

Alle strade ed ai viaggi è legato intimamente il servizio postale, il quale però non potè assumere uno sviluppo degno di nota fin tanto che non furono terminate le grandi reti stradali, traversati da ponti i fiumi ed i torrenti, migliorati i sempre difficili passaggi delle alte montagne, in modo tale da rendere possibile lo stabilire comunicazioni da esercitarsi con carrozze dette *Corriere*.

Non è a credersi però che prima di questo tempo il servizio postale mancasse, poichè fin dal 1500 sotto il Duca Filiberto II, troviamo in Piemonte istituito un vero servizio postale. Abbiamo difatti di quest'epoca, nel conto del tesoriere generale Jean Noyel, registrati i nomi di parecchi cavalicatori e scudieri ducali, nonchè di alcuni albergatori stabiliti quali *tenentes postam* nei luoghi di Novalesa, Sant'Ambrogio, Torino, San Germano, Chivasso, Cigliano e Vercelli. Ma sembra che questo servizio postale avesse esclusivamente lo scopo di servire alla Corte ducale. Nel 1561 il duca Emanuele Filiberto istituì la carica di Maestro generale delle poste e pochi anni prima di questa nomina il servizio postale era esercitato dai Comuni o dai privati per antica concessione, e l'amministrazione è varia ed incerta. Corrieri a cavallo, o pedoni, secondo la condizione delle strade e il bisogno del traffico, erano incaricati di trasportare e distribuire nei luoghi che percorrevano i pacchi e le lettere, con facoltà di riscuotere un diritto variamente stabilito.

Con lettere Patenti 15 novembre 1569 lo stesso duca Emanuele Filiberto ordinò la costruzione di un edificio in Torino per l'Ufficio generale delle Poste.

Ma, come accennai, un vero e razionale servizio postale non potè effettuarsi che colla sistemazione della viabilità, che rese praticabili certe strade le quali non lo erano che qualche mese dell'anno.

E fu allora considerato un grande progresso l'istituzione delle cosiddette poste,

stazioni o casette di fermata situate lungo le principali strade press'a poco a distanza eguale fra loro, che in Piemonte variava dalle otto alle dieci miglia, ove si trovavano cavalli e postiglioni sempre pronti a dare il cambio alle carrozze dei corrieri, ed a quelle poche dei personaggi e dei pochissimi privati che transitavano con carrozze proprie.

Il Governo metteva all'incanto il servizio di queste poste, per un canone annuo, e le concedeva al maggiore e migliore offerente, sotto determinate garanzie.

Oltre i *corrieri*, che in vettura facevano il servizio ordinario, vi era pure un servizio straordinario di cavalleggieri che chiamavano *staffette*. I *corrieri* ordinari, di qualunque nazione, per reciproche convenzioni, portavano, durante il percorso assegnato, anche le corrispondenze degli altri Stati. Ma non era certamente tanto gravoso il servizio dei *corrieri* ove si pensi che le lettere ed i plichi scambiati fra i governi erano allora relativamente poco numerosi. Le lettere commerciali avevano, come numero, poca importanza. Poche erano le lettere dei privati. Veramente la corrispondenza epistolare fra la società mascolina di quei tempi era poca; per le donne non era occupazione gradita e poi, si dica pure, richiedeva una spesa grave, specialmente corrispondendo fuori del proprio paese, ed a pochi possibile. In quanto agli stampati si può dire non esistessero per la posta.

Nel tempo andato, in provincia la maggioranza della media classe, anche nei grossi centri, ignorava affatto i politici e i pubblici avvenimenti e la classe rurale non sapeva quello che si svolgeva fuori del proprio circondario. Il basso livello dell'istruzione era tale, che nei paesi, il popolo, e nelle campagne, la classe agricola, non sapeva nè leggere nè scrivere.

Nei paesi l'arrivo delle lettere, plichi e stampati accadeva regolarmente il martedì, il giovedì ed il sabato di ciascuna settimana. Per tutte le lettere indistintamente che si ri-