

ANALISI D'OPERE

STORIA DELLE DOTTRINE E DEI FATTI ECONOMICI

P. BONDIOLI, *Origini dell'industria cotoniera a Busto Arsizio*, un op. di pagg. 46, Varese, S. A. « La Tipografica Varese », 1936.

Il Bondioli, che alla storia di Busto dedica notevoli pubblicazioni, questa volta ci intrattiene su argomenti che particolarmente interessano: Si tratta infatti di seguire dalle origini fino a circa la metà del secolo scorso le vicende di gran parte dell'industria cotoniera italiana, che in Busto Arsizio ebbe ed ha uno dei centri maggiori. Dopo aver accennato alle lontane origini trecentesche ed al persistere nel Cinquecento, l'A. segue passo a passo i cotonieri bustesi tra la fine della prima dominazione austriaca in Lombardia e la fine della seconda. Poichè vi è di mezzo il travagliato periodo napoleonico, il Bondioli rievoca interessanti esperimenti fatti nel periodo del blocco continentale per produrre in Lombardia il cotone o per cotonizzare la canapa. Tra gli arditi esperimentatori vi fu Alessandro Manzoni, il quale ritentò poi più volte la prova, ma non colla stessa fortuna del 1811.

Finito blocco e dominio francese, malgrado le velleità austriache di proteggere le industrie boème ed ungheresi, l'industria cotoniera lombarda prese un poderoso sviluppo e Busto salì al primo posto tra i centri di produzione.

Sarebbe un far torto all'A. attestare che il saggio è esauriente, son venuti a mancare troppi documenti perchè potesse esserlo ed il Bondioli non ha voluto colmare i vuoti con la fantasia; ha però accortamente inquadrato il particolare nel generale ed ha toccato questioni interessanti che meriterebbero ulteriori indagini: i diversi tentativi di emanciparsi dall'estero per materie prime e macchinari sono una di queste questioni.

A. FANFANI

W. G. HOSKINS, *Industry, Trade and People in Exeter (1688-1800), with special reference to the Serge Industry*, un vol. di pagg. 189, Manchester, University Press, 1935.

Nel presente libro il H. disegna l'evoluzione dell'industria laniera del sud-ovest della Gran Bretagna, principalmente nel suo centro economico, il porto di Exeter, capoluogo già fiorente del contado di Devonshire. Sotto questo rapporto, il 1688 imponevasi come punto di partenza; nello stesso anno un atto del Parlamento spezzò i monopoli del commercio d'esportazione delle Compagnie a carta, stabilite in Londra, e permise così al porto d'Exeter di svilupparsi nella via che indicavano le condizioni naturali. Questo sviluppo cagionò un accrescimento sensibile dell'attività industriale di tutto il Devonshire, che diventò così il centro laniero più attivo dell'Inghilterra. Lo stato di guerra continuo dell'Europa dopo il 1793 privò questa industria di tutti i suoi sbocchi e causò per Exeter una decadenza dalla quale non doveva sollevarsi.

L'Autore esamina successivamente lo stato industriale, commerciale e sociale. Descrive la provvista di materie prime e la fabbricazione delle saie, anzichè lo stato professionale dei drappieri. È particolarmente rimarchevole il modo col quale gli stessi costituivano il loro fondo di circolazione: si sforzavano di ottenere dall'amministrazione finanziaria le funzioni di collettori d'imposte nel Devonshire, e così disponevano con poca spesa d'abbondanti capitali. Si rileverà anche la persistenza della legislazione economica medioevale. Ancora alla fine dell'Ottocento, sono fatti atti contro i lavoratori stranieri e contro pratiche di concorrenza stimate illecite.

La destinataria principale delle saie devoniane era l'Olanda, seguita di lungo



da Germania, Spagna, Portogallo e Fiandra. L'Italia non era importatrice. I dati statistici, che comunica con abbondanza l'Autore, illustrano le variazioni della congiuntura cagionate dalle guerre condotte nei paesi importatori.

Poichè lo storico dispone di documenti demografici molto circostanziati, il capitolo sullo stato sociale è d'un particolare interesse. Nel 1671 la popolazione d'Exeter è di circa 11.000 anime e cresce, in 130 anni, di circa 5000 abitanti. È in maggioranza nella massima povertà: nel 1671, il 70 % della popolazione è a carico della assistenza pubblica. Nell'Ottocento si manifesta un miglioramento. Numerosi figli d'operai divengono bottegai o carrettieri o albergatori. Nel medesimo tempo la media dei salari rilevasi un poco, senza pervenire tuttavia a disperdere la miseria.

Il libro dello H. descrive con rimarchevole vivacità l'ordinamento economico e sociale d'una grande città provinciale dell'Ottocento inglese e può servire di modello per i lavori di storia urbana o regionale. La materia è logicamente ordinata e la documentazione massimamente accurata. Un'osservazione soltanto sulla presentazione del testo. Avremmo bramato che l'indice del volume fosse più analitico. Dare il solo titolo dei capitoli è d'un laconismo troppo accentuato, che sfortunatamente non faciliterà la consultazione dell'eccellente opera dello Hoskins.

J. A. VAN HOUTTE

R. ZENO, *Documenti per la storia del diritto marittimo nei secoli XIII e XIV*, un vol. di pagg. CIX-286, Torino, Lattes, 1936.

Grande importanza ha per la storia del diritto marittimo la ricerca e la pubblicazione degli atti — posseduti in copia dagli archivi delle nostre antiche città marinare — relativi ad affari mercantili marittimi. Il volume dello Zeno porta a questo riguardo un contributo notevolissimo. L'abbondanza e la varietà dei documenti raccolti è un elemento già molto notevole per l'apprezzamento del lavoro. Se poi si tien conto che la maggior parte degli atti mercantili marittimi presenta la particolarità che essi non rappresentano il diritto locale ma vanno oltre i confini del luogo dove avviene la contrattazione, in quanto si riferiscono a norme ed usi in vigore per tutta una riviera (nel caso del lavoro dello Z. la riviera siciliana) e talvolta per tutto il Mediterraneo, è chiaro come attraverso lo studio di tali documenti si possa pervenire a precise conclusioni circa la struttura del diritto marittimo dei secoli XIII e XIV.

Gli atti pubblicati nel volume dello Zeno si trovano nel R. Archivio di Stato e nell'Archivio comunale di Palermo. Essi vanno dal 1286 al 1350 e comprendono numerosi contratti di commenda, *societas maris*, noleggio, cambio, e prestito marittimo, assicurazioni di merci e di navi, e di nolo, arbitrati, procure, vendite e contratti di costruzioni di navi, costituzione di ipoteca e di pegno sulla nave e sul nolo, quietanze di pagamenti relativi a negozi marittimi, arruolamenti di marinai, permessi di esportazione, vendita di merci viaggianti ed altri negozi di mare.

La larga introduzione comprende, oltre ad alcune osservazioni generali sui documenti trascritti in relazione alla stesura degli atti notarili in Sicilia, nonchè su alcuni elementi estrinseci dei documenti stessi (rubricazione, cancellazione e *cassatio* degli atti), anche una breve rassegna dei principali istituti di diritto marittimo quali si presentano attraverso i vari contratti. A tal uopo lo Zeno effettua opportuni confronti con altri documenti similari della stessa epoca, nonchè con norme legislative maggiormente interessanti i traffici marittimi del Tirreno e delle zone costiere del basso Mediterraneo in gran parte largamente diffuse alla fine del Duecento.

L'A., pur esaminando con occhio giuridico i vari documenti, non trascura di cogliere il fondamento economico dei vari contratti (importanti sono le considerazioni circa l'essenza del contratto assicurativo aggiunto al contratto di noleggio, sul prestito marittimo, sul contratto di commenda in forme varie atte a mascherare l'alta misura degli interessi, nonchè quelle sulle vendite e concessioni di permessi di esportazione) e compie una prima elaborazione di alcuni dati (il costo medio dei noli dal 1287 al 1309 in parecchi porti del Mediterraneo; il corso medio dei cambi per il medesimo periodo) di indubbio interesse per uno studioso di storia economica. Naturalmente, dato lo scopo del lavoro, si tratta di semplici assaggi in un materiale che, come in più punti riconosce l'A. stesso, è fonte naturale abbondantissima di notizie sulle condizioni e lo sviluppo dei traffici mercantili, sulla situazione economica della Sicilia ed i rapporti di essa con le altre regioni mediterranee.