

FRANCESCA BRUNET, *Storie di posta, storie di famiglia : i Taxis Bordogna e l'impresa postale nella Trento del Settecento*, in «Studi trentini. Storia» (ISSN: 2240-0338), 95/1 (2016), pp. 193-232.

Url: <https://heyjoe.fbk.eu/index.php/stusto>

Questo articolo è stato digitalizzato dal progetto ASTRA - *Archivio della storiografia trentina*, grazie al finanziamento della Fondazione Caritro (Bando Archivi 2021). ASTRA è un progetto della Biblioteca Fondazione Bruno Kessler, in collaborazione con Accademia Roveretana degli Agiati, Fondazione Museo storico del Trentino, FBK-Istituto Storico Italo-Germanico, Museo Storico Italiano della Guerra (Rovereto), e Società di Studi Trentini di Scienze Storiche. ASTRA rende disponibili le versioni elettroniche delle maggiori riviste storiche del Trentino, all'interno del portale [HeyJoe](#) - *History, Religion and Philosophy Journals Online Access*.

This article has been digitised within the project ASTRA - *Archivio della storiografia trentina* through the generous support of Fondazione Caritro (Bando Archivi 2021). ASTRA is a Bruno Kessler Foundation Library project, run jointly with Accademia Roveretana degli Agiati, Fondazione Museo storico del Trentino, FBK-Italian-German Historical Institute, the Italian War History Museum (Rovereto), and Società di Studi Trentini di Scienze Storiche. ASTRA aims to make the most important journals of (and on) the Trentino area available in a free-to-access online space on the [HeyJoe](#) - *History, Religion and Philosophy Journals Online Access* platform.

Nota copyright

Tutto il materiale contenuto nel sito [HeyJoe](#), compreso il presente PDF, è rilasciato sotto licenza [Creative Commons](#) Attribuzione–Non commerciale–Non opere derivate 4.0 Internazionale. Pertanto è possibile liberamente scaricare, stampare, fotocopiare e distribuire questo articolo e gli altri presenti nel sito, purché si attribuisca in maniera corretta la paternità dell’opera, non la si utilizzi per fini commerciali e non la si trasformi o modifichi.

Copyright notice

All materials on the [HeyJoe](#) website, including the present PDF file, are made available under a [Creative Commons](#) Attribution–NonCommercial–NoDerivatives 4.0 International License. You are free to download, print, copy, and share this file and any other on this website, as long as you give appropriate credit. You may not use this material for commercial purposes. If you remix, transform, or build upon the material, you may not distribute the modified material.



Studi Trentini. Storia	a. 95	2016	n. 1	pp. 193-232
------------------------	-------	------	------	-------------

Storie di posta, storie di famiglia. I Taxis Bordogna e l'impresa postale nella Trento del Settecento

FRANCESCA BRUNET

Il saggio è dedicato al tema delle comunicazioni postali a Trento e nelle stazioni limitrofe nel XVIII secolo e descrive la storia della famiglia Taxis Bordogna che, già dal Cinquecento, le amministrava. Il testo si articola su tre piani di indagine: le vicende interne al casato e i mutamenti nell'amministrazione del feudo postale; la gestione economica delle poste e le vie di comunicazione; i rapporti della famiglia Taxis Bordogna con le autorità trentine, tirolesi e imperiali.

The essay focuses on the postal services at Trento and the nearby stations during the eighteenth century, and outlines the history of the Taxis Bordogna family, who had been in charge of their management since the sixteenth century. There are three fields of investigation: the events affecting the lineage, and the changes in the administration of the postal fief; the management of the postal system and the communication routes; the relationships between the Taxis Bordogna family and the authorities of the Prince-Bishopric of Trento, the County of Tyrol, and the Hapsburg Monarchy.

Questo contributo si inserisce in una più ampia ricerca in corso sulla famiglia Taxis-Bordogna¹, che controllò dal XVI secolo le stazioni postali lungo l'Adige – Trento, San Michele, Egna, Bronzolo, Bolzano e Volargne –, quella di Roverbella (passata però ai veneziani da metà Seicento, assieme a Volargne) e infine la più recente stazione di Pergine, istituita nella prima metà del XVIII secolo. Il lavoro avviato, di cui qui si presentano gli esiti cronologicamente più estremi, ha l'obiettivo di ricostruire la storia della famiglia nel corso dei tre secoli della sua attività (dal principio del Cinquecento, allorché il ramo Taxis Bordogna venne inaugurato dal matrimonio di Bo-

¹ Il progetto, coordinato dalla Leopold-Franzens Universität Innsbruck, fa parte di una serie di ricerche finanziate dal comune di Camerata Cornello (Bg) sui vari rami del casato Taxis in Europa. Colgo l'occasione per ringraziare il comitato scientifico del progetto, composto da Julia Hörmann-Thurn Valsassina Taxis, Brigitte Mazohl, Heinz Noflatscher, Martin Schennach, Klaus Schöpfer.

nus Bordogna ed Elizabeth Taxis, figlia di Ruggero II, fino all'incameramento del feudo, e quindi alla 'statalizzazione' delle poste, avvenuta negli anni Sessanta del Settecento), con particolare riguardo ai suoi rapporti istituzionali con la contea del Tirolo, la corte di Vienna, il principato vescovile e la città di Trento: una "chiave dell'Italia, e Germania", quest'ultima, per usare una felice espressione di uno dei maestri di posta, come si vedrà tra breve.

Il principale nucleo documentario su cui si è lavorato è l'archivio familiare e postale dei Taxis Bordogna (*Archiv Taxis Bordogna*), depositato presso il *Tiroler Landesarchiv* di Innsbruck². Vale la pena di sottolineare che il materiale qui conservato si potrebbe definire quasi inesplorato; a quanto ci consta, non esiste alcun lavoro storiografico basato su di esso, salvo un volume pubblicato negli anni Cinquanta del secolo scorso da Lamoral Taxis Bordogna ed Erhard Riedel³ – che, per quanto generale, rappresenta un utilissimo strumento orientativo di cui ci si è proficuamente serviti –, e un saggio di Serena Luzzi sulla censura teresiana, per il quale l'autrice ha consultato il materiale, conservato appunto in questo archivio, relativo alla corrispondenza di Carlo Antonio Pilati⁴.

Ulteriori fonti sulla storia postale nel principato vescovile sono naturalmente quelle conservate negli archivi trentini (l'Archivio di Stato, l'Archivio storico del Comune, il fondo manoscritti della Biblioteca comunale, l'Archivio Tovazzi presso la Fondazione San Bernardino), oltre a diari, cronache e cartografie di varia provenienza. Anche l'*Allgemeines Verwaltungssarchiv* e il *Finanz- und Hofkammerarchiv* di Vienna, primariamente nei loro rispettivi fondi *Hofkanzlei* e *Hofkammerarchiv*, contengono documenti utili per la ricostruzione della storia delle poste trentine e dei Taxis Bordogna.

Nelle pagine che seguono si vuole concentrare l'attenzione sugli ultimi decenni di attività della famiglia, ossia dal principio del Settecento (e precisamente da quando essa si divise in due linee, l'una a Trento e l'altra a Bolzano) all'anno dell'incameramento (1769); un secolo, o quasi, di significativi mutamenti interni al casato e all'amministrazione postale (l'introduzione del cosiddetto "controllorato", sorta di premessa all'effettiva statalizzazione; la subordinazione, stabilita a Vienna, dell'ufficio di posta trentino a quello di Innsbruck, dal quale, nei secoli precedenti, i Taxis Bordogna erano riusciti a

² Schober, *Familien- und Postarchiv*. Alcune informazioni generali sulla consistenza, la provenienza e il contenuto del fondo sono reperibili in Brunet, *I Taxis Bordogna*, p. 115.

³ Taxis Bordogna, Riedel, *Zur Geschichte* (una traduzione italiana di Daniele Rota, priva di note e a tratti imprecisa soprattutto nella resa in italiano di alcuni termini istituzionali e geografici, è stata edita per il Centro di Studi Tassiani nel 1995). Una prima sintesi, pur non sempre corretta, sulla storia dei Taxis Bordogna e la posta di Trento e Bolzano era stata precedentemente fornita da Rennert, *400 Jahre Taxis in Tirol*.

⁴ Luzzi, *Il processo a Carlo Antonio Pilati*.

rimanere di fatto indipendenti; il vero e proprio incameramento). Ma si tratta anche di un periodo di dispute con le istituzioni trentine (il principe vescovo, il capitolo del duomo, il magistrato consolare), dalle quali emergono con tutta evidenza le più generali tensioni sussistenti tra un casato di nobiltà austriaca – che si riconosceva suddito dell'impero e non del principe vescovo, che di un feudo imperiale era investito, che per le sue faccende si rivolgeva al governo tirolese o direttamente a Vienna – e le autorità cittadine; sullo sfondo, il processo di “centralizzazione e di liquidazione dell'autonomia politico-economica del principato vescovile”⁵ avviato da Maria Teresa negli anni centrali del secolo.

Infine, i documenti prodotti dai maestri di posta in occasione dei vari cambiamenti strutturali sopra elencati (principalmente allo scopo di opporvi resistenza) rappresentano anche interessanti fonti per la ricostruzione degli aspetti più propriamente economici e materiali dell'organizzazione postale nel periodo preso in considerazione. In questa direzione si sono voluti indagare anche – o, in alcuni casi, cominciare almeno a prendere in considerazione – quelli che vent'anni fa Brigitte Mazohl identificava come i più interessanti e storiograficamente fecondi piani di ricerca della storia postale: l'organizzazione istituzionale; la dimensione storico-sociale del personale addetto al trasporto e al trattamento della posta; la concreta gestione del servizio⁶.

I. Un secolo di contese, perdite, separazioni

La separazione delle poste di Trento e Bolzano

Al principio del Settecento la famiglia Taxis Bordogna, che nei secoli precedenti aveva gestito in modo unitario le stazioni di posta lungo l'Adige da Trento a Bolzano, era attraversata da forti tensioni interne. Già dalla fine del secolo precedente i rapporti tra il maestro di posta Pietro Paolo e il fratello minore Lorenzo erano piuttosto tesi, soprattutto per il reiterato tentativo di quest'ultimo di dividere gli uffici postali e ottenere per sé quello di Bolzano. I due erano figli di Lorenzo III, morto nel 1651 e la cui vedova, Lucia Ropele (fig. 1), era diventata direttrice delle poste.

La figura straordinaria di Lucia meriterebbe un adeguato approfondimento: pur essendo completamente analfabeta e incapace di capire o parlare il tedesco⁷, riuscì a portare avanti un'impresa economica di grandi dimensio-

⁵ Donati, *Ecclesiastici e laici*, p. 191.

⁶ Mazohl-Wallnig, *Österreichisch-italienische Postgeschichte*.

⁷ TLA, TB, K. 9, pos. 3, prot. 76/18, certificato 26 novembre 1694.



Fig. 1. Ritratto di Lucia Taxis Bordogna nata Roppele (collocazione ignota, pubblicato in Taxis Bordogna, Riedel, *Zur Geschichte*).

ni e ad assicurare importanti privilegi a se stessa e alla propria famiglia. Anche per far fronte a ulteriori possibili litigi tra i suoi discendenti, Lucia aveva infatti ottenuto una patente imperiale (20 febbraio 1683), che stabiliva l'ereditarietà del feudo postale – fino ad allora assegnato a vita ai membri della famiglia –, nonché la linea di successione: quale principale erede fu designato Pietro Paolo; il feudo sarebbe poi passato ai fratelli, se ancora in vita, quindi ai figli maschi⁸.

La rivalità con Lorenzo, tuttavia, non si esaurì alla morte di Pietro Paolo (1706): i figli di quest'ultimo – soprattutto il primogenito Lorenzo Antonio – si trovarono in un contrasto ormai insanabile con lo zio⁹. La disputa sfociò nella separazione dell'amministrazione postale – nel frattempo elevata a vero feudo maschile (“wahres Feudum Masculinum”) tramite un'investitura dell'imperatore Giuseppe I¹⁰ – come sancito da una convenzione familiare del 1710, stipulata al cospetto del conte Wolkenstein, capitano di Trento¹¹: le poste di

separazione dell'amministrazione postale – nel frattempo elevata a vero feudo maschile (“wahres Feudum Masculinum”) tramite un'investitura dell'imperatore Giuseppe I¹⁰ – come sancito da una convenzione familiare del 1710, stipulata al cospetto del conte Wolkenstein, capitano di Trento¹¹: le poste di

⁸ L'investitura si trova in TLA, TB, K. 20, pos. 1, n. 8; una traduzione italiana è in TLA, TB, K. 20, pos. 3, n. 42. Uno dei figli di Pietro Paolo, Giovanni Battista, morì assassinato nel 1707 per mano di un altro giovane nobile di Trento, Domenico Trentini. Movente dell'omicidio, apparentemente futile, fu una lite avvenuta tra i due il giorno prima, che probabilmente era solo l'ultima goccia di più antiche ruggini. L'uccisore venne colpito dal bando; poté ritornare a Trento due anni dopo in virtù di una grazia concessa dal principe vescovo, allorché il padre Ignazio, consigliere di quest'ultimo, era riuscito a ricomporre la lite con la famiglia Taxis Bordogna. Gli atti del processo sono conservati in BCT, BCT1-188; dell'episodio, interessante anche per approfondire la questione delle faide e delle ricomposizioni private sullo sfondo di un'architettura giuridica di antico regime, si è occupata approfonditamente Franzoi, *Qui subdiaconum occiderit*. Si veda anche Bellabarba, *Rituali, leggi, e disciplina del duello* e Bellabarba, *Pace pubblica e pace privata*.

⁹ TLA, TB, K. 22, pos. 15, prot. 76/25: istanza di Lorenzo Antonio Taxis Bordogna al Governo di Innsbruck, 14 gennaio 1706.

¹⁰ TLA, TB, K. 20, pos. 3, prot. 76/27, investitura 29 maggio 1709 (una copia e una traduzione dell'investitura si trovano rispettivamente in TLA, TB, K. 22, pos. 15, prot. 76/28 e TLA, TB, K. 20, pos. 3, n. 44).

¹¹ TLA, TB, K. 22, pos. 15, prot. 76/28, approvazione governativa della convenzione familiare 6

Bolzano e Bronzolo furono divise da quelle di Trento, San Michele ed Egna. Ciò diede origine alla linea bolzanina della famiglia Taxis Bordogna, inaugurata appunto da Lorenzo (IV).

La separazione amministrativa non portò in realtà a una divisione del feudo, la cui unità giuridica rimase intatta, come invariato restò il contenuto della patente del 1683: venne ad esempio stabilito che, se una delle due linee familiari si fosse estinta, la gestione delle relative poste sarebbe passata all'altra. Anche dal punto di vista economico tale separazione non coincise con una completa autonomia delle due amministrazioni: nel caso in cui una delle due famiglie avesse subito gravi perdite, l'altra sarebbe stata tenuta a sobbarcarsi a parte di esse.

Il controllorato

Alla morte di Lorenzo Antonio (1744) la sua seconda moglie, Anna Antonia nata contessa Fuchs, fu maestra delle poste di Trento come tutrice figliale fino al 1750, allorché il suo primogenito, Giovanni Francesco (fig. 2), non raggiunse la maggiore età¹². Ed è proprio quest'ultimo, per così dire, il protagonista della storia delle poste trentine nei decenni che qui ci accingiamo a ricostruire, e di tutti i cambiamenti che, nel giro di una generazione, portarono prima all'erosione dell'autonomia del feudo postale, quindi alla sua statalizzazione, stabilita definitivamente nel 1769. Da Giovanni Francesco, inoltre, venne prodotta buona parte dei documenti ai quali faremo spesso riferimento nelle pagine seguenti.

L'incameramento fu preceduto da importanti provvedimenti in qualche modo preparatori: a metà del Settecento il governo di Innsbruck impose un innalzamento delle tasse postali (come aveva già tentato di fare qualche anno



Fig. 2. Ritratto di Giovanni Francesco Taxis Bordogna (collocazione ignota, pubblicato in Taxis Bordogna, Riedel, *Zur Geschichte*).

maggio 1710, e TLA, TB, K. 9, pos. 3, prot. 27, integrazione 12 dicembre 1710.

¹² In questo periodo, infatti, le ordinanze provenienti dal governo di Innsbruck sono dirette ad Anna Antonia (TLA, TB, K. 23, pos. 2, fasc. 1, ordinanze da prot. 75/31 a 75/37).

prima, nel 1747, “senza conchiudere nulla”¹³) e, contestualmente, dal 1 settembre 1750 negli uffici postali di Innsbruck, Bolzano, Trento e Rovereto vennero istituiti dei “controllori” – esattori delle imposte – che avevano il compito di verificare l’arrivo di tutte le lettere ordinarie e straordinarie, giorno e notte, e di annotare in un registro l’importo della tassazione. Ciò comportò una notevole perdita di guadagni per i Taxis Bordogna che cercarono in tutti i modi di opporsi a questa introduzione: come retrospettivamente tornò a ribadire Giovanni Francesco, l’aumento delle imposte sulle lettere spedite fuori dal Tirolo rappresentava un gravissimo danno economico anche per la “malizia” del pubblico, “privato e mercantile”: a fronte dei costi elevati, infatti, “un mercante scrivendo in una piazza invece di scrivere a 7 o otto amici scrive a un solo, e li dà la commissione per eseguire li suoi ordini; così fa il cavaliere, il nobile”¹⁴.



Fig. 3. Ritratto di Ferdinando Filippo Taxis Bordogna (collocazione ignota, pubblicato in Taxis Bordogna, Riedel, *Zur Geschichte*)

Dopo vari tentativi andati a vuoto, una mossa decisiva fu, in questo senso, una convenzione del 1753 stipulata tra Anna Antonia, il figlio Giovanni Francesco e il maestro di posta di Bolzano, Ferdinando Filippo (fig. 3, figlio di Lorenzo IV), che stabilì di inviare a Vienna il canonico del duomo di Bressanone Felice Taxis Bordogna (anch’egli figlio di Anna Antonia), con il compito di perorare la causa “col mezzo, e maniera più possibile” dell’abolizione del controllorato, illustrando “le vicendevoli nostre ragioni, dimostrandone gli aggravii, e rappresentandone le funeste conseguenze”. La missione viennese, che avrebbe dovuto essere finanziata in modo uguale dai due uffici di posta (per le spese di viaggio e di alloggio del canonico, una carrozza e un servitore pratico della città venne pattuita una cifra di partenza

¹³ TLA, TB, K. 22, pos. 5, prot. 76/72, minuta di una relazione di Giovanni Francesco Taxis Bordogna, ca. 1765.

¹⁴ TLA, TB, K. 22, pos. 5, prot. 76/72, minuta di una relazione di Giovanni Francesco Taxis Bordogna, ca. 1765.

di 1.200 fiorini)¹⁵, diede evidentemente buoni frutti, se nell'aprile dell'anno successivo i controllori furono ritirati e le tasse postali ripristinate al livello precedente.

La questione del controllorato, di per sé apparentemente poco significativa dato anche l'esito ottenuto dai Taxis Bordogna in tempi piuttosto rapidi, è tuttavia importante per varie ragioni: anzitutto perché essa segnala una tendenza, quella della statalizzazione, che, per quanto momentaneamente posticipata, era ormai inevitabile; in secondo luogo perché l'introduzione del controllorato aprì la strada alla subordinazione dell'ufficio di posta di Trento ai maestri di posta di Innsbruck – come subito si vedrà; infine perché le proteste dei Taxis Bordogna si estrinsecarono nella produzione di una serie di documenti i quali, indirettamente, ci parlano delle condizioni materiali ed economiche della posta trentina a metà Settecento, altrimenti difficilmente indagabili.

L'assoggettamento delle poste di Trento a quelle di Innsbruck

Come accennato, l'introduzione del controllorato ebbe un'ulteriore conseguenza negativa sulla famiglia Taxis Bordogna. Per rendere più razionale e omogeneo il rilevamento delle informazioni nella varie stazioni di posta, venne stabilito che i controllori di Bolzano, Trento e Rovereto fossero sottoposti a quello di Innsbruck; tale condizione portò, nel dicembre 1752, alla decisione sovrana di subordinare i feudatari trentino-bolzanini e quelli rovetani al maestro generale della posta di Innsbruck, conte Taxis¹⁶.

In un lungo memoriale¹⁷ redatto da Giovanni Francesco e diretto a Maria Teresa, non datato ma verosimilmente scritto subito prima del decreto di subordinazione¹⁸, la famiglia Taxis Bordogna rivendicava – per altro esagerandone la longevità – l'indipendenza della propria amministrazione: "l'ufficio mio delle poste (...) è stato non solo ab immemoriali, ma ben anche da tre e più secoli in qua sempre mai indipendente dall'ufficio generale delle poste d'Insprugg (...) né v'ha esempio, o caso, in contrario, cui mediante provar possa Sua Eccellenza Conte Taxis d'Insprugg di aver comandato a questo mio ufficio": i regolamenti postali e le investiture ottenute negli anni dai

¹⁵ TLA, TB, K. 9, pos. 3, prot. 76/46, convenzione 17 novembre 1753.

¹⁶ TLA, TB, K. 23, pos. 2, fasc. 2, prot. 75/58, ordine governativo 22 dicembre 1752.

¹⁷ TLA, TB, K. 22, pos. 1, prot. 76/162.

¹⁸ Il memoriale fa infatti riferimento a una sentenza che aveva stabilito la subordinazione dell'ufficio postale di Bolzano a quello di Innsbruck: probabilmente si tratta della decisione 29 maggio 1752 in OeStA, AVA, HKa, AR, Ak, K. 1790, fasc. V. C. 4.

Taxis Bordogna provavano che questi ultimi erano “gli immediati padroni” del proprio feudo postale.

Il memoriale offriva poi a Giovanni Francesco l’occasione per sottolineare la strategicità geografica e la delicatezza delle poste trentine: “per essere quest’ufficio la chiave dell’Italia, e Germania vien da essere, specialmente ne’ tempi di guerra, l’ufficio il più geloso di quanti mai sieno, come sopra di ciò farne possono piena testimonianza tutti que’ generali comandanti che furono al servizio dell’Imperiale Regia Maestà Vostra in Italia (...), avendo specialmente l’anno 1703” – il riferimento è alla guerra di successione spagnola – “ben sovente il difonto mio padre recar dovuto personalmente più dispaccj all’Imperiale Armata in Italia, con ripentaglio della vita sua medesima; perlocché avendo i Serenissimi Arciduchi appieno conosciuta l’importanza di questo ufficio, si degnarono con la solita austriaca ereditaria clemenza di onorare la mia casa con più, e più privilegi”.

Giovanni Francesco andava quindi a riassumere i passi salienti della storia delle poste trentine e della propria famiglia, indissolubilmente legate dal XVI secolo: l’investitura concessa nel 1543 da Simone Taxis – corriere maggiore delle poste di Spagna nello Stato di Milano¹⁹ – con la quale il nipote di quest’ultimo Lorenzo Taxis Bordogna, figlio del capostipite Bonus Bordogna, veniva confermato “maestro de poste della città e dominio de Trento”²⁰; la sopra menzionata patente imperiale ottenuta nel 1683 da Lucia Roppele; l’investitura del 1709 che elevava il diritto ereditario postale di Trento e Bolzano a vero feudo maschile; la divisione del casato, avvenuta l’anno successivo, nelle due linee trentina e bolzanina; le più recenti investiture di volta in volta assegnate ai *seniores* della famiglia che confermavano i privilegi ottenuti fino ad allora.

La resistenza dei Taxis Bordogna – che di fatto ignorarono a lungo la direttiva sovrana, come dimostrano alcune ordinanze emesse negli anni successivi²¹ – non fece che prorogare la questione, la quale si chiuse solo nel 1763, allorché il maestro di posta di Trento ricevette dal conte Taxis un’istruzione postale che ne definiva la subordinazione²²: ma a quel punto l’incameramento era molto vicino.

¹⁹ Migliavacca, Bottani, *Simone Tasso*.

²⁰ TLA, TB, K. 20, pos. 1, n. 1, investitura 20 maggio 1543 (copie).

²¹ TLA, TB, K. 23, pos. 2, fasc. 2, prot. 75/69 (ordinanza 25 maggio 1754) e prot. 75/88 (ordinanza 5 agosto 1760).

²² TLA, TB, K. 22, pos. 1, prot. 89/5.

Una "burasca": l'incameramento dei feudi postali

Nel 1765 la *Hofkammer* viennese impose ai maestri di posta di Innsbruck, Bolzano, Trento e Rovereto di notificare le rendite postali degli ultimi dieci anni²³. Tale pretesa allarmò Giovanni Francesco Taxis Bordogna: come dimostrano i suoi carteggi, egli si consultò ripetutamente con gli amministratori delle poste di Bolzano e Rovereto per cercare di scoprire il motivo della richiesta sovrana e attuare una strategia comune. Nell'attesa di vederci più chiaro, e "per non porre i piedi in fallo", il feudatario roveretano Modesto Fedrigotti suggeriva di temporeggiare e intanto mandare a Innsbruck il fratello canonico di Giovanni Francesco, Felice (che era evidentemente il 'diplomatico' di famiglia e che già aveva ottenuto importanti successi allorché venne inviato a Vienna per perorare la causa dell'abolizione del controllorato), allo scopo di "investigare" discretamente sulle intenzioni sovrane²⁴: secondo Fedrigotti questi sarebbe stato "più a portata di venire in lume del tutto, senza neppure che venga scoperto il fine della sua andata"²⁵. Due anni dopo Felice espose le informazioni carpite in un incontro 'segreto' a Povo, sulla collina di Trento (quindi un luogo relativamente isolato, lontano da occhi indiscreti), dove entrambi i rami della famiglia Taxis Bordogna, come si vedrà, possedevano ville: "ed ho piacere" – scriveva Modesto Fedrigotti – "che l'occasione porti di poterci abboccare in campagna, poiché vi è chi sta osservando ogni passo che facciamo da chi forse desidera l'effetto dell'incamerazione per proprio interesse"²⁶.

Qualche mese dopo, Fedrigotti comunicava allarmato a Trento che, ormai, i giochi erano fatti:

"Coll'ultima posta m'è giunta da Vienna la seguente notizia: l'incameramento delle poste del Tirolo, e delle rispettive loro rendite è già fissato; resta solo, che prima se ne rilevi l'annuo importo, dietro al quale si contribuirà annualmente una proporzionata summa ai feudatari, che le tengono al presente (...). Pensi vostra signoria illustrissima, col sig. suo fratello, e il signor barone Ferdinando al modo più valido, onde riparare questa burasca"²⁷.

Il canonico Felice Taxis, nominato nel gennaio del 1768 "speciale procu-

²³ TLA, TB, K. 19, pos. 48: "Corrispondenza postale. Roveredo. Modesto, e Giuseppe Maria de Fedrigotti col sig. barone Gian Francesco de Taxis", prot. 72/4, lettera 10 luglio 1765.

²⁴ TLA, TB, K. 19, pos. 48, prot. 72/4, lettera 9 luglio 1765.

²⁵ TLA, TB, K. 19, pos. 48, prot. 72/5, lettera 10 luglio 1765.

²⁶ TLA, TB, K. 19, pos. 48, prot. 72/8, lettera 7 agosto 1767.

²⁷ TLA, TB, K. 19, pos. 48, prot. 72/12, lettera 17 novembre 1767.

ratore” degli interessi dei feudi postali di Trento-Bolzano e di Rovereto²⁸, veniva quindi mandato nuovamente in missione, questa volta a Vienna²⁹; dove, nel frattempo, si era recato anche il conte Taxis di Innsbruck, i cui “maneggi” erano percepiti come una possibile minaccia da controllare da vicino³⁰.

Il complessivo carteggio tra Giovanni Francesco Taxis Bordogna e Modesto Fedrigotti restituisce insomma precisamente le strategie e le risorse messe in campo dai maestri di posta di Trento, Bolzano e Rovereto nel tentativo di opporsi alla statalizzazione dei loro feudi; i timori percepiti e le speranze nutrite; le evidenti tensioni con il conte Taxis – ricordiamo che il processo che aveva portato alla subordinazione delle poste di Trento e Bolzano a quella di Innsbruck si era concluso appena pochi anni prima; la diffidenza verso la *Hofkammer* e la commissione delle poste (istituita per seguire le fasi dell’incameramento), “che ci sono sempre state contrarie”³¹; le persone con cui, all’interno della corte viennese, i Taxis Bordogna e i Fedrigotti erano in contatto e sulle quali credevano di poter contare.

Ma a nulla valsero le mosse diplomatiche del canonico Taxis, l’invio a Vienna di agenti e petizioni, la probabile mediazione di persone vicine alla sovrana, con cui Giovanni Francesco aveva una certa consuetudine³²: il decreto di incameramento venne pubblicato l’11 novembre 1769³³. Esso stabiliva che i feudatari avrebbero potuto continuare a gestire l’amministrazione delle poste, ma che tutti i profitti dovevano essere versati all’erario camerale contro un risarcimento annuale; per la posta di Trento venne dapprima accordata una cifra di 3.479 fiorini e 44 *Kreuzer* (poi ulteriormente elevata, in seguito alle lamentele dei Taxis Bordogna³⁴). La stalla, i cavalli e gli edifici della posta rimasero di proprietà della famiglia.

²⁸ TLA, TB, K. 22, pos. 8, prot. 76/79, procura 29 gennaio 1768.

²⁹ TLA, TB, K. 19, pos. 48, prot. 72/17, lettera 9 febbraio 1768.

³⁰ TLA, TB, K. 19, pos. 48, prot. 72/19, lettera 19 febbraio 1768, e prot. 72/20, lettera 22 febbraio 1768.

³¹ TLA, TB, K. 19, pos. 48, prot. 72/66, lettera 4 dicembre 1770.

³² In una lettera, ad esempio, Modesto Fedrigotti menziona una contessa Lösin come la persona dalla quale avrebbe potuto dipendere il buon esito delle proteste dei maestri di posta di Trento, Bolzano e Rovereto (TLA, TB, K. 19, pos. 48, prot. 72/62, lettera 4 ottobre 1770). Si segnala inoltre che Giovanni Francesco Taxis Bordogna era in stretto contatto epistolare con il consigliere e segretario intimo di Maria Teresa Joseph Püchler (TLA, TB, K. 19, pos. 46). Molte delle lettere scritte da quest’ultimo al maestro di posta di Trento negli anni immediatamente precedenti all’incameramento consistono in ringraziamenti per l’invio di tartufi e vino: regali che, con tutta evidenza, vanno anch’essi interpretati alla luce di una precisa strategia volta alla difesa dei propri privilegi.

³³ Una copia recente dattiloscritta in TLA, TB, K. 20, pos. 3, n. 25; una traduzione in italiano manoscritta in TLA, TB, K. 20, pos. 3, n. 36.

³⁴ TLA, TB, K. 22, pos. 5, prot. 76/102, *Anmerkungen die Zweylebnbaren Oberst Postämter Bo-*

II. Aspetti economici e materiali della posta trentina nel XVIII secolo

Per un'indagine degli aspetti economici dell'impresa postale

Le poste erano, prima di tutto, un'impresa economica; e si trattava di un'impresa piuttosto complessa che, vendendo servizi, consumava beni e intersecava una rete produttiva e di scambi commerciali³⁵.

I documenti redatti dai Taxis Bordogna in occasione del controllorato sono, in questo senso, estremamente interessanti: si tratta di lettere, promemoria, prospetti sui costi e i ricavi della posta ma anche sui disagi delle stazioni periferiche o sulla pericolosità di alcuni specifici tratti di strada. Le preziose informazioni, anche retrospettive, fornite da queste fonti, permettono di tratteggiare un primo quadro del profilo 'tecnico', quantitativo ed economico del mezzo di comunicazione postale negli anni a cavallo della metà del XVIII secolo: grazie a esse è possibile infatti conoscere non solo l'entità delle spese e delle rendite dei maestri di posta, ma pure la mole delle lettere circolanti a Trento e nelle valli circostanti, i percorsi e le vie di comunicazione.

Anzitutto: quanto costava, a metà Settecento, inviare – e ricevere – una lettera? Da una minuta compilata dal maestro di posta, non datata ma sicuramente scritta negli anni del controllorato (quando le tasse erano aumentate rispetto al periodo precedente), si ricava quanto segue: la posta viaggiava o con le staffette o con i corrieri. Le lettere spedite o ricevute con le staffette, sia in Tirolo che fuori dal Tirolo, costavano sia al mittente che al destinatario quattro carantani (ossia *Kreuzer*; un *Kreuzer* equivaleva a 1/60 di fiorino), tre dei quali rimanevano all'ufficio di posta mentre uno andava all'erario. Più economico era il trasporto della corrispondenza attraverso i corrieri ordinari; se per l'area extratirolese il costo delle lettere sia "andanti" che "vegnenti" era sempre di quattro *Kreuzer* (di cui uno, ancora, versato all'erario), per le lettere spedite entro il territorio tirolese con le corse ordinarie (che andavano due volte a settimana, il mercoledì e il venerdì) si pagavano tre *Kreuzer*, interamente destinati all'erario; la stessa cifra costavano le lettere provenienti dal Tirolo, quindi pagate da chi le riceveva, ma in questo caso i tre *Kreuzer* rimanevano al maestro di posta³⁶.

I prospetti riassuntivi per il periodo gennaio 1744 - agosto 1750 indicano un guadagno annuale dell'ufficio postale di Trento che si attesta sui

zen und Trient..., 30 novembre 1773.

³⁵ Si vedano le considerazioni di Clemente Fedele, in: Fedele, Gallenga, "Per servizio di nostro Signore", p. 190 e segg.

³⁶ TLA, TB, K. 21, pos. 1, minuta s.d.

7.600/7.800 fiorini³⁷, cifra che diminuisce sensibilmente con l'introduzione dei controllori (settembre 1750)³⁸.

A fronte di tali guadagni, va considerato pure l'esborso degli amministratori postali, ammontante a più di 4.000 fiorini annui come indicato in una *Specificazione delle spese* del 1751³⁹.

Al di là del dato quantitativo, è interessante osservare il tipo di uscite che i maestri di posta dovevano sostenere per la gestione della loro impresa e il numero di persone che, a questa altezza cronologica, lavoravano per loro. Alle dipendenze dell'ufficio trentino vi erano un segretario, un ufficiale, alcuni portalettere, un corriere della val di Non, un postiglione maggiore e altri quattro postiglioni, un agente a San Michele, uno a Pergine e uno a Innsbruck (adetto a "sollecitar gli affari")⁴⁰; altro denaro veniva investito nella biada per i cavalli, fieno e paglia, in candele, cera, spago, carta, inchiostro, penne, striglie, scope; nei rinfreschi presso le osterie ("alla Corona" a Rovereto, "all'Aquila" a San Michele⁴¹, "del Cavallo" a Pergine); ogni anno veniva comprato un nuovo calesse; c'erano poi le mance da elargire per l'anno nuovo e per "gli uomini del fieno", e ancora le offerte per la celebrazione di messe a sant'Antonio e san Rocco (entrambi patroni, tra le altre cose, dei viaggiatori), i costi delle livree dei postiglioni, la retribuzione di fabbri, sellai, "rodari" ecc.

Inoltre, osservava Giovanni Francesco Taxis Bordogna in una lunga nota apposta all'elenco delle spese, andava considerato l'esborso straordinario di denaro che poteva essere provocato da sfortunate contingenze accidentali, soprattutto quelle che imponevano l'acquisto di nuovi cavalli: un'epidemia ("come avvenne al fu sig. mio genitore in Bolgiano, essendo crepati sotto la di lui direzione in un anno solo cavalli vent'uno") o la guerra ("pel continuo passaggio di ufficiali, ministri, corrieri e staffette, essendone a me medesimo periti otto l'anno 1745"). I frequenti straripamenti dell'Adige determinavano inoltre una penuria di fieno e quindi l'aumento del prezzo di quest'ulti-

³⁷ TLA, TB, K. 21, pos. 1, *Estratto de proventi ricavati dalle lettere da questo supremo Imperiale Regio Ufficio delle Poste di Trento dal primo genajo anno 1744 fino ai 29 agosto 1750 inclusive, avanti l'erezione dell'Imperiale Regio Controloratto.*

³⁸ TLA, TB, K. 21, pos. 1, *Estratto de proventi annuali delle lettere ricavati da quest'Imp. Regio Supremo Ufficio delle Poste di Trento dopo l'erezione del cesareo Controloratto cominciando dal di primo settembre 1750 fino all'ultimo febrajo 1753.*

³⁹ TLA, TB, K. 21, pos. 1, *Specificazione delle spese che annualmente occorrono in questo Supremo Ufficio delle Poste di Trento, comprese anche le Poste subalterne di San Michele, Egna e Pergine.*

⁴⁰ Questa sorta di '*Schematismus*' dell'ufficio postale non è tuttavia tanto preciso da permettere di definire in modo univoco i ruoli citati; tanto più che nella documentazione coeva tali definizioni risultano piuttosto fluide.

⁴¹ L'osteria all'Aquila "con stale, stabi e dogana, e tutte le occorrenti comodità" apparteneva alla Prepositura di San Michele: APTn, *Cat.*, 230/1, n. 36.

mo. Tale condizione, unita all'aria insalubre della zona di San Michele, obbligava il maestro di posta di Trento ad aumentare "quasi annualmente" il salario dell'agente di quella stazione. Dal 1744 al 1751 si erano infatti susseguiti ben nove agenti, "perché incapaci d'incontrare quel clima, essendone anche di questi morti alcuni; e perciò per sostenerli mi conviene ridurmi alla dura bensì, ma indispensabile necessità di passargli un salario onorevole".

Sottolineando il danno economico causato dal controllorato, Giovanni Francesco denunciava ulteriori aggravanti, ossia da un lato lo sviluppo del commercio "dalla parte di Trieste", che avrebbe provocato una diminuzione del passaggio di lettere e forestieri "per questa parte", cioè per Trento; dall'altro lo "scandaloso commercio" di trasportare lettere senza consegnarle alla posta: "tante vie, e tanti canali sì per acqua, che per terra aprono agevolmente a cadauno l'adito a tanto abuso illegittimamente introdotto a pregiudicio del Regio Erario, ed a' danni del mio ufficio"⁴².

Uno dei prospetti sopra menzionati⁴³ ci indica un ulteriore preziosissimo dato, vale a dire il numero delle lettere trattate dalla stazione postale di Trento, che dà l'idea dell'intensità della circolazione epistolare nel periodo: ad esempio, dal primo settembre 1750 (allorché venne istituito il controllorato) fino alla fine di febbraio del 1753 le lettere arrivate o spedite furono complessivamente 156.320, ossia una media di circa 5.200 al mese.

Dal quadro delle spese del 1744⁴⁴ – sicuramente parziale perché l'ammontare totale dei ricavi è inferiore rispetto a quanto indicato da altre tabelle annuali riassuntive – si evince, infine, il nome dei principali fruitori del servizio postale: il principe vescovo, le grosse imprese commerciali della città (i mercanti Werz, la ditta serica "Signorini e Compagni"⁴⁵), gli ordini religiosi (Gesuiti, Carmelitani, Francescani minori conventuali, Orsoline), alcune tra le più importanti famiglie nobili di Trento (i Wolkenstein, i Gentiloti, i Crosina, gli a Prato, i Triangi, i Thun).

⁴² TLA, TB, K. 21, pos. 1, *Specificazione delle spese...* In un'altra relazione (TLA, TB, K. 21, pos. 1, s.d., frammento) il maestro di posta insisteva su tale abusivo trasporto di lettere, che ad esempio arrivavano da Mestre assieme al pesce di mare ma anche, in generale, per mezzo dei numerosi viandanti che passavano per Trento "essendo questa una città sulle porte della Germania, e dell'Italia".

⁴³ TLA, TB, K. 21, pos. 1, *Estratto de proventi annuali...*

⁴⁴ TLA, TB, K. 21, pos. 1, *Estratto delle rendite ricavate dalle lettere l'anno 1744...*

⁴⁵ Qualche informazione su questa ditta in Lorandini, *Famiglia e impresa*, p. 163.

Stipendiati dell'ufficio di posta di Trento

Una serie di contratti conservati nell'archivio della famiglia Taxis Bordogna ci permette di indagare nello specifico i compiti e gli stipendi di alcuni dei dipendenti delle poste di Trento: essi forniscono inoltre, più latamente, qualche informazione sul concreto funzionamento del servizio.

La figura professionale centrale dell'ufficio di posta era il segretario. Il contratto stipulato nel 1743 da Lorenzo Antonio con tale Liberale Giovanni Bona, confermato dopo quattro anni di servizio, elenca in una serie di punti i suoi compiti, "aciò che vie più sempre vengi maneggiato, ed administrato il suddetto officio di Posta con amorevoleza, e fedeltà come conviene". Primo dovere del segretario era quello di trattare con "esatissima atencione" le lettere e i comandi provenienti dalla corte di Vienna, come anche dagli uffici e dai tribunali imperiali. Pur vigendo l'"assoluta proibizione di non aprire lettere d'alcun privato sotto qual si sia collore, o pretesto, perché sarebbe un grande delitto", tutte le lettere sospette o portate da persone non identificate e dirette a Maria Teresa o al granduca di Toscana dovevano essere "senza dillacione di tempo date in mie proprie mani con tutta quella segretezza, che tant'in questo che in tutto ciò dipende dall'officio si richiede". Il segretario non poteva ritardare la partenza della posta, tranne nel caso in cui ciò fosse stato richiesto dalla corte di Vienna o dai suoi tribunali. Doveva assicurarsi che le lettere venissero prelevate e consegnate esclusivamente presso l'ufficio di posta e, nei giorni di arrivo e partenza dei corrieri e delle staffette, impedire l'accesso a "persone estranee". Era poi tenuto ad annotare accuratamente nei registri e nei protocolli tutte le lettere trattate, e a sottoporre settimanalmente tali protocolli al maestro di posta; a vigilare sulla buona condotta e l'efficienza dei postiglioni (i quali dovevano riscuotere puntualmente il denaro delle corse, "quale sarà imediatamente sborsato nelle mie mani [...] ogni volta che corrono"); a occuparsi dei cavalli e dei relativi finimenti; a trattare per l'acquisto delle biade; a prendere accordi con i lavoratori (fabbricanti, sellai...) che potevano occasionalmente servire⁴⁶.

Il salario di Liberale non è specificato perché fa riferimento a un accordo precedente, non conservato; conosciamo tuttavia gli stipendi dei segretari successivi. Il roveretano Andrea Swaizer, assunto dopo pochi mesi, nel dicembre del 1743 (il predecessore era infatti fuggito da Trento in seguito a un'accusa di furto)⁴⁷ riceveva 60 fiorini ogni tre mesi, ai quali si sommavano dodici fiorini versati annualmente dal magistrato civico di Bolzano per

⁴⁶ TLA, TB, K. 22, pos. 13: "Nomine e installazioni di secretarj, ed ufficiali di posta (portalettere e corrieri)...", 1743-1767, *Istrucione di posta, e respetiva loccacione* di Liberale Giovanni Bona, Trento, 3 luglio 1743, cc. 1-10.

⁴⁷ TLA, TB, K. 22, pos. 13, prot. 82/3.

le staffette mercantili, nonché una parte dei proventi di alcune spedizioni e ulteriori quindici fiorini “per potersi provvedere d’una camera e cucina”⁴⁸. Il segretario Bartolomeo Antonio Covi, nominato da Giovanni Francesco nel giugno 1750, godeva di un analogo trattamento, oltre a poter tenere per sé “ogni regalo e buonamano che [gli] venisse fatta da qualunque personaggio”⁴⁹. Sensibilmente inferiore (50 fiorini trimestrali) era invece lo stipendio del segretario assunto nel luglio del 1752, che rimase in carica fino alla morte e che venne poi sostituito dal proprio figlio⁵⁰, Giovanni Giorgio Giacomo Plonner, “steueraro” (ossia esattore delle imposte) della provincia del Tirolo; Plonner perde anche il diritto sui dodici fiorini bolzanini e sulla metà delle mance ricevute per l’anno nuovo (la “buonamano”, appunto), che era tenuto a dividere con l’ufficiale di posta⁵¹. Quest’ultimo incarico, di supporto al segretario al quale era subordinato, veniva retribuito con 120 fiorini annui⁵².

Il portalettere Antonio Giordani, cittadino di Trento, assunto nel 1744, riceveva annualmente 40 fiorini⁵³; lo stesso salario fu accordato, nel decennio successivo, ai portalettere e “camerieri di casa” Ferdinando Bona (cui veniva dato, come compenso, anche “un parro scarpe”)⁵⁴ e Giacomo Sosi di Cognola⁵⁵. Con 84 fiorini annui era invece pagato Giuseppe Cleber di Innsbruck che, oltre a lavorare come portalettere e cameriere per l’ufficio di Trento, svolgeva il compito di “copista in tedesco”⁵⁶.

L’agente della stazione di Pergine, Giacomo Ognibeni, venne assunto nel 1748 dopo la morte del proprio padre che aveva ricoperto lo stesso ruolo, con lo stipendio di 75 fiorini annui oltre che, probabilmente, una percentuale sul ricavato delle lettere trattate⁵⁷.

Il corriere della val di Non e della val di Sole, Lorenzo Molignoni – che

⁴⁸ TLA, TB, K. 22, pos. 13, *Istruzione di posta, e rispettiva loccacione* di Andrea Swaizer, Trento, 14 dicembre 1743, cc. 11-13.

⁴⁹ TLA, TB, K. 22, pos. 13, contatto con Bartolomeo Antonio Covi, Trento, 9 giugno 1750, cc. 14-16.

⁵⁰ TLA, TB, K. 22, pos. 13, contratto di locazione di Giovanni Plon[n]er, 1 marzo 1767, cc. 35-40.

⁵¹ TLA, TB, K. 22, pos. 13, contatto con Giovanni Giorgio Giacomo Plonner, Trento, 17 luglio 1752, cc. 19-20.

⁵² TLA, TB, K. 22, pos. 13, contratto con Giuseppe Francesco Platner, Trento, 19 maggio 1752, cc. 25-26.

⁵³ TLA, TB, K. 22, pos. 13, contratto con Antonio Giordani, Trento, 17 gennaio 1744, c. 18.

⁵⁴ TLA, TB, K. 22, pos. 13, contratto con Ferdinando Bona, Trento, 17 luglio 1752, c. 27.

⁵⁵ TLA, TB, K. 22, pos. 13, contratto con Giacomo Sosi, Trento, 1 ottobre 1757, c. 29. Sosi riceveva anche 12 *Kreuzer* al giorno (ossia 73 fiorini l’anno) per un non meglio specificato “costo”.

⁵⁶ TLA, TB, K. 22, pos. 13, contratto con Giuseppe Cleber, Trento, 22 marzo 1755, c. 29.

⁵⁷ TLA, TB, K. 22, pos. 13, contratto con Giacomo Ognibeni, 21 gennaio 1748, c. 33.

lavorò alle dipendenze di Giovanni Francesco per molti anni, dal 1751 fino alla sua morte, avvenuta nel 1769 – riceveva come pagamento un terzo dei ricavi delle lettere da lui portate, oltre a un compenso fisso a carico delle valli coperte dal suo servizio ammontante a 31 ragnesi (fiorini); per contro Molignoni si impegnava ad arrivare a Trento due volte alla settimana. Per dare un'idea della sua complessiva retribuzione, nel 1751 egli guadagnò 160 fiorini; una cifra tutto sommato piuttosto alta, se paragonata agli stipendi degli altri impiegati dei Taxis Bordogna⁵⁸.

Simile trattamento economico era riservato al corriere di Riva e Arco. Nell'agosto del 1750 venne assunto Valentin Chemel, dopo che il suo predecessore era morto colpito da un masso in località Bus de Vela (quindi, si può presumere, proprio mentre prestava servizio): in cambio di una parte del ricavato della posta trattata, Chemel doveva arrivare a Trento, a piedi, una volta alla settimana. Quando nel 1769 Chemel fu sostituito da un altro corriere, Giuseppe Picoli di Vezzano, le corse per Trento – a cavallo e non più a piedi – vennero raddoppiate⁵⁹.

Possedimenti della famiglia

Giovanni Francesco – le cui lamentele, per quanto plausibili, potrebbero essere un poco esagerate e volte a enfatizzare le perdite provocate dal controllorato per portare così, come si suol dire, acqua al proprio mulino – denunciava alcuni svantaggi dell'ufficio di Trento rispetto agli altri feudi postali, ossia principalmente il fatto che ad esso non appartenevano “né stalla, né stabbj, né casa per il segretario, agenti e postiglioni, né tampoco beni, o prati di sorta alcuna”⁶⁰. Il maestro di posta si riferiva, probabilmente, ai possedimenti direttamente legati al feudo postale, non ai suoi beni privati; identificare i quali è possibile – pur con qualche approssimazione – grazie alle fonti catastali e agli estimi settecenteschi⁶¹.

Negli anni Quaranta il padre di Giovanni Francesco, Lorenzo Antonio, possedeva in città il palazzo delle poste, situato nell'allora contrada del Ma-

⁵⁸ TLA, TB, K. 22, pos. 13, contratto con Lorenzo Molignoni, 9 gennaio 1751 e contratto con Dal Lago, Trento 1769, c. 21.

⁵⁹ TLA, TB, K. 22, pos. 13, contratto con Valentin Chemel, Trento 15 agosto 1750, e con Giuseppe Picoli, Trento 1769, c. 23.

⁶⁰ TLA, TB, K. 21, pos. 1: *Specificazione delle spese...* 1751.

⁶¹ Nello specifico sono stati consultati gli estimi del 1740 relativi alla città di Trento (sulla base dei quali Dalle Mule, *Proprietà immobiliari e classi sociali* ha elaborato un'utilissima ricostruzione grafica congetturale) e gli estimi di Povo del 1727-1729. Questi ultimi sono stati confrontati e integrati con i catasti teresiani (ca. 1780, quindi successivi all'incameramento del feudo postale).

cello – successivamente chiamata della Posta vecchia proprio in virtù di tale edificio, ora largo Carducci – all’angolo con via degli Orbi, e uno stabbio poco lontano, dove probabilmente teneva i cavalli⁶². Fuori città, la famiglia di Lorenzo Antonio aveva una villa sulla collina est di Trento, a Graffiano di Povo (attualmente nota come villa Mancì, in località Salé), composta da “casa con stabij, stalle, con capella”⁶³. L’edificazione del complesso va collocata in età madruzziana, durante la quale sorsero numerosissime le ville nobiliari suburbane⁶⁴: sicuramente si tratta quindi dello stesso “maso” di cui il capitolo del duomo di Trento investì, ancora nel 1545, Lorenzo, figlio di Bonus Bordogna⁶⁵. Nella cappella dell’edificio menzionata nell’estimo è conservata, stando a Bruno Passamani, la copia di un decreto pontificio del 1753 che dichiara l’altare “privilegiato in perpetuo colla liberazione di un’anima del purgatorio a pro de’ defunti della famiglia de Baroni Tassis de Valnigra e de’ suoi parenti consanguinei ed affini”⁶⁶. Lorenzo Antonio possedeva inoltre vari campi “prativi” e “arativi” a Salé e a Lidorno, tra i quali alcuni vigneti. Il successivo catasto teresiano indica inoltre, tra le proprietà di Gio-



Fig. 4. Stemma dei baroni Taxis-Bordogna-Valnigra, ca. 1745 (Trento, Biblioteca comunale, BCT1-1302, c. 134)

⁶² ASCTn, *Comune di Trento, Antico regime, Estimi generali*, “Estimo nuovo del quartiere di S. Pietro. 1740”, ACT1-4309, cc. 477-478.

⁶³ ASCTn, *Comune di Povo, Parte I. Secoli XVI - 1810, Estimi*, “Estimo della villa del Sallè di Povo...”, ACPo2.3-9, c. 6.

⁶⁴ Bocchi, Oradini, *Trento*, p. 117.

⁶⁵ TLA, TB, K. 9, pos. 8, prot. 178.

⁶⁶ Passamani, *Ville del Trentino*, p. 248. Il predicato nobiliare Valnigra inizia a comparire all’inizio del Settecento (fig. 4).

vanni Francesco, anche un altro vigneto in località Brez (oggi Brenz) e un vigneto con bosco e “pascolivo”, ancora a Graffiano⁶⁷.

Passando al ramo bolzanino del casato (che continuò a vivere a Trento), nel 1740 Ferdinando Filippo Taxis Bordogna, figlio del capostipite Lorenzo IV, risultava proprietario, entro le mura di Trento, del palazzo situato tra le attuali via Mantova, via Calepina e via Dordi (ora sede della Banca d'Italia), oltre che di un'altra casa confinante con il palazzo delle poste del cugino Lorenzo, e di uno stabbio. Fuori dal nucleo urbano Ferdinando possedeva una casa e un maso a Mesiano, campi “arativi”, un orto e un mulino in località “dei Molini” (ossia la zona dell'attuale via dei Molini, dove un tempo scorreva una roggia), altri campi arativi e prativi, orti e case nei quartieri periferici di Campotentino, Lidorno e Bolghera⁶⁸. L'estimo di Povo degli anni Venti del Settecento e il catasto teresiano del 1780 segnalano ulteriori beni di questo ramo della famiglia nella collina est, e precisamente una “casa, cortili ed orto, arativa vignata con prativa broiliva” in località Salé, e altri terreni arativi nella stessa località e a Gabbio⁶⁹.

Due palazzi nel centro della città, ville e case in campagna, terreni coltivabili, vigne, prati e boschi in una zona prestigiosa della collina di Trento: i considerevoli benefici economici dell'impresa postale si riflettono anche, appunto, nei possedimenti dei Taxis Bordogna, accumulati nel corso di varie generazioni.

Qualche spunto per una storia delle vie di comunicazione e dei luoghi postali

Gli aspetti materiali dei collegamenti postali rappresentano un piano di ricerca importante sotto più punti di vista: anzitutto forniscono informazioni preziose sulle possibilità e la velocità della diffusione di notizie – informazioni che dovrebbero fungere da premessa indispensabile per lo studio del-

⁶⁷ APTn, *Cat*, 254/1, p. 213.

⁶⁸ ASCTn, *Comune di Trento, Antico regime, Estimi generali*, “Estimo nuovo del quartiere del Duomo e S. Maria Maddalena. 1740”, ACT1-4311, c. 383.

⁶⁹ APTn, *Cat*, 254/1, pp. 215 e 299: questi beni risultano appartenenti a Ferdinando Alberto, figlio di Ferdinando Filippo. Si tratta sicuramente delle stesse proprietà segnalate nell'estimo di Salé e attribuite a una baronessa vedova Tassis, da identificare con Barbara Vittoria Voltolini, vedova di Lorenzo IV, morto nel 1723: ASCTn, *Comune di Povo, Parte I. Secoli XVI - 1810, Estimi*, “Estimo della villa del Sallè di Povo...”, ACPo2.3-9, c. 63. Esiste inoltre un'altra villa cinquecentesca, ancora sulla collina est di Trento, nei dintorni di Villazzano: attualmente proprietà della diocesi di Trento e denominata *O Santissima* (Gorfer, Gorfer, *La collina di Trento*, pp. 279-280), appartenne a un discendente della famiglia Taxis Bordogna che la acquistò negli anni Quaranta nel XX secolo. Lo stemma dei Taxis che tuttora ne orna il portale è quindi recente (ringrazio Dom Carlos Tasso de Saxe-Coburgo e Bragança che mi ha gentilmente fornito queste informazioni).

la “öffentliche Kommunikation”⁷⁰; la gestione pratica dell’amministrazione delle poste, inoltre, può rivelare le tensioni esistenti tra quest’ultima e il contesto istituzionale di riferimento, punto che verrà ripreso e approfondito nei paragrafi conclusivi.

Si è pertanto cercato di cogliere l’invito proposto da Clemente Fedele e Francesco Luraschi agli studiosi di storia postale, ossia di “sollevare le lenti dai frammenti di carta per ammirare il panorama degli spunti di materialità”⁷¹: e per materialità vogliamo intendere le vie di comunicazione, gli accessi alla città, la frequenza dei collegamenti tra centro e periferia, le condizioni delle stazioni minori, i pericoli e i disagi di viaggio, la misura e la percezione delle distanze.

a) Arrivare a Trento, partire da Trento

L’osservazione avanzata dieci anni fa da Luigi Blanco, ossia che il tema delle vie di comunicazione non gode di particolare fortuna storiografica – almeno in Italia –, ci sembra ancora valida⁷². Pur non essendo possibile ricostruire precisamente la condizione dei collegamenti stradali in territorio trentino-tirolese, vi sono tuttavia fonti dell’archivio Taxis Bordogna che ne lumeggiano alcuni aspetti.

Per quanto riguarda le vie verso nord, alcune suppliche volte a ottenere l’elevazione delle tariffe postali tra San Michele ed Egna e tra San Michele e Trento informano anche sullo stato delle strade. Nel 1752 Giovanni Francesco, in un rapporto redatto per Giuseppe Ignazio Hormayr (consigliere dell’Austria superiore e uomo di fiducia di Maria Teresa)⁷³, tornava a lamentarsi delle condizioni critiche di San Michele, descrivendo il tratto che da lì conduceva a Trento come “strada montuosa, e sassosa”, resa più difficoltosa dalle “pontare di Pressano, e li salesadi di Lavis, che più volte, e ogni anno riducono i cavalli in stato inabile al servizio”; anche il tratto San Michele-Egna risultava difficoltoso, e quindi particolarmente dispendioso, soprattutto con la pioggia. Come Giovanni Francesco ricordava pure nel prospetto di spese sopra citato, San Michele a quei tempi era luogo paludoso e insalubre e ciò minava pericolosamente la salute degli agenti lì impiegati. Le inon-

⁷⁰ Si vedano a questo proposito le riflessioni di Mazohl, Schwarz, Werner, *Der Tiroler Erhebung von 1809*, p. 146 segg.

⁷¹ Fedele, Luraschi, *Materialità postale*, p. 53.

⁷² Blanco, *Le vie di comunicazione*, p. 6.

⁷³ Donati, *Ecclesiastici e laici*, pp. 12, 67-68, 192-193. Nel 1848 Hormayr era stato mandato in missione a Trento con il compito di convincere il principe vescovo Domenico Thun a rinunciare al governo della diocesi. La lettera di Giovanni Francesco è inviata a Rovereto: nel 1752, infatti, Hormayr si trovava a Rovereto come membro della commissione incaricata di definire i confini austro-veneti.

dazioni dell'Adige, che si erano susseguite negli ultimi sei anni continuativamente, avevano reso inutilizzabili molti prati: conseguentemente, i prezzi del foraggio erano aumentati a dismisura, il che costringeva la posta a procurarsi la biada, "cara alle stelle", da Verona e Ferrara⁷⁴.

In un memoriale inviato al governo di Innsbruck sullo stesso argomento e nello stesso periodo, Giovanni Francesco difendeva il suo agente di San Michele, accusato di aver preteso illecitamente più denaro del dovuto dai passeggeri: accuse che, con una certa irritazione, il maestro di posta liquidava come frutto di un'atavica indisposizione verso la propria famiglia:

"e se pure vi sono, che si lagnano, sono o di quelli di val Lagarina, o del Borgo o trentini medesimi, degli ultimi quali è già nota l'invidia contro li sudditi austri[aci], e contro chi possiede feudi imperiali, e che anche quando venissero serviti per nulla ciò non pertanto non sarebbero contenti, e che durano fatica a pagare i dazi medesimi: gente che non sa ciò che sia posta, e che viaggia appena una volta all'anno".

Le più volte denunciate condizioni orografiche e climatiche, la distanza rispetto alle altre stazioni di posta, la strada "tanto strana, selciata, e faticosa", facevano concludere a Giovanni Francesco che non vi era "da Mantova fin in Augusta posta più cattiva" di quella di San Michele⁷⁵; e nonostante i dazi introdotti appositamente per la riparazione delle strade, quest'ultima rimaneva "la più disastrosa, che si trovi nel Tirolo"⁷⁶.

D'altra parte, le condizioni critiche delle stazioni a nord di Trento dovevano essere un problema di lunga data, se già nel 1701 due ordinanze del governo tirolese notificavano a Pietro Paolo Taxis Bordogna le lamentele dei viaggiatori e dei corrieri relativamente alle poste di San Michele, Egna e Bronzolo per i cattivi cavalli messi a disposizione e gli imponevano quindi di minacciare i suoi agenti della perdita dell'impiego se non avessero provveduto a migliorare la situazione⁷⁷.

Verso est, nella Valsugana, i maestri di posta di Trento controllavano la stazione di Pergine, istituita da Lorenzo Antonio nella prima metà del Settecento; la stazione di Borgo, pur compresa nel territorio tirolese, a questa altezza cronologica sembra fosse gestita da Venezia⁷⁸. Rispetto a tale via di comunicazione, probabilmente nel XVIII secolo persistevano i pericoli se-

⁷⁴ TLA, TB, K. 22, pos. 9, *Copia di Memoriale presentato a Sua Eccellenza Sig. de Hormayr Commissario Imperiale in Roveredo*, 13 giugno 1752.

⁷⁵ TLA, TB, K. 9, pos. 3, prot. 76/45, esposizione 13 ottobre 1752 (minuta).

⁷⁶ TLA, TB, K. 21, pos. 1, minuta di supplica s.d. (ma ca. 1754).

⁷⁷ TLA, TB, K. 23, pos. 2, fasc. 2, prot. 75/15 (ordinanza 2 luglio 1701) e prot. 75/16 (ordinanza 27 agosto 1701).

⁷⁸ La questione va tuttavia approfondita. Ringrazio Erika Kustatscher che, a questo proposito, mi ha gentilmente messo a disposizione i suoi registi dei libri copiali della camera aulica tirolese.

gnalati alla fine del Seicento dal sindaco di Pergine, secondo cui la strada da Pergine a Borgo era tanto insicura per la presenza di malfattori, protetti anche dall'incombere del bosco sulla strada, da indurlo a stabilire che la posta avrebbe dovuto essere accompagnata da una squadra di dieci uomini pagati dalla sua giurisdizione⁷⁹.

Come si è già appreso dalla disamina dei contratti stipulati dai Taxis Borgogna con i loro impiegati, dalle valli e dalle cittadine periferiche vi erano corrieri e portalettere che, con una certa regolarità, arrivavano a Trento per portarvi e prendervi la posta. Dalla tabella di “arrivo, partenza, e ritorno de’ corrieri a Trento” (ca. 1760)⁸⁰, si evince che il corriere dalla val di Non – lo abbiamo accennato prima – arrivava e partiva da Trento due volte alla settimana, il mercoledì e il sabato. Ogni mercoledì raggiungeva la città anche il corriere dalla val di Fiemme, per poi lasciarla il giorno stesso⁸¹. I corrieri da Riva del Garda arrivavano il martedì e il sabato (mentre, come sopra si diceva, in un primo momento il collegamento con questa cittadina era settimanale), e ripartivano una volta arrivata la posta dalla Germania. Da Riva giungevano a Trento due volte a settimana, il martedì e il venerdì, anche dei “trasmessieri” (portalettere), che ripartivano in giornata; questi ultimi alloggiavano a Trento all’osteria dell’Europa (sorta pochi anni prima, nel 1750, sulla contrada Longa⁸², l’attuale via Mancini).

I corrieri di Riva coprivano anche il territorio di Arco, che fu oggetto, alla fine degli anni Cinquanta, di una discussione tra il maestro di posta di Trento e quello di Rovereto, Modesto Fedrigotti: il primo accusava infatti il postiglione di Torbole, alle dipendenze del secondo, di portare illecitamente lettere ad Arco. La risposta di Fedrigotti lascia trapelare quanto importante fosse una “buona armonia” tra giurisdizioni postali contigue, onde evitare possibili tensioni e reciproci sconfinamenti: abbiamo visto quanto strettamente, pochi anni dopo, i due avrebbero collaborato per tentare di far fronte comune contro l’incameramento. Fedrigotti definiva la supposizione di Giovanni Francesco una “mera impostura”; ma d’altra parte egli avrebbe avuto tutto il diritto di far “porre in arresto, com’è di ragione”, il postiglione di Torbole se questi fosse stato colto in flagrante “nell’atto di dispensar lettere” in un territorio non di sua competenza⁸³.

Inoltre, stando ancora alle “nomine e installazioni” degli impiegati posta-

⁷⁹ La notizia è riportata in Alessandrini, *Memorie di Pergine*, p. 117.

⁸⁰ FSB, AT, ms. 6, p. 95.

⁸¹ I corrieri delle valli di Non e Fiemme alloggiavano presso casa Stefanelli a San Marco.

⁸² Fox, *Storia delle osterie trentine*, p. 154.

⁸³ TLA, TB, K. 19, pos. 48: “Corrispondenza postale. Roveredo. Modesto e Giuseppe Maria de Fedrigotti col sig. barone Gian Francesco de Taxis”, prot. 72/1, lettera 5 luglio 1757.

li, sappiamo che, probabilmente all'inizio degli anni Sessanta – il documento, non datato, è verosimilmente posteriore alla tabella settimanale sopra citata – venne assunto il primo corriere per la zona delle Sette Pievi (valli Giudicarie). Lo specifica una nota apposta dallo stesso Giovanni Francesco al contratto di assunzione: “questo è il primo corriere delle nominate Sette Pievi a cui ho dato la patente perché il commercio s'inflorida”. Il corriere, Domenico Bernardinelli, al quale venivano forniti “cordone, e corneta, acciò ogni persona lo rispetta”, era tenuto ad arrivare a Trento una volta alla settimana (il martedì mattina) e a ripartire poi la sera stessa⁸⁴.

Dal gennaio del 1765 fu introdotto dal maestro di posta di Augusta (procuratore del principe Thurn und Taxis di Regensburg) e dal conte Taxis di Innsbruck un “carrozone” che viaggiava da Augusta a Verona e ritorno, una volta alla settimana; ai maestri di posta di Bolzano e Trento, che per tale servizio mettevano a disposizione “cavalli ed altro”, venne accordato un compenso⁸⁵.

L'ufficio postale di Trento, nel periodo di Giovanni Francesco, giocava poi un ruolo importante anche nella trasmissione della corrispondenza privata tra la corte di Vienna e quella di Firenze nel tratto di sua competenza, fino a Rovereto⁸⁶.

Va poi rilevato, di passaggio, che il lavoro di corrieri e postiglioni doveva essere piuttosto rischioso, e non solo per le strade pericolose e scomode o per la costante possibilità di essere rapinati – rischio condiviso per altro da tutti i viaggiatori –, ma anche per i disagi che potevano essere causati dagli stessi fruitori del servizio postale. Le disposizioni elencate dalla *Postmeister-Ordnung* (14 dicembre 1748)⁸⁷, riprese poi dalla *neue Postordnung* del 24

⁸⁴ TLA, TB, K. 22, pos. 13: “Nomine e installazioni di secretarj, ed ufficiali di posta (portalettere e corrieri)...”, 1743-1767, n. 32: *Patente del Corriere delle Sette Pievi*.

⁸⁵ TLA, TB, K. 22, pos. 5, prot. 76/72, minuta di una relazione di Giovanni Francesco Taxis Bordogna, ca. 1765. Giovanni Francesco aggiunge che, allorché lo stesso anno il conte Taxis di Innsbruck impose al maestro di posta di Bressanone di raddoppiare il costo delle spedizioni, tra “il pubblico, e il volgo” circolarono varie voci sul motivo di tale aumento: secondo alcuni, il conte Taxis aveva voluto “reintegrarsi delle spese del carrozone”. Bonaventura Foppolo precisa che la prima carrozza postale (detta “Mantovana”) che da Augusta arrivava a Mantova, con tappa intermedia Verona, iniziò il suo corso nel 1754, attraversando abusivamente il territorio della Repubblica di Venezia. Nel 1764 il principe Thurn und Taxis propose al senato veneto un nuovo progetto per la diligenza Augusta-Verona, che iniziò il suo corso, dapprima in via sperimentale, con l'accordo del maestro di posta di Innsbruck e della compagnia dei corrieri veneti. Foppolo, *I Tasso maestri della posta imperiale*, pp. 247-249. Si veda anche TLA, TB, K. 22, pos. 1, prot. 76/70 (istruzione luglio 1764).

⁸⁶ Si veda a questo proposito la corrispondenza di Gesualdo Galeotti, direttore delle poste di Mantova, con Giovanni Francesco Taxis Bordogna: TLA, TB, K. 19, pos. 49.

⁸⁷ Pöck, *Supplementum codicis Austriaci*, pp. 387-391.

dicembre 1755⁸⁸ – emesse da Maria Teresa per i territori dell’Austria superiore e anteriore – lasciano intuire il livello di violenza cui erano potenzialmente sottoposti uomini e animali impiegati nel trasporto: il punto 9 di entrambi gli ordinamenti imponeva infatti espressamente ai passeggeri di portare pazienza (“in Geduld zu stehen”) se, per varie ragioni, nelle stazioni non c’erano cavalli a immediata disposizione, e autorizzava i maestri di posta a difendersi con la violenza (“Gewalt mit Gewalt abzutreiben”) nel caso subissero offese fisiche o verbali (“verbal- oder real-Injurien”). Il punto successivo aggiungeva addirittura la proibizione per i passeggeri di portare con sé fruste (“Peitschen”). I casi di maltrattamento dei cavalli e dei postiglioni da parte dei viaggiatori dovevano essere molto frequenti, se una sovrana patente del 1750 tornava a ribadire proprio quest’ultimo divieto:

“nonostante l’ordine delle poste (...) con cui fu del tutto proibito a chi viaggia per la posta il prender seco scuriade, nulladimeno vengano queste contra questa nostra espressa proibizione arditamente di nuovo usate, e con le medesime da’ servidori, che siedono sopra le carrozze vengano battuti tanto i cavalli, quanto li postiglioni sì gravemente, e di continuo, che massimamente in tempo assai caldo, o sopra strade montuose, o sassose, ovvero se le carrozze sono pesanti, o molto caricate di bagaglio, o di persone, a’ medesimi cavalli vien tolto il respiro, e vengono sì fattamente strapazzati, che o subito, o in poche ore restano sulla strada, o vengano affatto stroppiati a casa, in modo tale, che non puonno più, o solamente dopo molto tempo esser adoperati”⁸⁹.

b) Mappe e itinerari: strumenti di viaggio e di conoscenza pratica del territorio e fonti per la storia postale

Le stazioni di posta in territorio trentino-tirolese sono immediatamente identificabili grazie ad alcune mappe geografiche: ci riferiamo in particolare all’*Atlas Tyrolensis*⁹⁰, celebre “impresa cartografica” pubblicata per la prima volta nel 1774 (quindi pochi anni dopo l’incameramento) che si colloca nel contesto della modernizzazione riformista di Giuseppe II. Si tratta di una carta straordinariamente dettagliata e precisa, realizzata su venti grandi fogli da due contadini innsbruckesi autodidatti, Peter Anich e Blasius Hueber⁹¹. Tra le moltissime informazioni fornite attraverso i simboli spiegati nella legenda vi sono anche le ubicazioni delle stazioni postali, indicate dalla tipica cornetta del postiglione (figg. 5, 6, 7).

Le mappe sono fonti utilissime sulle vie di comunicazione, soprattutto dalla seconda metà dal Settecento allorché, come osserva Aldo di Biasio per

⁸⁸ Petzek, *Systematische-chronologische Sammlung*, pp. 307-334.

⁸⁹ ASTn, ACC, fasc. 53, ordine emanato dal podestà di Rovereto Domenicantonio Nocher, 30 settembre 1750, riportante la sovrana patente 27 agosto 1750.

⁹⁰ *Tyrolis sub felici regimine*.

⁹¹ Blanco, *Rilevare, misurare, rappresentare il territorio*, pp. 49-62.



Figg. 5, 6, 7. Particolari dell'Atlas Tyrolensis, 1774, tavole 13, 17 e 18: le stazioni di Pergine, San Michele ed Egna contrassegnate dalla cornetta postale (Trento, Biblioteca comunale, FC, TG 1 g 1).

il caso italiano, le strade – e specialmente le strade postali – iniziarono a essere indicate in modo sempre più preciso⁹².

Accanto ad esse vanno prese in considerazione le guide e gli itinerari postali, appartenenti a un genere editoriale che risale al XVI secolo, a partire dal 'prototipo' anonimo, pubblicato nel 1562 probabilmente a Brescia, dal titolo *Le poste, necessarie a corrieri e viandanti*. Dell'anno seguente è il primo manuale firmato, a opera del maestro delle poste di Roma Giovanni da l'Herba, coevo al *Raißbüchlin* dell'insegnante di Augusta Jörg Gail⁹³. Numerose altre guide verranno pubblicate anche nel secolo successivo e tra queste vogliamo menzionare almeno la celeberrima opera del direttore delle poste milanesi Ottavio Codogno del 1608: ne è stata recentemente condotta un'edizione critica, che tiene conto anche delle integrazioni posteriori apportate dal Codogno stesso⁹⁴. Questi testi, nati con uno scopo molto pratico – ossia quello di permettere al viaggiatore di programmare e controllare il percorso, e di evitare possibili truffe –, ripetutamente ristampati (anche decine di volte), rappresentano delle fonti molto preziose nella prospettiva della storia materiale delle poste: vi vengono infatti indicati gli itinerari, le stazioni o altre informazioni utili come le locande e gli alberghi dove sostare.

Per il Settecento una guida di grande interesse è *Il viaggio in pratica* di Giovanni Maria Vidari, corriere della Repubblica di Venezia, pubblicato più volte nel corso del secolo: la prima edizione è del 1718, seguita da successive ristampe a cadenza grossomodo decennale, fino alla nona del 1797. Prendiamo in considerazione la terza edizione del 1742 (fig. 8), dove sono

⁹² Queste infatti "completano la fisionomia della carta, e sono un elemento da cui non si può più prescindere perché rappresentano il modo in cui gli Stati e le genti possono comunicare tra loro, superando i confini politici e amministrativi". Di Biasio, *Le strade della posta*, p. 32.

⁹³ Sugli itinerari di viaggio si rimanda a Behringer, *Südtirol à la carte*, pp. 27-45; si veda anche Fedele, Gallenga, "Per servizio di nostro Signore", pp. 198 e segg.

⁹⁴ Fedele, Gerosa, Serra, *Europa postale*.

descritte le vie di accesso a Trento da varie direzioni. Se da Venezia l'itinerario indicato è la Valsugana, con le stazioni di Primolano – territorio della Serenissima – Borgo e Pergine⁹⁵, da Padova, stando a Vidari, si raggiungeva più comodamente Trento passando per Verona, quindi da sud e non più da est, attraverso Volargne, Peri, Ala e Rovereto⁹⁶. Si noti poi che la strada suggerita per raggiungere Vienna da Venezia passava per Trento (quindi ancora per la Valsugana, poi a nord, attraverso San Michele, Egna, Bronzolo, Bolzano ecc.)⁹⁷, e così pure il “viaggio più dritto, e più breve di tutti da Venezia a Londra”⁹⁸.

In molti manuali postali, come pure in altre fonti manoscritte, l'indicazione della lontananza da un luogo all'altro viene fornita attraverso una specifica unità di misura, la “posta”, ossia la “distanza ottimale tra due tappe”⁹⁹. Come suggerisce Clemente Fedele, l'affermarsi di tale unità di misura, accanto a quelle più antiche (ad esempio le giornate, o le ore di cammino), sta a segnalare l'emergere di una nuova percezione dello spazio e del modo di calcolarlo, proprio in conseguenza allo sviluppo della tecnica postale; ma si tratta di un criterio piuttosto fluido se, osserva ancora Fedele, esso considerava non solo la distanza lineare, ma pure altri fattori più o meno soggettivi (il tempo, la comodità del percorso ecc.).

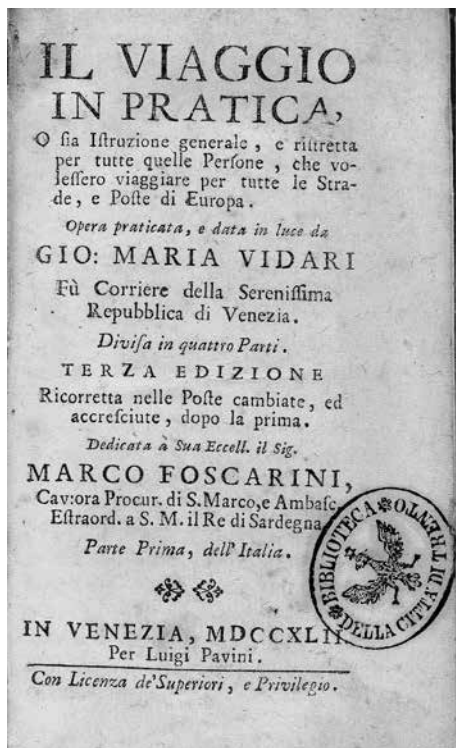


Fig. 8. Frontespizio del manuale di viaggio di Giovanni Maria Vidari, *Il viaggio in pratica* (1742).

⁹⁵ Anche la prima edizione del 1718 indica questo percorso, mentre una mappa postale di poco precedente (ca. 1710) non segnala alcuna strada postale nella Valsugana: il collegamento indicato da Venezia a Trento passa per Verona, Vicenza e Padova (fig. 9).

⁹⁶ Vidari, *Il viaggio in pratica*, pp. 10-11.

⁹⁷ Vidari, *Il viaggio in pratica*, p. 171.

⁹⁸ Vidari, *Il viaggio in pratica*, p. 183.

⁹⁹ Fedele, Gallenga, “*Per servizio di nostro Signore*”, p. 182.



Fig. 9. *Postarum seu veredariorum stationes per Germaniam et provincias adiacentes*, ca. 1710: particolare dell'area trentino-veneta (Trento, Biblioteca comunale, FC, GG 1 at a 2).

In Italia andò via via affermandosi una “posta” standard di 8 miglia (12 km circa)¹⁰⁰; ma se osserviamo il territorio di nostro interesse – pur con notevoli approssimazioni, essendo impossibile risalire con precisione alla reale distanza chilometrica che allora intercorreva tra due stazioni – l’entità di una “posta” non solo è diversa da quella della Penisola, ma pare sia mutare nel tempo, sia non essere univoca anche all’interno dello stesso percorso. Ad esempio: in un elenco manoscritto delle stazioni postali collocate tra Innsbruck e Trento (non datato ma verosimilmente stilato tra la fine del XVII secolo e l’inizio del successivo), i tratti Trento-San Michele e San Michele-Egna – entrambi sicuramente più lunghi di 20 km, oltre che piuttosto disagiati, come abbiamo visto – sono indicati come equivalenti a una posta; corrispondenti a una posta sono anche i pur più brevi tragitti Egna-Bronzolo e Bronzolo-Bolzano. Il tratto Innsbruck-Schönberg, ripido e pericoloso, è invece calcolato di una posta e mezza: cosicché la distanza complessiva tra Innsbruck e Trento risulta essere di 13 poste e mezza¹⁰¹. Questa indicazione si discosta da quanto riportato in un manuale pubblicato a Magonza nel 1764 dal consigliere del principe Taxis e commissario postale impe-

¹⁰⁰ Fedele, Gallenga, “*Per servizio di nostro Signore*”, pp. 183-184.

¹⁰¹ OeStA, FHKA, SUS, PA, Postwesen-Generalien (Alte Postakten), fasc. 14, c. 74.

riale Franz Joseph Heger, dove lo stesso itinerario, intervallato dalla medesime stazioni (Schönberg, Steinach, Brennero, Sterzing, Mittewald, Bressanone, Colma, Teutschen¹⁰², Bolzano, Bronzolo, Egna, San Michele) è costituito da 13 poste¹⁰³. È poi possibile raffrontare le distanze intercorrenti tra le varie stazioni con i relativi tempi di percorrenza, così come registrati nel 1746 dal maestro di posta di Nassereith (Tirolo occidentale) Johan Sterzinger¹⁰⁴, che confermano la disomogeneità della “posta” come unità di misura: i tratti di strada tra Innsbruck ed Egna vennero tutti percorsi in tempi relativamente rapidi (dalle due alle tre ore); cinque ore ci vollero per raggiungere San Michele da Egna; quindi tre ore da qui a Trento e altre cinque da Trento a Rovereto.

Torniamo al Vidari: l’ultima parte del volume contiene le descrizioni dettagliate di alcuni dei viaggi intrapresi dall’autore, a uso di chi avrebbe ripercorso le stesse vie. Si tratta di indicazioni di natura estremamente pratica (dove occorre esibire il passaporto, dove conviene mangiare e pernottare ecc.): una sorta di vademecum per il viaggiatore e il corriere. Nonostante le notizie siano piuttosto ripetitive, vale la pena di trascriverne un esempio tratto dal tragitto Venezia-Vienna, che permette anche di farsi un’idea della velocità dei contatti postali dalla parte orientale:

“Siamo partiti (...) da Venezia, siamo andati a Mestre e (...) siamo pure andati a dormire a Castel Franco. Il giorno seguente a pranzo a Carpenedo, e la notte al Ponte del Cison per non poter arrivare a Premolan [Primolano], e qui si paga il passo del Ponte; ma sarà meglio arrivare a Premolan dove si sta benissimo. Il giorno seguente si fece colazione a Grigno primo dazio dell’Imperadore, dove li daziari fecero qualche resistenza sopra il passaporto dicendo, che non era del tutto sottoscritto, nulladimeno ci lasciarono passare, perciò è bene esser avvertito per esimersi da tale operazione. La notte al Borgo Valsugana. Il giorno seguente a pranzo a Trento alla Rosa, dove pure si mostrò il passaporto. La notte all’Avis [Lavis]. Il giorno seguente a pranzo ad Egna. La notte a Bolzano alle Due Chiavi, dove si mostrò il passaporto, e fecero l’istesso, che a Grigno...”¹⁰⁵.

c) In città: topografia dei luoghi postali

La locanda alla Rosa menzionata dal Vidari (che, assieme alla sopra citata locanda Europa, è annoverata tra le migliori di Trento anche da un’analogo

¹⁰² Tale toponimo, non più esistente, è indicato nell’*Atlas Tyrolensis*, corredato dalla consueta cornetta postale, poco più a sud di Campodazzo. A questo proposito si veda anche Rampold, *Eisacktal*, p. 447.

¹⁰³ Heger, *Post-Tabellen*, p. 78.

¹⁰⁴ Wurth, *Die Tiroler Taxis*, p. 79.

¹⁰⁵ Heger, *Post-Tabellen*, pp. 296-297.

ga guida di fine Settecento redatta da Domenico Boccolari¹⁰⁶), era situata poco oltre la porta settentrionale della città, quella di San Martino, nella contrada delle Osterie tedesche (attuale via Suffragio); le prime attestazioni della sua attività risalgono alla prima metà del XV secolo¹⁰⁷. Il portale ad arco dell'edificio che la ospitava, al civico 41, è decorato da una serie di rose e la chiave dell'arco è significativamente ornata da una cornetta postale (fig. 10).

Come già ricordato, sede dell'ufficio postale era il palazzo sito tra gli attuali largo Carducci e via degli Orbi, ricostruito nel Settecento – come riporta Aldo Gorfer – su precedenti nuclei medievali e tardomedievali. Lo stemma scolpito che sormontava il portale andò purtroppo disperso nel corso degli ultimi restauri del 1992¹⁰⁸. Se ne conserva tuttavia una fotografia¹⁰⁹: lo stemma (con l'aquila bicipite e il tasso) è contornato da due cornette postali, e sotto di esso un'iscrizione, che sembra però piuttosto recente, ricordava che quella era appunto la “sede delle poste tassiane 1500-1770”.

La posta “d'Italia” entrava a Trento da Port'Aquila. La porta veniva chiusa durante la notte, il che impediva l'accesso in città dopo una certa ora¹¹⁰. Questa prassi, secondo il maestro di posta, rappresentava un “grand disordine” – così esponeva nel 1760 Giovanni Francesco al conte Carlo Firmian, plenipotenziario della Lombardia austriaca al quale si chiedeva di intervenire¹¹¹ –, soprattutto per i corrieri ordinari e le staffette militari provenienti da Mantova che, passando per Rovereto, spesso arrivavano a Trento nelle ore notturne; cosicché “la valigie è obbligata a stare abbandonata dall'istesso postiglione avanti il restello chiuso, quale viene serrato in tempo di notte per li contrabandi e trafuggi di dazio fuori dalla Porta d'Aquila”. Il postiglione doveva quindi scendere da cavallo, andare a piedi per la strada della Cervara, arrivare all'altezza della torre del castello del Buonconsiglio e qui, “sonando la corneta”, chiamare la guardia: in tutto questo tempo le valigie postali restavano incustodite ed esposte “al sommo pericolo” perché “qualche spia, o persona malvivente, potrebbesi prendere un mazzo, o anchora il cavallo stesso con la valigie”. Il maestro di posta proponeva che la situazione venisse risolta dal principe vescovo, il quale avrebbe potuto ordinare al suo daziale di aprire la porta qualora l'ordinario arrivasse nottetempo, oppure

¹⁰⁶ Boccolari, *Nuova descrizione*, p. 56.

¹⁰⁷ Luzzi, *Stranieri in città*, p. 232.

¹⁰⁸ Gorfer, *Trento città del Concilio*, p. 241.

¹⁰⁹ Pubblicata in Rauzi, *Trento da vedere*, p. 118.

¹¹⁰ Clemente Fedele segnala che, nello Stato pontificio, gli uffici di posta erano spesso fuori dalle mura delle città, proprio per aggirare il vincolo della chiusura notturna delle porte. Fedele, Gallenga, “*Per servizio di nostro Signore*”, pp. 188-189.

¹¹¹ TLA, TB, K. 11, pos. 12, prot. 76/57, lettera di Carlo Firmian a Giovanni Francesco Taxis Bolognina, 3 giugno 1760.



Fig. 10. Portale della locanda alla Rosa in via Suffragio a Trento, già contrada delle Osterie tedesche.

far applicare “un filo di ferro dal restello fin alla torre del castello, che il postiglione può sonare alla guardia senza fare passi”¹¹².

La questione, sollevata presso la camera aulica di Innsbruck, non ebbe facile soluzione e diede adito a un’annosa disputa tra i maestri di posta e il principe vescovo, come di consueto ‘mediata’ attraverso il governo tirolese; i due contendenti scrivevano a quest’ultimo, che a sua volta riportava a ciascuno il contenuto delle istanze dell’altro. Non si seguiranno qui tutti i passaggi della lite (il cui nodo, più di principio che di sostanza, era chi dei due litiganti dovesse pagare una piccola somma alla persona addetta ad avvisare la guardia nel caso di arrivo notturno della posta), documentata dalle minute di Giovanni Francesco Taxis Bordogna al governo e dalle risposte di quest’ultimo; basti solo dire che dai rapporti del maestro di posta trapela un’irritazione per le argomentazioni del principe vescovo tanto esplicita da risultare quasi sorprendente. A ogni modo, alla fine fu quest’ultimo a spuntarla: la lite venne risolta con un accordo tra Giovanni Francesco e il daziale del principe vescovo, secondo cui il primo si sarebbe sobbarcato al pagamento di una somma annuale di cinque fiorini al secondo, affinché all’arrivo dei corrieri notturni si impegnasse ad “andare alla Cervara in faccia alla Torre del Castello, e chiamare la guardia con queste parole: aprite la Porta dell’Aquila, perché è venuta la valige di Mantova; e così il postiglione starà

¹¹² TLA, TB, K. 11, pos. 12, prot. 76/56, minuta di Giovanni Francesco Taxis Bordogna al conte Firmian, 31 maggio 1760.

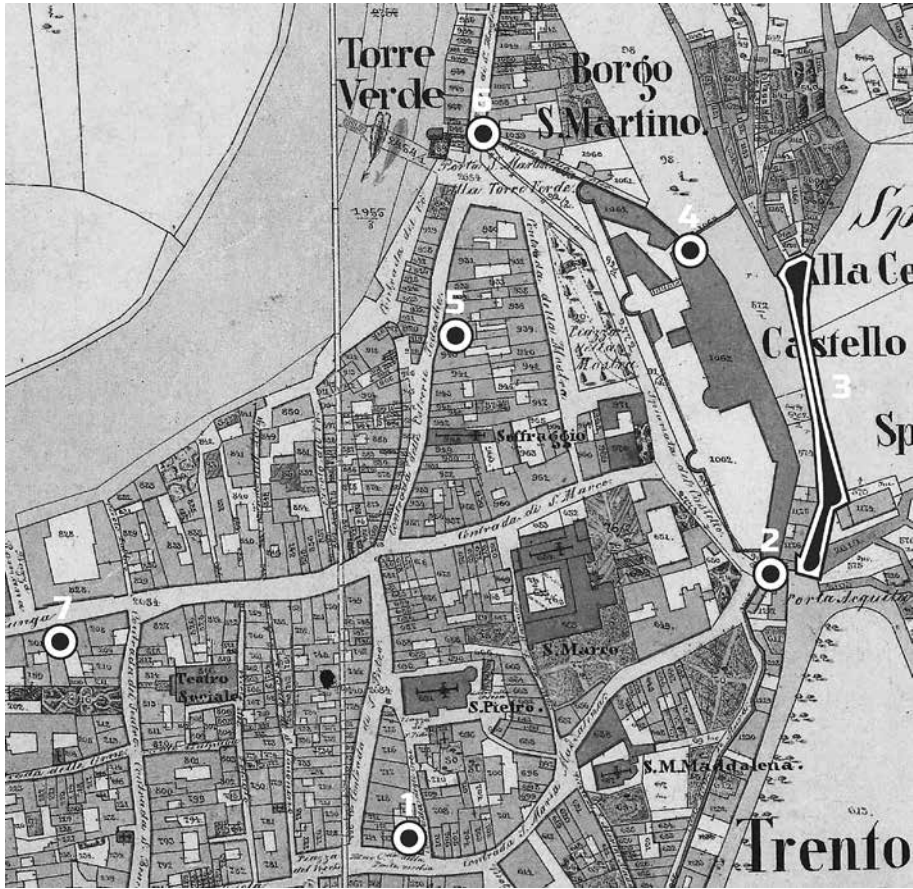


Fig. 11. I luoghi 'postali' della città di Trento: la casa delle poste (1), Port'Aquila (2), la Cervara (3), la torre del castello (4), la locanda alla Rosa (5), la porta di S. Martino (6), la locanda Europa (7). Mappa elaborata sulla base di un particolare di una carta catastale ottocentesca pubblicata in *Trento: ieri oggi domani*.

frattanto a custodire la sua valige, e non la abbandonerà come per il passato”¹¹³ (cfr. fig. 11).

¹¹³ TLA, TB, K. 11, pos. 12, prot. 76/62, accordo 9 novembre 1762. L'accordo è sottoscritto da Giovanni Francesco Taxis Bordogna, dal suo segretario Giovanni Giorgio Giacomo Plonner e dall'ufficiale di posta Giuseppe Platner come testimoni, e da Giangiuseppe Ghebel a nome del daziale Valentino de Tommasi, analfabeta.

III. Equilibri e tensioni nel contesto politico-istituzionale trentino e tirolese

L'apertura notturna di Port'Aquila lascia trapelare un contrasto sicuramente non nuovo tra il casato e il principe vescovo; ed è significativo che, per opporsi alle argomentazioni di quest'ultimo, Giovanni Francesco sottolineasse il legame della sua famiglia con la casa d'Austria: "li miei antecessori sono stati graziati dalli Augustissimi Imperatori, e serenissimi Arciduchi per li bene meriti, e servigi prestati in tempo del SS. Concilio di Trento, e delle guerre del secolo decimosesto, e continuatamente fino al presente"¹¹⁴; perciò – questo il punto fondamentale – non sarebbe stata competenza del principe vescovo dare ordini all'ufficio di posta.

Ciò ci introduce a un'ulteriore questione, ossia quella delle relazioni tra la famiglia Taxis Bordogna e i poteri locali con cui essa doveva necessariamente entrare in contatto. Il contesto istituzionale nel quale si muoveva non solo l'impresa economica, ma benanche l'esistenza stessa dei maestri di posta, era estremamente complesso.

Nel periodo che prendiamo qui in considerazione, le facultà del principe vescovo si declinavano su tre piani, territorialmente non coincidenti: il potere spirituale, esercitato su tutta la diocesi, comprendente anche Bolzano; il potere temporale, limitato alla parte di diocesi non soggetta alla contea del Tirolo, ma esteso anche ad alcuni territori confinanti e appartenenti ad altre diocesi; il principe vescovo era, infine, membro confederato della provincia tirolese, e in quanto tale riconosceva la superiorità dei conti del Tirolo in alcune importanti materie (militari, fiscali e giudiziarie)¹¹⁵.

Nei rapporti della famiglia Taxis Bordogna con le autorità trentine si riflette anche, in qualche modo, la posizione non univoca – qui solo sinteticamente evocata – del principato vescovile sia rispetto al Tirolo, sia all'interno dell'impero.

Disputa con il principe vescovo

Quando a metà del Settecento Leopoldo Ernesto Firmian, coadiutore del principe vescovo, elencò gli abusi che andavano a ledere i diritti di quest'ultimo, menzionava, tra le altre cose, il fatto che i tribunali di Innsbruck avevano più volte accettato ricorsi in materia civile da parte di sudditi trentini, le cui cause avrebbero dovuto essere giudicate dal consiglio aulico di Tren-

¹¹⁴ TLA, TB, K. 11, pos. 12, prot. 76/60, minuta al governo di Innsbruck, Trento, 8 agosto 1762.

¹¹⁵ Donati, *Il principato vescovile di Trento*, p. 71.

to: tra le persone coinvolte, il Firmian alludeva anche a Ferdinando Filippo Taxis Bordogna¹¹⁶, maestro delle poste di Bolzano.

Probabilmente per porre fine a queste pratiche percepite come illegittime, il principe vescovo Francesco Felice Alberti pretese formalmente di considerare i Taxis Bordogna come suoi sudditi, e in quanto tali di sottometerli alla giurisdizione vescovile. Essi, per contro, si definivano “vassali austriaci”, pertanto “affatto indipendenti da questo monsignor Principe”¹¹⁷, in virtù della nobiltà imperiale austriaca concessa da Carlo V al capostipite Bonus Bordogna nel 1546¹¹⁸, nonché della “Transazione” stipulata nel 1662 tra i conti del Tirolo e il principe vescovo, che esonerava alcune categorie di cittadini, tra i quali i maestri di posta, dal *foro tridentino*¹¹⁹.

Questa disputa di competenza giurisdizionale, cronologicamente quasi sovrapposta alla lite per l’apertura di Port’Aquila, fu condotta, per così dire, a suon di documenti, promemoria, petizioni, suppliche, prodotte da ambo le parti, che permettono di ricostruire l’intera vicenda e i suoi strascichi.

Il governo di Innsbruck ordinò al principe vescovo, nel settembre del 1762, di riconoscere il titolo di barone alla famiglia Taxis Bordogna, e quindi la nobiltà austriaca¹²⁰; ciò nonostante l’anno successivo il capitolo del duomo di Trento rifiutò a Ferdinando Alberto, figlio di Ferdinando Filippo, la nomina a priore di San Tommaso (nei pressi di Riva del Garda) di cui era stato insignito dalla Santa Sede, proprio perché non in possesso della baronia. Il governo tirolese, sollecitato dalla lamentale della famiglia, interveniva di nuovo definendo “ganz irrsam” le motivazioni del capitolo, invitandolo ad ammettere una volta per tutte il “Freyherren-Stand” dei Taxis Bordogna¹²¹.

Nel frattempo il principe vescovo Alberti era morto e nel periodo di vacanza della sede episcopale i canonici capitolari che fungevano da ammini-

¹¹⁶ Donati, *Ecclesiastici e laici*, pp. 223-224.

¹¹⁷ TLA, TB, K. 11, pos. 9, prot. 76/12, minuta di Giovanni Francesco Taxis Bordogna al consigliere Schueller, Trento 16 novembre 1762.

¹¹⁸ OeStA, AVA, AA, RAA, AR, K. 40, fasc. 40.10; una copia in TLA, TB, K. 17, pos. 1.

¹¹⁹ TLA, TB, K. 11, pos. 9, prot. 76/64, minuta di un’esposizione al governo di Innsbruck, 14 dicembre 1759, e prot. 76/67, minuta di una relazione alla corte di Vienna 9 novembre 1762. L’originale della “Transazione” è in ASTn, APV, AT, serie I, XX, b. 67, fasc. 2, *Transactu anni 1662*....; l’immunità postale è sancita all’art. 18.

¹²⁰ Risoluzione governiale 11 settembre 1762, ASTn, APV, AT, serie I, XXIII, b. 81, fasc. 54 (*Adelserhebungen*), v; una copia in TLA, TB, K. 11, pos. 9, prot. 86/1.

¹²¹ Dispaccio 16 aprile 1763, TLA, TB, K. 11, pos. 9, prot. 77/63. Copie recenti dattiloscritte in TLA, TB, K. 11, pos. 9 e in BCT, BCT1-1266. Si vedano anche le successive disposizioni della cancelleria principesco-vescovile: ASTn, APV, LC, vol. 42, nn. 166-167 (cc. 171-173), in data 6 luglio 1763 (ringrazio Marco Stenico per la segnalazione).

stratori *in temporalibus* ordinarono al rettore del collegio notarile di Trento, Giovanni Paolo Ciurletti, di intimare a tutti gli avvocati e i notai di

“non accordare per lo avvenire alle famiglie Bordogna de Tassis di questa città in qualunque atto, sì giudicale, che di pubblico instrumento, altro titolo o denominazione se non se quella appunto di Bordogna de Tassis astenendosi quindi da quella semplicemente ‘de Tassis’ (...) sotto pena in caso di scoperta contravvenzione della sospensione della rispettiva loro professione da incorrersi irremissibilmente”¹²².

Questa prescrizione era molto probabilmente volta a distinguere nettamente i Taxis Bordogna trentini dai casati Taxis di più alta nobiltà.

Una risoluzione di Maria Teresa dell'agosto 1763 inviata al “tribunale del revisorio dell’Austria superiore e anteriore” dava ancora ragione ai maestri di posta:

“a voi deve esser noto, quali discordie siano nate tra li colonnelli delle Poste di Trento e Bolzano, Ferdinando Filippo, come pure Gian Francesco Bordogna baroni de Taxis da una parte, e dall'altra parte tra il vescovo di Trento in puncto exemptionis a foro Tridentino. Avendo dunque dalle relazioni dateci dalla nostra Rappresentazione, e Camera dell’Austria superiore, e dalle aggiunte notizie inteso, che la famiglia de Bordogna de Taxis abbia a sufficienza dimostrata la vecchia sua nobiltà, anche avanti il tempo dell'imperatore Massimiliano I, deve quella esser mantenuta nella esenzione della giurisdizione di Trento, della quale esenzione altresì gode il possesso. E siccome è certa e chiara l'esenzione personale dell’Uffizio della Posta, fino alli postiglioni inclusive. Così pure anche questi manifesti diritti debbono essere nel suo valore mantenuti, e parimente le famiglie de baroni Bordogna de Taxis debbono nella sua esenzione dal foro di Trento, e dandosi il caso anche con rimedi compulsivi esser difese”¹²³.

Ciò non chiuse affatto la disputa, che si protrasse ancora per anni. I decreti governativi e le risoluzioni sovrane emesse in seguito e volte a ribadire l'esenzione giurisdizionale dei Taxis Bordogna e dei dipendenti dell'ufficio di posta¹²⁴ segnalano infatti prolungate resistenze da parte vescovile: nel 1766 il cancelliere aulico di Trento, Gian Battista Gentilotti, rivolgeva

¹²² BCT, BCT1-1266, n. 33, ordinanza 25 febbraio 1763. La minuta del documento si trova in ASTn, APV, LC, serie II, vol. 42, n. 55, c. 62. Una copia recente dattiloscritta è conservata in TLA, TB, K. 11, pos. 9.

¹²³ TLA, TB, K. 11, pos. 9, prot. 76/69, risoluzione 25 agosto 1763 (anche in copia manoscritta, TLA, TB, K. 11, pos. 9, prot. 77/54; una copia a stampa è conservata in BCT, T I-op a 287).

¹²⁴ TLA, TB, K. 11, pos. 9, prot. 76/78 (decisione governiale 8 ottobre 1763); TLA, TB, K. 11, pos. 9, prot. 77/55 (dispaccio governiale al principe vescovo 18 agosto 1764) e prot. 77/56 (dispaccio governiale a Giovanni Francesco Taxis Bordogna, 10 settembre 1764). Il canonico Sigismondo Antonio Mancini riferisce che, nel corso della seduta del consiglio aulico del 27 giugno 1764, “fu rigettato il memoriale del Bordogna (...) sottoscritto ‘devotissimo’ senza il ‘sudito’”: Mancini, *Diario*, 2, p. 171. Si veda inoltre ASTn, APV, AT, serie I, XXIII, b. 81, fasc. 55 (*Exemptionen Adeliger in Steuer u. Gericht*), c (1765-1772).

una supplica a Maria Teresa a nome del principe vescovo Cristoforo Sizzo de Noris – che venne poi respinta – volta a costringere i Taxis Bordogna “a prestare il dovuto omaggio al [loro] principe naturale”¹²⁵; e ancora nel 1773 il capitolo del duomo negò a uno dei figli di Giovanni Francesco, Ferdinando Vincenzo, la possibilità di accedere a un canonicato (punto su cui fu costretto a cedere poco dopo) rifiutandosi, di nuovo, di riconoscergli la nobiltà austriaca. Probabilmente fu prodotto proprio in questa occasione un diffuso promemoria a stampa non datato¹²⁶ “per rimostrare quanto erroneamente la famiglia Bordogna de Tassis stabilisca la da essa adottata idea di pretendere l’esenzione dai tribunali trentini come famiglia austriaca nobilitata avanti l’anno 1500 immatricolata provinciale tirolese”. Secondo tale promemoria, i “cardini” su cui poggiavano le pretese della famiglia – “l’uno (...) stabilito sopra la base dell’offizio di mastro di posta della città di Trento: quasi che questo atto sia a donare all’intera famiglia la vantata prerogativa: l’altro (...) collocato sopra il sostegno d’una supposta antica nobiltà capace a fornirgli una ragion di tal natura” – sarebbero stati “di sì poca fermezza, che nulla più facile riesca quanto il conquassarli, e scomporli, perché mancanti di sufficiente, e solido fondamento”. Questo, che sembra essere l’ultimo atto della strenua opposizione vescovile, diede adito a una nuova produzione di genealogie, copie di antiche patenti e privilegi, proteste, nelle quali i maestri di posta tornarono a lamentare le “assurd[e] illazion[i]” contro di loro avanzate¹²⁷.

La tenacia con cui il principato vescovile ignorò lungamente le prescrizioni sovrane – e che può apparentemente sembrare un’impuntatura su una questione tutto sommato secondaria – va interpretata alla luce della complessa realtà istituzionale sopra brevemente tratteggiata: su questo sfondo, il riconoscimento della nobiltà austriaca dei Taxis Bordogna, e quindi il loro essere sudditi di Maria Teresa, doveva apparire al principe vescovo come una possibile insidia per la propria sovranità.

¹²⁵ TLA, TB, K. 11, pos. 9, estratto di protocollo 7 aprile 1766, anche in BCT, T I-op a 287: “Di bel nuovo si notificchi, che la Sagra Maestà (...) per ciò che riguarda la famiglia del Barone de Taxis, conferma in tutto e per tutto il sovrano decreto concepito in causa il giorno dei 25 agosto 1763 e spedito al governo dell’Austria Superiore”.

¹²⁶ BCT, T I-op a 287; una copia manoscritta in TLA, TB, K. 11, pos. 9. La presunta datazione del promemoria è suggerita da una nota del diario di Sigismondo Antonio Mancini del 27 luglio 1773: “il vescovo (...) s’interessa nel’affare Bordogna, e pone alle stampe: admette però dopo il partito d’accomodamento”. Mancini, *Diario*, 2, p. 243.

¹²⁷ TLA, TB, K. 11, pos. 9, prot. 86/2 (e in versione tedesca TLA, TB, K. 11, pos. 9, prot. 76/159). Altri memoriali e copie di lettere, molte delle quali senza numero di protocollo, sono tutte conservate in TLA, TB, K. 11, pos. 9.

La città di Trento godeva di una sorta di franchigia postale, per la quale solo le lettere che varcavano il confine tirolese venivano pagate sia alla spedizione che alla recezione. Esenti da tasse postali erano invece le lettere inviate con i corrieri ordinari che rimanevano entro il territorio tirolese. Come ricostruiva il maestro di posta Giovanni Francesco in una supplica a Maria Teresa, dopo la morte di Lucia Ropele (1688) per alcuni dei figli di quest'ultima, ancora in età "pupillare", venne nominato un curatore che, allo stesso tempo, era anche console della città: da qui era nato "lo scandaloso abuso" per cui i cittadini di Trento iniziarono a non pagare più alcunché per il servizio postale. Tale prassi era continuata anche sotto l'amministrazione del padre di Giovanni Francesco, Lorenzo Antonio, il quale "per soverchia bontà concedette la franchigia non solo a' cittadini, ma ben anche a parecchie case de' cavalieri, de' suoi amici, e di tutti li conventi"; fino a che il controllorato non aveva ripristinato le tariffe regolari ("quantunque abbia durata molta pena questo signor controleur a ridur[re i cittadini] al pagamento")¹²⁸. Dopo il ritiro dei controllori, nel 1754, la città richiese che la franchigia venisse ripristinata nei termini estensivi in cui era stata goduta nei decenni precedenti¹²⁹; ciò diede origine a una lite tra la città, che riteneva di detenere un antico diritto di esenzione, e i Taxis Bordogna i quali, da parte loro, reputavano tale pretesa non solo illecita, ma pure non più tollerabile. Secondo Giovanni Francesco il motivo dell'acredine, ancora una volta, andava ricondotto al legame diretto della sua famiglia con la casa d'Austria: "l'ufficio superiore delle poste di Trento, non per altra colpa, che per essere austriaco, ha mai sempre avuta la sventura di essere in questo luogo poco favorevolmente ricevuto e risguardato"¹³⁰. Il governo tirolese – che, come di consueto, fungeva da autorità dirimente nelle questioni riguardanti i maestri di posta – respinse infine le richieste della città, imponendole di pagare le normali tariffe postali per le spedizioni fuori dal Tirolo¹³¹.

Vale infine la pena di fare cenno a un'ulteriore tensione con l'amministrazione cittadina, apparentemente molto minuta ma carica di significato, che si

¹²⁸ TLA, TB, K. 21, pos. 1, minuta di supplica s.d. (ma ca. 1754).

¹²⁹ TLA, TB, K. 22, pos. 12, prot. 76/50, copia di una supplica spedita al governo di Innsbruck dal magistrato consolare di Trento riguardante l'esenzione dalle tasse postali, s.d. (ma ca. 1754). Si veda anche ASCTn, *Comune di Trento, Antico regime, Libri actorum*, "Atti civici dal 1 giugno 1753 fino li 7 giugno 1755", ACT1-3943, c. 109, seduta del magistrato consolare 22 marzo 1755, in cui si discussero le disposizioni relative al costo eccessivo praticato dall'ufficio di posta di Trento per la spedizione ordinaria delle lettere fuori dal Tirolo.

¹³⁰ TLA, TB, K. 21, pos. 1, minuta di supplica s.d. (ma ca. 1754).

¹³¹ TLA, TB, K. 23, pos. 2, fasc. 2, prot. 75/74, decisione governativa 3 giugno 1755.

manifestò qualche anno dopo, come ci rivelano i protocolli delle sedute del magistrato consolare di Trento. Nel 1763 tale organo cittadino stabilì di presentare un ricorso al capitolo del duomo contro alcuni membri della famiglia Taxis Bordogna che avevano vestito a lutto in occasione della morte del barone Filippo Crosina, contravvenendo quindi alle leggi a questo proposito stabilite dal magistrato consolare stesso. La preoccupazione di quest'ultimo – qui il punto interessante – era che i Taxis Bordogna si ritenessero esenti dalle leggi cittadine, e che la loro inosservanza potesse costituire un pericoloso precedente:

“Siccome si può dubitare che detta famiglia pretenda qualche privilegio ed esenzione, e che forse ostentar voglia (...) di essere in possesso di andar esente dalle leggi di questa patria, ricorriamo per tanto alle signorie loro illustrissime reverendissime, supplicandole additarci e dichiararci, se mai a detta famiglia competisca qualche particolare prerogativa, e in caso negativo, come si potrebbe astringer la medesima a uniformarsi, ovvero ad eseguire le pene pecuniarie, e di sospensione della cittadinanza, che sono indette contro li trasgressori della legge antedetta, che proibisce i vestiti di lutto”¹³².

Come si deduce dai verbali delle sedute successive¹³³, i Taxis Bordogna finirono per adeguarsi alle norme cittadine.

La questione sollevata, pur molto puntuale e risoltasi in breve tempo, appare rilevante sotto l'aspetto dei rapporti tra la città e il casato, ed è significativo che essa abbia luogo proprio nello stesso torno di tempo nel quale si stava consumando la sopra menzionata disputa con il principe vescovo: anche in questo caso, ciò che indisponeva e allarmava le autorità di Trento erano i privilegi e le esenzioni che i Taxis Bordogna avrebbero preteso in deroga alle leggi delle città.

*

Il sistema postale nell'età preindustriale, ha scritto Brigitte Mazohl, potrebbe essere graficamente rappresentato non tanto da una rete, ma piuttosto da un insieme di segmenti che, ove necessario, mettono in comunicazione due punti¹³⁴. È in questo quadro, per certi versi disorganico e fluido, che va interpretata la storia delle comunicazioni postali nei decenni di cui ci siamo occupati.

¹³² ASCTn, *Comune di Trento, Antico regime, Libri actorum*, “Atti civici dai 19 maggio 1763 fino li 21 maggio 1765”, ACT1-3948, cc. 11.12, seduta 21 maggio 1763. Ringrazio Mirko Saltori per la segnalazione.

¹³³ ASCTn, *Comune di Trento, Antico regime, Libri actorum*, “Atti civici dai 19 maggio 1763 fino li 21 maggio 1765”, ACT1-3948, cc. 13v e c. 17r, sedute del 28 e del 31 maggio 1763.

¹³⁴ Mazohl-Wallnig, *Österreichisch-italienische Postgeschichte*, pp. 19-20.

Come si è cercato di delineare in queste pagine, la storia dell'amministrazione postale e della famiglia Taxis Bordogna si interseca, e si intreccia, con moltissimi aspetti della storia trentina *tout court*: le istituzioni politiche (le dispute con il principe vescovo e con il magistrato consolare possono fungere da 'osservatorio' delle relazioni tra principato, contea tirolese e impero); lo sviluppo economico-commerciale e imprenditoriale della città; i collegamenti tra centro e periferia; i modi, i tempi e gli strumenti di viaggio. Ed è proprio in questo senso che le poste trentine rappresentano un tema di ricerca ricco di stimoli e sollecitazioni.

Riferimenti archivistici e bibliografia

APTn: Archivio Provinciale di Trento

Cat: Catasti

ASCTn: Archivio storico del Comune di Trento

ASTn: Archivio di Stato di Trento

ACC: Archivio della famiglia dei conti Ceschi di Borgo Valsugana

APV: Archivio del Principato Vescovile

AT: Atti trentini

LC: Libri copiali

BCT: Biblioteca comunale di Trento

BCT1: fondo manoscritti

FC: Fondo cartografico

FSB: Fondazione San Bernardino, Trento

AT: Archivio Tovazzi

OeStA: Österreichisches Staatsarchiv

AVA: Allgemeines Verwaltungsarchiv, Wien

AA, RAA, AR: Adelsarchiv, Reichsadelsakten, Allgemeine Reihe

HKa, AR, Ak: Hofkanzlei, allgemeine Reihe, Akten

FHKA: Finanz- und Hofkammerarchiv

SUS, PA: Sonderbestände, Sammlungen und Selekte, Postakten

TLA: Tiroler Landesarchiv, Innsbruck

TB: Adelsarchive, Archiv Taxis-Bordogna

Wolfgang Behringer, *Südtirol à la carte. Reisehilfsmittel für Reisende zwischen Deutschland und Italien*, in *Der Weg in den Süden. Reisen durch Tirol von Dürer bis Heine = Attraverso le Alpi. Appunti di viaggio da Dürer a Heine*, Tirolo (Bz), Museo provinciale di Castel Tirolo, 1998, pp. 27-45.

Marco Bellabarba, *Pace pubblica e pace privata: linguaggi e istituzioni processuali*

- nell'Italia moderna*, in *Criminalità e giustizia in Germania e in Italia. Pratiche giudiziarie e linguaggi giuridici tra tardo medioevo ed età moderna = Kriminalität und Justiz im Deutschland und Italien. Rechtspraktiken und gerichtliche Diskurse in Spätmittelalter und Früher Neuzeit*, a cura di Marco Bellabarba, Gerd Schwerhoff, Andrea Zorzi, Bologna, Il Mulino; Berlin, Duncker & Humblot, 2001, pp. 189-213.
- Marco Bellabarba, *Rituali, leggi, e disciplina del duello: Italia e Germania fra Cinque e Settecento*, in *Duelli, faide e rappacificazioni. Elaborazioni concettuali, esperienze storiche*, a cura di Marco Cavina, Milano, Giuffrè, 2001, pp. 83-118.
- Luigi Blanco, *Rilevare, misurare, rappresentare il territorio. L'Atlas Tyrolensis di Peter Anich e Blasius Hüber*, in *L'esperimento della storia. Saggi in onore di Renato G. Mazzolini*, a cura di Massimo Bucchi, Luca Ciancio, Ariane Dröschner, Trento, Fondazione Museo storico del Trentino, 2015, pp. 49-62.
- Luigi Blanco, *Le vie di comunicazione tra storia e storiografia*, in "Archivio Trentino", 2005, n. 2, pp. 5-13.
- Renato Bocchi, Carlo Oradini, Trento, Roma-Bari, Laterza, 1983.
- Domenico Boccolari, *Nuova descrizione di tutte le città dell'Europa e di tutte le cose più notabili e rare che vi sono da vedersi in qualsivoglia città ... e perché si possano sapere le distanze di una città all'altra aggiungonsi tutte le poste d'Italia, Germania...*, Lucca, Benedini, 1780.
- Francesca Brunet, *I Taxis Bordogna e la stazione postale di Trento. Relazione sulla prima ricognizione delle fonti e sulle linee di ricerca individuate*, in *I Tasso e le poste d'Europa. 1° convegno internazionale, Camerata Cornello, 1-3 giugno 2012*, Camerata Cornello (Bg), Museo dei Tasso e della storia postale, 2012, pp. 115-124.
- Aldo di Biasio, *Le strade della posta. Le carte generali d'Italia dal XV al XVIII secolo*, in "Storie di posta", 8 (2013), pp. 10-51.
- Marta Dalle Mule, *Proprietà immobiliari e classi sociali a Trento nell'ultimo scorcio dell'ancien régime*, in "Studi Trentini di Scienze Storiche. Sezione seconda", 62 (1983), pp. 85-108.
- Claudio Donati, *Ecclesiastici e laici nel Trentino del Settecento (1748-1763)*, Roma, Istituto storico italiano per l'età moderna e contemporanea, 1975.
- Claudio Donati, *Il principato vescovile di Trento dalla guerra dei Trent'anni alle riforme settecentesche*, in *Storia del Trentino, 4: L'età moderna*, a cura di Marco Bellabarba, Giuseppe Olmi, Bologna, Il Mulino, 2000, pp. 71-126.
- Clemente Fedele, Mario Gallenga, *"Per servizio di nostro Signore". Strade, corrieri e poste dei papi dal Medioevo al 1870*, Modena, Mucchi, 1988 (Quaderni di storia postale, 10).
- Clemente Fedele, Marco Gerosa, Armando Serra, *Europa postale. L'opera di Ottavio Codogno luogotenente dei Tasso nella Milano seicentesca*, Camerata Cornello (Bg), Museo dei Tasso e della storia postale, 2014.
- Clemente Fedele, Francesco Luraschi, *Materialità postale*, in "Storie di posta", 8 (2013), pp. 52-67.
- Bonaventura Foppolo, *I Tasso maestri della posta imperiale a Venezia*, Camerata Cornello (Bg), Museo dei Tasso e della storia postale, 2015.

- Elio Fox, *Storia delle osterie trentine. L'ospitalità dal XIII al XX secolo*, 2a ed., Trento, Curcu & Genovese, 1996 (prima ed. 1975).
- Antonella Franzoi, *Qui subdiaconum occiderit, CCC solidos componat. La composizione privata per omicidio nel Trentino del Settecento* = "Studi Trentini di Scienze Storiche. Sezione prima", 82 (2003), suppl. al n. 2, pp. 471-580.
- Aldo Gorfer, *Trento città del Concilio*, terza ed., Lavis, Arca, 2003 (prima ed. 1963).
- Giuseppe Gorfer, Aldo Gorfer, *La collina di Trento*, Trento, Saturnia, 1986.
- Franz Joseph Heger, *Post-Tabellen oder Verzeichnuß deren Post-Strassen in dem Kayserlichen Römischen Reich und zum Theil auch in denen angränzenden Landen*, Mainz, Waylandt, [1764].
- Cinzia Lorandini, *Famiglia e impresa. I Salvadori di Trento nei secoli XVII e XVIII*, Bologna, Il Mulino, 2006.
- Serena Luzzi, *Il processo a Carlo Antonio Pilati (1768-1769), ovvero della censura di Stato nell'Austria di Maria Teresa*, in "Rivista storica italiana", 117 (2005), pp. 687-740.
- Serena Luzzi, *Stranieri in città. Presenza tedesca e società urbana a Trento (secoli XV-XVIII)*, Bologna, Il Mulino, 2003.
- Sigismondo Antonio Mancini, *Diario (1756-1793)*, a cura di Marco Stenico, Trento, Società di Studi Trentini di Scienze Storiche, 2004-2005.
- Brigitte Mazohl-Wallnig, *Österreichisch-italienische Postgeschichte im 18. und 19. Jahrhundert*, in "Das achtzehnte Jahrhundert und Österreich. Jahrbuch der Österreichischen Gesellschaft zur Erforschung des achtzehnten Jahrhunderts", 7/8 (1992/93), pp. 7-25.
- Brigitte Mazohl, Manfred Schwarz, Eva Werner, *Der Tiroler Erhebung von 1809 und die zeitgenössische Presse in Wien und Innsbruck*, in *Triumph der Provinz. Geschichte und Geschichten 1809-2009*, hrsg. von Johann Holzner, Brigitte Mazohl, Markus Neuwirth, Innsbruck, Innsbruck University Press, 2012, pp. 143-175.
- Giorgio Migliavacca, Tarcisio Bottani, *Simone Tasso e le poste di Milano nel Rinascimento*, Camerata Cornello (Bg), Museo dei Tasso e della storia postale, 2007.
- Bruno Passamani, *Ville del Trentino*, Trento, Monauni, 1965.
- Joseph Petzek, *Systematische-chronologische Sammlung aller jener Gesetze, und allerhöchsten Verordnungen, die von ältesten Zeiten her, bis auf 1793. Für die vord. östr. Lande erlassen worden sind...*, 4/1, Freyburg im Breisgau, gedruckt mit Zehnder'schen Schriften, 1793.
- Thomas Ignaz Freiherr von Pöck, *Supplementum codicis Austriaci oder chronologische Sammlung aller vom 20ten Oktober 1740 (...) bis letzten Dezember 1758 (...) erlassenen Generalien, Patenten, Satz-Ordnungen, Rescripten, Resolutionen...*, Wien, Trattner, 1777.
- Josef Rampold, *Eisacktal. Landschaft zwischen Firm und Reben*, Bozen, Athesia, 1996 (prima ed. 1969).
- Gian Maria Rauzi, *Trento da vedere*, Trento, Reverdito, 1983.
- Georg Rennert, *400 Jahre Taxis in Tirol und den Vorderösterreichischen Landen*, in "L'Union postale", 59 (1934), n. 12, pp. 339-369.

- Richard Schober, *Familien- und Postarchiv der Freiberren und Grafen von Taxis-Bordogna*, Innsbruck, Tiroler Landesarchiv, 1988 (Tiroler Geschichtsquellen, 22).
- Lamorale Taxis Bordogna, Erhard Riedel, *Zur Geschichte der Freiberren und Grafen Taxis-Bordogna-Valnigra und ihrer Obrist-Erbpostämter zu Bozen, Trient und an der Etsch*, Innsbruck, Wagner, 1955 (Schlern-Schriften, 136) (ed. it. *Contributo alla storia dei baroni e dei conti Taxis-Bordogna-Valnigra*, traduzione di Daniele Rota, Bergamo, Centro di Studi Tassiani, 1995).
- Trento: ieri oggi domani. Uno sguardo sulla città. La storia, i luoghi, i progetti*, a cura di Fabio Campolongo, Trento, Provincia. Soprintendenza per i beni architettonici, 2008.
- Tyrolis sub felici regimine Mariae Theresiae Rom. Imper. Aug. Chorographice delineata a Petro Anich et Blasio Hueber colonis oberperfussianis...*, Viennae, s.n., 1774 (ristampa anastatica: Peter Anich, *Atlas Tyrolensis*, hrsg. von Max Edlinger, Innsbruck-Wien, Tyrolia; Bozen, Athesia, 1986).
- Giovanni Maria Vidari, *Il viaggio in pratica, o sia Istruzione generale e ristretta per tutte quelle persone che volessero viaggiare per tutte le strade e poste d'Europa...*, terza ed., Venezia, Pavini, 1742.
- Rüdiger Wurth, *Die Tiroler Taxis*, Klingenberg, Wurth, 1989.