

## Contributo allo studio della Portualità Abruzzese tra Ottocento e Novecento

di Ezio Ferrante

1. *Il problema marittimo dell'Abruzzo.* Tradizionalmente, in punto di massima generalizzazione, l'economia marittima dell'Abruzzo borbonico era basata sull'esercizio della pesca e sui traffici di piccolo cabotaggio con velieri di modesta portata e pescaggio diretti soprattutto sull'opposta costiera dalmata e nell'alto Adriatico. I limiti di sempre allo sviluppo marittimo del litorale abruzzese erano in fondo costituiti dalla stessa idrografia «con un fondo (fondale) variabile ed incostante ed alcune volte pessimo tenitore e l'assenza totale di ricoveri naturali o dovuti alla mano dell'uomo (tanto da rendere) al nocchiero ardua impresa il veleggiare da queste parti e (da incutergli) un salutare timore di questa riva piana ed attraente allo sguardo, ma che pure racchiude in sé tanti pericoli»<sup>1</sup>, il che implicava di conseguenza, come necessario corollario, una particolare attenzione ai problemi della portualità regionale, costituita di fatto per lo più dalle modeste sistemazioni portuali di Ortona (un semplice moletto a scogliera), dall'ultimo tratto del fiume Pescara e dal seno della Lotta a ridosso di Punta Penna, modestissimi retaggi di un passato splendido.

Con tali premesse, in un certo qual senso, nella prima metà dell'Ottocento, l'Abruzzo poteva forse vantare il non ambito primato di essere la regione ove più si era discettato dei porti del futuro in sede teorica, senza il benché minimo briciolo di realizzazione in sede pratica<sup>2</sup>. E tale situazione, non certo rosea, appena tratteggiata a grandi linee, era destinata a peggiorare all'indomani dell'unificazione nazionale a causa dell'abolizione delle barriere doganali del Regno borbonico e, soprattutto, in seguito alla costruzione della ferrovia litoranea adriatica, inaugurata nel 1863 che, con la velocizzazione dei traffici nord-sud, diventa la naturale antagonista del tradizionale cabotaggio velico<sup>3</sup>, già di per sé in crisi con il passaggio che, sia pur lentamente, si comincia ad avvertire anche in Italia dalle

«Proposte e ricerche», fascicolo 36 (1/1996)

costruzioni in legno e a propulsione velica a quelle in ferro e a vapore; una trasformazione tecnologica che, attese le aumentate stazze e i pescaggi delle nuove unità mercantili, assume in un Abruzzo, che manca nella maniera più assoluta di infrastrutture portuali definibili come tali, un significato deleterio del tutto particolare.

Né al momento sembrava che nulla di concreto e positivo si potesse ipotizzare per l'Abruzzo nei generali indirizzi politici del nuovo Stato unitario, né sotto il profilo degli investimenti militari-marittimi, né sotto quello dell'intervento dello Stato nella stessa industria dei trasporti marittimi.

Nel 1882 (lo stesso anno della firma degli accordi triplicisti che, di fatto, congelavano le aspirazioni italiane alla supremazia adriatica) una commissione del Ministero della Marina incaricata di studiare i problemi afferenti la difesa costiera, secondo i tradizionali principi della «brick and mortar school», si pronunciò negativamente sull'utilità di una sistemazione militare della costa abruzzese e così, di conseguenza, svanì la possibilità di investimenti militari in termini di infrastrutture costiere a carico della Regia Marina, mentre la reale inconsistenza di un vero e proprio comparto marittimo non fa affluire nella regione i contributi promozionali statali fissati dalla legge 6 dicembre 1885, n. 5779 che, con i suoi compensi di costruzione e premi di navigazione, inaugura in Italia l'era del protezionismo marittimo con l'intento di fare da volano allo sviluppo dell'industria dei trasporti via mare in un'epoca di profonde trasformazioni tecniche. D'altra parte la *mancata visibilità* dell'Abruzzo marittimo era risultata evidente proprio nei lavori di quella Commissione d'inchiesta parlamentare sulla marina mercantile<sup>4</sup> che per ventidue mesi aveva tenuto 43 sedute in 26 città di mare (Abruzzo escluso), recependo nei propri atti 275 deposizioni orali e 460 memorie scritte. Ebbene, in questa analisi degli ambienti marittimi a scala nazionale, gli operatori marittimi locali<sup>5</sup> risultano completamente assenti e lo stesso Abruzzo quindi sembra addirittura essere fagocitato dalle ben più potenti regioni marittime limitrofe: le Marche e la Puglia, letteralmente «baipassato» tra Ancona e Bari!

2. *I porti della speranza.* I traffici portuali afferenti il litorale abruzzese si svolgevano quindi, nel periodo considerato, lungo le sponde del fiume Pescara con passerelle improvvisate, sul molo del porto di Ortona (largo appena 2.50 mt e quindi più da accosto che da operazioni commerciali), sui moli lignei che si protendevano in mare – almeno per certi periodi – al traverso della spiaggia di San

Vito Chietino, di Francavilla e di Giulianova, ovvero per lo più direttamente in rada (se «rade» si possono tecnicamente definire gli specchi acquei antistanti le citate località), scaricando con i mezzi di bordo su chiatte e pontoni che più agilmente potevano avvicinarsi a riva in una rudimentale forma del moderno *transshipment*.

In tale situazione il problema portuale all'indomani dell'unificazione assume in Abruzzo un rilievo centralissimo e, com'è noto, ogni volta che si affronta un problema portuale nella sua globalità, allora come ora, bisogna affrontarlo da tre distinte angolature, quelle cioè relative alla protezione foranea, alla sistemazione ed agibilità delle banchine commerciali e alla disponibilità di arredi portuali più idonea possibile, soprattutto in ordine ai mezzi di caricazione e scarica (e all'epoca solo Ortona disponeva di una gru a mano!).

Le valutazioni politiche del tempo sono chiaramente riassunte in un invito a stampa che il deputato abruzzese Giuseppe de Vincenzi (1814-1903), nativo di Notaresco nel Teramano, futuro senatore del Regno e ministro dei Lavori Pubblici nei gabinetti Ricasoli e Lanza, rispettivamente negli anni Sessanta e Settanta dello scorso secolo, rivolge il 7 settembre 1861 ai Consigli provinciali d'Abruzzo sulla necessità di procedere alla «costruzione» di un grande porto a Ortona, destinato a divenire, nella sua ottica, «uno dei maggiori porti italiani», trascurando invero le altre realtà portuali della regione, come Pescara e Punta Penna che, proprio nei primi anni Sessanta, come movimentazione portuale — e a parità di mancanza di infrastrutture — risultava superiore a Pescara e alla stessa Ortona<sup>6</sup>. Un auspicio che, peraltro, il nostro, una volta divenuto ministro cercò di tradurre in pratica con i progetti affidati all'ing. Tommaso Mati, ispettore generale del Genio civile che, pur eseguiti in maniera che ha prestato il fianco a molte critiche<sup>7</sup>, erano destinati, ancora una volta, a rimanere sulla carta: uno dei tanti progetti della lunga storia portuale abruzzese, che da un lato non può non presentarsi appunto come una *storia di idee*, di progetti con un trasparente fondo di interessi politici ed economici, mentre dall'altro non può non rivelarsi come una *storia di fatti*, conseguente traduzione fattuale e tecnica di dette idee e progetti, ovviamente con tutte le limitazioni e gli adattamenti del caso. Su questo duplice binario dunque scorre la storia portuale abruzzese, da sempre ricca di *progetti* ed *idee*, ma estremamente avara di *fatti*, di realizzazioni concrete. Quel che importa rilevare nel pur criticato progetto Mati è l'aver posto, sia pur in nuce, il primo abbozzo di un micro-sistema portuale abruzzese basato su Ortona-porto commerciale e Pescara-spazio di manovra dello stesso con la messa a punto di magazzini e depositi di stoccag-

gio merci, scatenando di conseguenza l'animosità dei pescaresi (tanto più che all'epoca si affacciavano sul fiume due distinte unità comunali, cioè Pescara-Porta Nuova, sulla riva sud e Castellammare Adriatica sulla riva nord del Porto canale, che tali rimarranno sino al 1927) con conseguenti invidie campanilistiche contro quella che appariva come una «subordinazione» ad Ortona stessa, anche se il progetto Mati prevedeva una sistemazione portuale per il porto-canale pescarese con l'arginatura dell'ultimo tronco del fiume (tra il ponte della Provinciale e il mare) e la costruzione di due moli guardiani che dalla foce si protendevano in mare.

Al progetto Mati su Ortona e Pescara segue nel 1871 il progetto Serra-Rapaccioli (sempre dai nomi degli ispettori del Genio civile che lo realizzarono), approvato con una serie di aggiustamenti e progressivi arricchimenti da un'apposita Commissione (nominata con R.D. 2 ottobre 1872) presieduta dallo stesso prefetto di Chieti e quindi dal massimo consesso nazionale tecnico, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Alla fine si arrivò ad un mega-progetto che proponeva per Ortona il prolungamento del molo foraneo per 800 m e del molo sottovento, più a sud, per 500, con la sistemazione di banchine commerciali sia lungo il predetto molo che lungo il lido stesso, con la necessaria previsione di una escavazione idonea ad assicurare l'agibilità dei fondali (allora come ora) soggetti a pesante insabbiamento, nonché di opportuni raccordi ferroviari. In tale maniera il porto di Ortona, nel pensiero dai suoi progettisti, veniva visto in prospettiva come il porto più vicino alla Capitale sul versante adriatico, un porto che secondo gli auspici formulati «acquisterà non solo una grande importanza commerciale, ma sarebbe diventato un sicuro rifugio di legni in tutta l'estesa traversata, di Km 450 circa, fra il porto di Ancona e quello di Bari» (allora peraltro ancora in costruzione), il tutto per una spesa globale di dieci milioni, di fronte alla quale però i burocrati ministeriali dell'Italietta liberale, facendolo passare direttamente di fatto dalla progettazione all'archiviazione, avrebbero potuto dare la stessa risposta che Pio IX diede ai progettisti francesi che qualche decennio prima gli avevano proposto un mega-porto nell'area civitavecchiese: «Siamo troppo piccoli per un progetto così grande!».

L'evocazione del diretto intervento dello Stato nella soluzione del problema portuale abruzzese rappresenta infatti la costante dei numerosi *cahiers de doléance* degli esponenti abruzzesi del tempo: dal citato «invito» del De Vincenzi («i grandi porti di navigazione sono costruiti dallo Stato, né diversamente potrà essere costruito quello di Ortona») agli interventi parlamentari del deputato Giuseppe

De Riseis che, come riportano puntualmente le numerose storie locali abruzzesi, «ripeteva l'ammonimento ad ogni bilancio ed in ogni occasione». Ma ciò nonostante, di fatto, al di là del semplice prolungamento del molo di Ortona (da 175 m fu portato a 250) null'altro venne effettuato per incidere sulle molteplici realtà portuali della regione. La nuova legge sulla classificazione dei porti nazionali (R. D. 2 aprile 1885, n. 3095), in un certo qual senso, rese tutto più difficile. Infatti con la suddivisione dei porti nazionali in *due categorie e quattro classi*<sup>8</sup>, con conseguente assegnazione ad Ortona e Pescara, rispettivamente della *terza e quarta* classe della seconda categoria, lo Stato, almeno in tema di opere portuali, diventava sempre più lontano dall'Abruzzo. Ai sensi infatti del disposto dell'art. 7 del regio decreto in parola, per i porti di terza classe (Ortona) gli oneri a carico dello Stato erano limitati alla misura del 40%, rimanendo il 60% a carico delle province e dei comuni interessati, mentre per i porti di quarta classe (Pescara) gli oneri globali erano posti esclusivamente a carico dei comuni, con tutte le limitazioni budgetarie facilmente intuibili, mentre si innescavano vecchie ruggini di campanile tra porti, come quelli di Pescara e Ortona, posti a breve distanza nell'ambito della stessa provincia.

Così, anziché promuovere una razionalizzazione degli interventi portuali su scala nazionale e locale, almeno per l'Abruzzo, la legge ottocentesca sulla portualità determina una pericolosa situazione di stallo destinata a protrarsi per un trentennio circa, in cui l'unico intervento che si realizza di fatto nella regione in tema di strutture portuali è costituito dall'ennesimo prolungamento del molo di Ortona (300 m), ancora in corso di esecuzione nei primi anni del Novecento. In altri termini finiva per verificarsi, ancora una volta, aggravato peraltro dai rigidi meccanismi della legge 1885/3095, quel «circolo vizioso» giustamente stigmatizzato dall'attento Gino Albi, ufficiale di porto amico del più celebre Epicarmo Corbino, in base al quale «Lo Stato non può concorrere, nelle spese, senza che il traffico abbia raggiunto un determinato quantitativo (da cui in effetti dipendeva la 'classificazione' delle singole realtà portuali), ma il traffico in così deprecabili condizioni e con i rischi creatigli dalla mancanza di opere portuali (che peraltro implicavano lo stesso rialzo dei noli) non può certo crescere come dovrebbe»<sup>9</sup>.

E agli inizi del Novecento si è ancora ben lungi, sia per Ortona che per Pescara, dagli indicatori fissati, come s'è detto, dai meccanismi della legge sulla portualità, se nel 1900 il volume complessivo delle merci movimentate nel porto di Ortona è di 18.268 t, mentre nel porto canale di Pescara è di 11.444; una movi-

mentazione in cui l'importazione (carbon fossile, antracite e coke, nitrati, fosfati, legnami, coloniali e tessuti) prevale nettamente sull'esportazione (laterizi, asfalti, concimi chimici e prodotti agricoli in genere tra cui primeggia la frutta). Lo strumento normativo per uscire da questa indubbia situazione di *impasse* è offerto dalla «R. Commissione per il Piano regolatore dei Porti», varata il 26 gennaio 1904 dal ministro dei Lavori pubblici nel secondo gabinetto Giolitti, l'avvocato Francesco Tedesco (eletto peraltro proprio nel collegio di Ortona), i cui lavori rappresentano lo snodo fondamentale per il successivo sviluppo portuale<sup>10</sup>.

Negli atti della Commissione si ha per la prima volta una chiarissima radiografia degli ambiti portuali abruzzesi, visti nei loro precedenti storici, nei loro condizionamenti idrografici e nel loro possibile rilancio propositivo realisticamente messo a fuoco rapportandolo alla realtà economica dell'hinterland. Come «bisogni urgenti» per il porto di Pescara la Commissione Inglese (così denominata dall'ingegnere che la presiedeva) reputava indispensabili la canalizzazione dell'ultimo tratto del fiume e la costruzione di una piccola darsena (300 m di lunghezza e 100 di larghezza) che rappresenta il dato più avveniristico della proposta tant'è chi non veda come, ancora ai nostri giorni, attenda la sua realizzazione. Per Ortona un ulteriore prolungamento del molo nord per complessivi 725 m e la costruzione di un secondo molo a mezzogiorno del primo e a nord della foce del torrente dei Saraceni per lo sviluppo di 1100 m, nonché la costruzione di una calata lungo il molo di tramontana e il suo allacciamento alla rete ferroviaria sangritana. Per Punta Penna un molo foraneo di 350 m (dallo scoglio più sporgente di Punta Penna stessa in direzione di maestro), nonché uno sporgente distaccato non lungi dall'estremità dello stesso per difesa dai venti regnanti da maestro.

In detto progetto si appalesava anche l'interesse della Regia Marina per l'utilizzazione del porto ai fini dell'installazione di una stazione torpediniere «tenuto conto della mancanza assoluta, lungo tutto il tratto di costa da Ancona a Molfetta e a Bari, di asili facili e sicuri», senza tralasciare peraltro gli interessi portuali tanto che si proponeva la costruzione di una banchina commerciale addossata al molo di levante (ed infatti, nonostante tutto, il traffico nel seno della Lotta, continuava se nel 1907 si registrava il transito di sei velieri per il complessivo movimento di 233 tonnellate di merci) oltre alla presenza di circa quaranta unità da pesca a strascico. La Commissione presentò la sua relazione nazionale nel 1906, a seguito della quale, con le necessarie scremature ed aggiustamenti di rito, nel luglio dell'anno successivo vennero di fatto assegnati alla portualità abruzzese

poco più di dodici milioni, con i quali vennero avviati lavori limitatamente alla costruzione dei moli guardiani del porto canale di Pescara e al previsto prolungamento del molo nord di Ortona! Poca cosa dopo ben trentacinque anni di completa inerzia che, comunque, anche in funzione della favorevole congiuntura internazionale del tempo, contribuì al rilancio del traffico marittimo, come si può rilevare dai dati della movimentazione portuale relativi al 1913, l'ultimo anno della pace europea, laddove a Ortona si registra una movimentazione di merci per 46.932 t e a Pescara per 40.005, rispettivamente con 813 e 562 unità in transito, equamente ripartite tra vela e vapore e con una consistente presenza di unità battenti bandiera estera (soprattutto greca, inglese, norvegese e austro-ungarica, quest'ultima presente essenzialmente nella navigazione velica).

La guerra adriatica avrebbe bruscamente interrotto questo sia per modesto trend positivo; il litorale abruzzese diventava zona di guerra con la rarefazione del traffico e delle attività di pesca di fronte alla guerriglia navale nemica ed all'insidiosa campagna sottomarina.

E per una delle ironie di cui ama talvolta compiacersi la storia, attesa la mancata valorizzazione militare del litorale abruzzese sia con gli studi citati del 1882 che con la mancata attuazione di una stazione di torpediniere a Vasto, il litorale abruzzese sarebbe stato difeso da treni armati, che scorrevano proprio lungo quella linea ferroviaria adriatica che, come si è visto, all'indomani dell'unificazione nazionale, aveva sostanzialmente contribuito a mettere in crisi la tradizionale attività di piccolo cabotaggio.

Ma a prescindere dall'emergenza bellica, quale sarebbe stato, con i presupposti descritti, l'avvenire marittimo dell'Abruzzo? Gino Albi, l'attento analista marittimo più volte citato nel corso di questo studio, scrivendo la monografia *L'Abruzzo marittimo* alla vigilia della conflagrazione europea, non sembra nutrire dubbi in proposito.

L'Abruzzo è destinato ad un luminoso avvenire marittimo per tutta una serie di coefficienti oggettivi derivanti da «ragioni geografiche, storiche ed economiche», a condizione che detti coefficienti siano «messi in valore ed efficacemente integrati dall'azione individuale e collettiva di tutti i cittadini», senza affidarsi ad aspettative messianiche da parte dello Stato, ma favorendo preliminarmente una nuova e più diffusa «coscienza marittima» della regione sia mediante la fondazione e diffusione di sezioni della «Lega Navale», sia attraverso la promozione della stessa istruzione professionale marittima all'epoca assai carente (ed infatti il

R. Istituto Nautico «Leone Acciaiuoli» di Ortona a mare sarebbe stato attivato solo nel 1919). «Noi Abruzzesi — commenta infatti l'Albi con un filo di amarezza<sup>11</sup> — siamo troppo abituati ad aspettare tutto dallo Stato e a non concludere mai nulla di iniziativa personale o collettiva, anzi in fondo finiamo col credere che nulla si possa fare ed ottenere senza il 'naturale' intervento dello Stato».

## Note

1 Come fa rilevare, forse un po' liricamente, A. Acquaviva d'Aragona, *L'Adriatico e la pesca sulla costa dell'Abruzzo e delle Marche*, in «Rivista Abruzzese di Scienze Lettere ed Arti», a. XVII, fasc. XII, dicembre 1902.

2 Così riassume sinteticamente Gino Albi ne *L'Abruzzo Marittimo*, Casalbordino 1915, p. 146: nel Regno delle Sicilie, scrive Albi, «mancavano strade, ponti, edifici pubblici e non si sarebbero spesi certamente milioni nei porti. Ma non mancarono studi e progetti destinati ad illudere l'opinione pubblica: ricorderemo gli studi per un porto a Punta Penna fatti, nel 1835, dal barone Durini, e l'altro, del 1840, dall'ingegnere francese Dau; quelli per il porto canale di Pescara fatti nel 1850, dal maggiore Giovanni Palmieri, e il controprogetto del Direttore di ponti e strade Carlo Afan de Rivera in base ai quali una Commissione, nel 1856, dette le sue conclusioni».

3 «Il cabotaggio poteva fiorire (o resistere nelle sue tradizionali linee di traffico) solo là dove aveva potuto conservare tutto il monopolio del traffico, ma non poteva sostenere il confronto con la ferrovia che, a parità di spesa, diminuiva rischi e tempo» (*Ibidem*, p. 62).

4 Si veda, in merito, E. Ferrante, *L'inchiesta parlamentare sulla marina mercantile italiana (1881-1882)*, e Id., *Storia e problemi del protezionismo marittimo italiano (1885-1915)*, in «Guardia Costiera», a. VI, nn. 1 e 2, gennaio/febbraio e marzo/aprile 1992.

5 Nulla compare infatti dell'Abruzzo nei ponderosi sette volumi della citata inchiesta parlamentare (pubblicati nel 1887 a cura della Camera dei Deputati), nonostante l'ampilissimo spettro delle testimonianze spontanee raccolte, nelle quali gli interessi marittimi locali sono rappresentati sia da associazioni (deputazioni, delegazioni, società di mutuo soccorso, assemblee, giunte municipali, circoli e congressi più disparati), che da singoli privati (capitani marittimi, insegnanti, liberi professionisti ed addirittura «anonimi genovesi»).

6 Come fa rilevare Costantino Felice, osservando che nel biennio 1867-1868 «il numero dei bastimenti in arrivo e in partenza sulle coste vastesi superava di quasi tre volte quello di Pescara e addirittura di quasi sette volte quello di Ortona» (*Porti e Scafi. Politica ed economia sul litorale abruzzese-molisano (1000-1880)*, Vasto 1983, p. 116).

7 T. Pincione, *Il Porto di Ortona. Monografia e studio tecnico dedicati ad Ortona a Mare*, La Spezia 1932, p. 27.

8 La normativa, rimasta peraltro in vigore per più di un secolo, prevedeva che alla prima categoria appartenessero i porti interessanti la sicurezza della navigazione, ovvero la difesa militare e la sicurezza dello Stato, mentre alla seconda «i porti e gli approdi che servono pre-

cipuamente al commercio», suddivisi analiticamente in quattro classi. Una *prima*, comprensiva dei porti «situati a capo di grandi linee di comunicazione»; una *seconda* relativa a porti ove il movimento commerciale non sia inferiore a 25.000 t in ognuno degli anni dell'ultimo triennio ed interessi una o più province, una *terza* (nella quale è classificata Ortona) con movimento commerciale non inferiore a 10.000 t, che interessi una parte notevole di una provincia e, infine, una *quarta* (ove è inserita Pescara) che riguarda genericamente tutti gli altri porti di interesse commerciale.

<sup>9</sup> G. Albi, *op. cit.*, p. 157.

<sup>10</sup> I cui Atti sono pubblicati in tre ponderosi volumi a cura del Ministero dei Lavori Pubblici (Bergamo 1910), con un primo volume dedicato ai porti del Tirreno, un secondo alle isole ed ai porti lacuali ed infine un terzo ai porti del mar Jonio e dell'Adriatico, in cui le problematiche afferenti rispettivamente il Porto di Punta Penna, di Ortona e di Pescara-Castellammare Adriatica sono prospettate nelle pp. 137-140, 143-154 e 157-167.

<sup>11</sup> G. Albi, *op. cit.*, p. 239.

## La patata e la carestia. Una storia francese

di Ernesto Mascitelli

Il XVIII secolo fu caratterizzato in Francia da una serie di carestie che, a partire dal 1725, misero frequentemente in grave crisi le già precarie condizioni di sussistenza di parte consistente della popolazione; in particolare nella seconda metà del secolo se ne verificarono almeno sei, dal 1751 al 1775, di drammatica importanza. È ben vero che in concreto si trattava di fenomeni non estesi all'intero territorio del Regno, ma è altrettanto vero che le difficoltà di trasportare ingenti quantità di merci ingombranti come i cereali su lunghi percorsi erano pressoché insormontabili e che a queste si aggiungeva l'ovvia tendenza delle autorità dei vari distretti a conservare le eventuali eccedenze, del resto rare e modeste, proprio per far fronte a possibili situazioni locali di penuria.

I testi di storia sottolineano a questo punto il peso ovviamente diverso delle conseguenze delle carestie sulla popolazione, in funzione dei mezzi finanziari o di altre risorse disponibili alle varie componenti, definite in termini socioeconomici, per far fronte alla penuria di viveri e al loro inevitabile rincaro. Come è ben noto la prima distinzione indicata, essenziale non solo per la palese rilevanza statistica e la nettezza del criterio distributivo sul territorio, è quella tra popolazione urbana e popolazione rurale; su questa o meglio sulla sua parte più numerosa e povera, i contadini, pesavano maggiormente gli effetti delle crisi produttive come quelle del 1794-1795 quando la siccità distrusse i foraggi, falciando il bestiame, e del 1788 conseguente al pessimo raccolto<sup>1</sup>.

Nelle città e in particolare a Parigi la situazione si prospetta diversamente per varie ragioni: in primo luogo l'opera più attenta ed efficiente delle autorità, poi un'attiva rete di distribuzione degli alimenti che, accanto alle botteghe e ai mercati, può contare sui venditori ambulanti, sulle *ragrettières*, le venditrici di avanzi, e su un numero elevato di trattorie, infine sulla maggior disponibilità in denaro di gran parte degli abitanti, nonostante il crescente divario tra aumento dei prezzi e andamento dei salari. In tempi normali la differenza tra il regime ali-

«Proposte e ricerche», fascicolo 36 (1/1996)