da 2 Cavalli (…). 8° I Calessi o Carrettelle di sopra indicate a 4 ruote (…)»; «Stato della Chiesa (…) Tassa per le corse. (…) 3° I Legni denominati Carrettelle, che tengono luogo di Calessi a 4 ruote, quantunque non abbiano che tre persone, ed un peso leggiero o piccola valigia, saranno attiragliate da due» (G. NALIN, *Itinerario Generale di Europa*, Tipografia Andreola, Venezia, 1824, pp. 132-134, 143, 163-164). Il soffietto, componente caratteristico del *cabriolet* e della carrettella, è presente solo eventualmente nel calesse. Quest'ultima vettura è una «sorta di carro con due ruote, sostenuto davanti dal cavallo»: G. ARRIVABENE, *Dizionario domestico*, G. Bocca, Torino, 1814, p. 313; idem in *Vocabolario degli Accademici della Crusca*, cit., p. 398, e in Nicolò TOMMASEO, *Dizionario della Lingua Italiana*, Utet, Torino, 1916, vol. II, p. 1127; ma cfr. AN., *Traité des voitures*, cit. (1756), p. 78: «La Caleche (…) est ordinairement à quatre roues»; cfr. pure qui *supra* le normative toscana e pontificia.

Epilogo

Le « scorte vive», che si esauriscono nella dotazione di cavalli, l'energia motrice animata con la quale s'identificano, costituiscono la voce di gran lunga preminente del capitale mobile nelle stazioni ippopostali: 2/3, più o meno, del valore esposto negli inventari esaminati. Subito dopo c'è la dotazione di vetture con 1/5 ca. del capitale medesimo, in testa alle «scorte morte», comprendenti anche finimenti (attacchi, bardature), attrezzi, foraggi e concime [53].

Tra gli attrezzi delle stazioni ippopostali, rispettivamente di Faenza nel 1814 e di Forlì nel 1828, ce ne sono alcuni che servivano ai postiglioni: ce li fanno immaginare mentre si ritirano a fine giornata con 'le ossa rotte' a dormire, nel caso di Faenza facendosi luce con il lume portatile nel salire con circospezione la scala a pioli per raggiungere il «piccolo solaio», che fungeva da loro giaciglio nella stalla, e nel caso di Forlì buttarsi sul letto sistemato nella stalla stessa accanto ai quadrupedi, loro compagni di lavoro e «scorte vive» della propria stazione.

Vanno segnalati anche lo stemma (pontificio) e i bandi, nonché il registro delle corse, inseriti tra gli oggetti di scuderia nell'inventario di Forlì nel 1818: essi richiamano la sovrastruttura della posta delle lettere, cui era subordinata l'infrastruttura ippopostale sul piano normativo, contrattuale, direttivo ed ispettivo, sorta storicamente a beneficio dell'altra, rendendole costantemente i servizi inerenti sia alla corsa dei corrieri a cavallo o sulla loro vettura, con privilegio sugli altri viaggiatori, sia ad altri servizi postali svolti interamente dalle stazioni ippopostali, come le staffette.

Nei suddetti inventari è frequente il riferimento alla parte costitutiva delle vetture che attiene alle sospensioni *lato sensu* (cinghioni e molle), funzionali

---

[53] Cfr. G. CARENA, *Prontuario de vocaboli attenenti a parecchie arti, ad alcuni mestieri e cose domestiche, e altre di uso comune. Per saggio di un vocabolario metodico della lingua italiana*, Tipografia Fontana, Torino, 1846, pp. 289-290: «Foraggio, fu già detto per Vettovaglia, sì pell'uomo, e sì per gli animali domestici, specialmente in caso di guerra. L'uso presente non l'adopera se non parlando di cavalli, e significa Fieno. (…). Alla sinonimia di Letame non aggiungo, come fanno i Vocabolari, Concio e Concime, perché a queste due voci è associata la speciale idea dell'uso che se ne fa nell'ingrassare le terre, anzi che quello dell'aver servito di letto nella stalla». C'è comunque una *ratio* nel binomio d'inventario 'foraggio e concime': *input* e *output*.

alla comodità della corsa per i viaggiatori, nonché alla diminuzione degli urti e quindi della resistenza alla trazione per i cavalli [54].

Di cinghioni si parla per alcune vetture descritte nell'inventario di Faenza nel 1812: carrettella coperta solo dietro senza sportelli. con sale e stanghe di legno, «e li Cinghioni sopra un traverso di legno», a 4 ruote; carrettella con soffietto di legno, con sportelli, sale di legno, cinghioni sulle medesime, a 4 ruote; sediola scoperta, con cinghioni sulla sala, a 2 ruote. Per Forlì nel 1814 c'è un accenno negativo riguardante un sediolo a 2 ruote «senza Cinghioni». In altri inventari, che rilevano l'elemento in argomento (a Ravenna nel 1812 si ignorano le sospensioni di ogni tipo), non si parla di questi precursori delle molle che sono i cinghioni («cignoni» nel linguaggio ormai desueto), ma appunto di molle.

Così, a Forlì compaiono nel 1814 una sedia a 2 ruote con molle di legno, quattro anni dopo nel 1818 una carrettella con molle di legno e pure un biroccio scoperto con molle di legno, mentre nel 1828 si registra una carrettella ancora con molle di legno [55].

Sempre a Forlì secondo gli inventari del 1818 e del 1828 si direbbe che si sia fatto un passo avanti verso le molle d'acciaio a balestra (lamine unite a forma di una metà dell'arco da tiro o balestra, fissate poi agli assali delle ruote) delle ippovetture, benché nello stesso inventario del 1818 coesistano vetture (una carrettella e un biroccio) con molle di legno e una carrettella invece con molle (e colli) di ferro. Sta di fatto che in questa diade descrittiva si parla appunto di molle e colli [mozzi] di ferro (insieme), il che implicherebbe che pure le molle così indicate fossero fatte di ferro, per l'assenza di una qualsiasi specificazione delle molle stesse, a differenza di quelle di legno nei casi sopra esposti. Più precisamente, nel 1818 si registra una carrettella a 4 posti

---

[54] *Nuova Enciclopedia Popolare Italiana*, Unione Tipografica Editrice, Torino, 1869, V ed., vol. 13, p. 687 s., vol. 24, pp. 139 s.

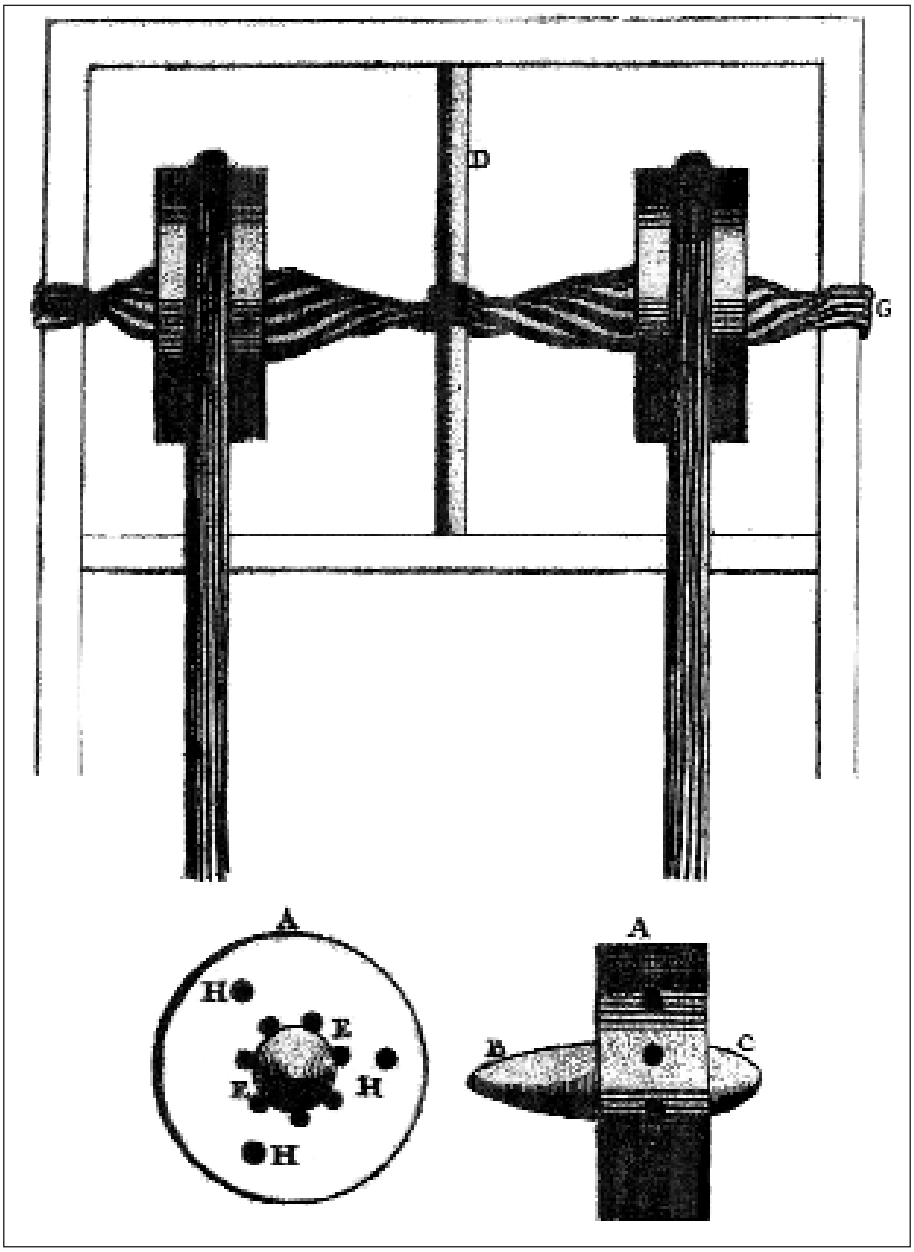
[55] *Nuova Enciclopedia*, cit., vol. XIII, p. 687: «Il modo più semplice di sospensione [delle vetture] consiste nel sostener colle molle i suoi sedlii destinati a ricevere i viaggiatori. In tal caso le molle si fanno con liste di cuojo, o con pezzi di legno in forma di X, i quali sono suscettibili di piegarsi e poi ripigliare la loro posizione. Con questo mezzo però si vede facilmente che la fatica del cavallo non può venir gran fatto alleggerita, poiché la cassa [abitacolo della vettura], la quale in simili vetture forma la parte principale del peso, non partecipa per nulla ai vantaggi delle molle di sospensione. La maggior parte [delle casse] delle vetture però sono ora quasi totalmente sostenute da molle, e ciascun asse ne porta una od anche più».

tutta coperta, con molle e colli di ferro, mentre nel 1828 si trova una carrettella, «con contro soffio, asse, molle, e collo di ferro», nonché una carrettella a 4 posti «come sopra con contro soffio, asse, molle, e colli di ferro».

Per avere un'idea di queste sospensioni, può essere istruttivo richiamare un testo di poco oltre la metà del XVIII secolo, in cui già si ragionava con sagacia di cinghioni (sospensioni semplici senza molle: *soupentes sans ressorts*) e di molle (di sospensione), senza presagire comunque, necessariamente, quelle veramente moderne, cioè a balestra (cfr. figg. di vetture). In tale opera si accenna ai cinghioni di cuoio, tra i più antichi, a quelli ancora precedenti di canapa, facili a trovarsi in caso di rottura, e ai cinghioni di crine, soggetti però a rompersi per la scarsa coesione di questa specie di corda, mentre la perdita di elasticità, a forza di tensione e sobbalzi, dei primi due tipi rende la vettura sempre più rigida (senza ammortizzare gli urti delle ruote). Quanto alle molle, esse possono essere fatte di ferro (però costoso), di legno (specie di frassino per la sua proprietà di non spaccarsi che in lunghezza), e di nervo di gamba bovina (la relativa corda, ottenuta mettendo insieme quattro o cinque nervi, non dura più di quattro anni). Tuttavia, le migliori, per morbidezza e durata, sono costituite da budello di montone, come quelle della vettura del maniscalco di Richelieu, usata con soddisfazione ormai da cinque anni in grandi viaggi, tanto da essere da lui chiamata la sua «Dormeuse».

Nella descrizione di questo tipo di molla (di cui si tralasciano qui le precisazioni metrologiche dei suoi componenti), si parte dalla *corde à boyau*, ottenuta cucendo, con strisce sottili della stessa materia prima, queste piccole budella l'uno in capo all'altro secondo la lunghezza voluta e assemblandole nello spessore richiesto; si passa poi a torcerle insieme tutte bagnate, ricominciando più volte man mano che si seccano e la corda si assottiglia,il che comporta dunque un gran numero di budella.

Come mostra la figura di tali molle attraverso una sorta di sezioni, una delle loro parti costitutive è formata da un tondo ligneo (AA), attraversato al centro da due fusi lignei, uno lungo (B) e l'altro corto (C), perforati in sette punti da parte a parte (EE), laddove passeranno le corde. In mezzo allo spazio, dove s'intende mettere le corde, si fissa a due traverse un bastone o randello rotondo (D). Per le due molle *de derriére* si procede ad annodare la corda per un capo alla stanga (G), a passarla in uno dei fori (E), di là a passarla intorno al randello (D), per poi ritornare al foro opposto e di là di nuovo alla stanga e così via; quando tutti questi giri hanno riempito i sette fori, la molla



Molla descritta nel *Traité des voitures,* 1756, pp. 86-90.

è fatta, e si procede allo stesso modo dall'altro lato delle ruote posteriori, in attesa di fare lo stesso riguardo alle due molle delle ruote anteriori.

Si piazza il capo di ogni corda in mezzo al centro del tondo, la si tiene ferma saldamente, poi la si tira verso la vettura: il tondo gira, le corde seguono e si attorcigliano appoggiandosi sui fusi, pronti a ritornarsene se si allenta la corda che si tiene ferma; quando la tensione è sufficiente (anche grazie a un bastone passato in uno dei buchi ad hoc H, impedendo altresì che le corde già tese se ne ritornino al di là dell'appoggio sulla stanga G e sul randello D), si ferma la corda a una mano o a un cric attaccato alla vettura; si procede allo stesso modo per le altre corde tanto dietro che davanti; si deve badare che il luogo dove si ferma il capo della corda si trovi al disotto quando essa è tesa.

Per contrastare la tendenza delle corde a rinserrarsi o distendersi a causa del tempo, secco o umido, le corde medesime, coperte di tela o di cuoio, vanno unte ogni tanto con una pasta spessa di sapone bianco, stemperato in un po' d'acqua (l'olio e il grasso le brucerebbero) [56].

Riguardo ai cavalli, nel 1812, in un contesto bellico (e di requisizioni) del periodo napoleonico, viene inventariato un gran numero di cavalli «fuori d'età» a Ravenna (dove due soli cavalli su dieci erano in età, rispettivamente di sei e sette anni) e a Faenza (con quattordici cavalli «fuori d'età» su diciotto). Anzi, nelle due stazioni si trovava, per così dire, un'equina "corte dei miracoli" per i cavalli in dotazione generalmente azzoppati, più propriamente zoppi o con altri difetti alle gambe (da menomazioni alla vista erano invece afflitti, in particolare, due cavalli a Ravenna, di cui l'unico da sella era guercio). Ma anche a Faenza non si scherzava per i cavalli zoppi o con altri impedimenti alle gambe. In situazioni del genere, pur dando per scontata una velocità (km/h) necessariamente ridotta con incidenza negativa sul tempo di corsa impiegato tra una stazione e l'altra (maggiore di quello previsto mormativamente), era più che mai opportuno che i cavalli (in buone condizioni e con un peso normale da portare o tirare) fossero cambiati, secondo un'analisi basata sul metabolismo aerobico equino, in media ogni paio d'ore, pur potendo sostenere essi almeno il doppio di durata della corsa prima del loro ricambio [57].

---

[56] Cfr. AN., *Traité des voitures*, cit., pp. 86-89.

[57] Cfr. A. E. MINETTI, "Animal Phisiology: on equine express postal systems. Points", in *Nature*, 2003, pp. 785-786. Inaccettabile qui lo scenario storico-economico di un sistema postale svoltosi lungo due millenni, per di più presentato ininterrotto (540 a.C.-1860), ignorando, in

E suscita un sorriso il nome di «Ispettore» dato, nell'inventario di Forlì del 1818, ad un cavallo, forse dal cipiglio burbero o sospettoso, mentre sembra da scartare, per il carattere pubblico del nome, la motivazione di una vaga rassomiglianza col marchese Boschi, che sottoscrisse quale ispettore il relativo verbale.

particolare, che il *cursus publicus* dell'antica Roma, attestato dal *Codex Theodosianus* (lib. VIII, tit. 5), non può essere confuso col sistema ippopostale in funzione nei principali paesi d'Europa tra XVI e XIX secolo, tranne casi sporadici prima e dopo (in Francia fu stabilita ufficialmente la sua fine nel 1873: *Le patrimoine de La Poste*, Charenton-le-Pont, 1996, pp. 64, 105).