

STORIA ECONOMICA

A N N O X X V (2 0 2 2) - n . 1



Edizioni Scientifiche Italiane

Direttore responsabile: LUIGI DE MATTEO

Comitato di Direzione: ANDREA CAFARELLI, GIOVANNI CECCARELLI, DANIELA CICCOLELLA, ALIDA CLEMENTE, FRANCESCO DANDOLO, LUIGI DE MATTEO, GIOVANNI FARESE, ANDREA GIUNTINI, ALBERTO GUENZI, AMEDEO LEPORE, STEFANO MAGAGNOLI, GIUSEPPE MORICOLA, ANGELA ORLANDI, PAOLO PECORARI, GIAN LUCA PODESTÀ, MARIO RIZZO, GAETANO SABATINI

La Rivista, fondata da Luigi De Rosa nel 1998, si propone di favorire la diffusione e la crescita della Storia economica e di valorizzarne, rendendolo più visibile, l'apporto al più generale campo degli studi storici ed economici. Di qui, pur nella varietà di approcci e di orientamenti culturali di chi l'ha costituita e vi contribuisce, la sua aspirazione a collocarsi nel solco della più solida tradizione storiografica della disciplina senza rinunciare ad allargarne gli orizzonti metodologici e tematici.

Comitato scientifico: Frediano Bof (Università di Udine), Giorgio Borelli (Università di Verona), Aldo Carera (Università Cattolica del Sacro Cuore di Milano), Francesco D'Esposito (Università G. d'Annunzio di Chieti-Pescara), Marco Doria (Università di Genova), Giulio Fenicia (Università di Bari Aldo Moro), Luciana Frangioni (Università di Campobasso), Paolo Frascani (Università di Napoli "L'Orientale"), Maurizio Gangemi (Università di Bari Aldo Moro), Germano Maifreda (Università di Milano), Daniela Manetti (Università di Pisa), Paola Massa (Università di Genova), Giampiero Nigro (Università di Firenze), Nicola Ostuni (Università Magna Græcia di Catanzaro), Paola Pierucci (Università G. d'Annunzio di Chieti-Pescara), Giovanni Vigo (Università di Pavia), Giovanni Zalin (Università di Verona)

Storia economica effettua il referaggio anonimo e indipendente.

Direttore responsabile: Luigi De Matteo, e-mail: ldematteo@alice.it.

Direzione: e-mail: direzione@storiaeconomica.it.

Redazione: Storia economica c/o Daniela Ciccolella, CNR-ISMed, Via Cardinale G. Sanfelice 8, 80134 Napoli.

Gli articoli, le ricerche, le rassegne, le recensioni, e tutti gli altri scritti, se firmati, esprimono esclusivamente l'opinione degli autori.

Amministrazione: Edizioni Scientifiche Italiane, via Chiatamone 7, 80121 Napoli – tel. 081/7645443 pbx e fax 081/7646477 – Internet: www.edizioniesi.it; e-mail: periodici@edizioniesi.it

Registrazione presso il Tribunale di Napoli al n. 4970 del 23 giugno 1998.

Responsabile: Luigi De Matteo.

Copyright by Edizioni Scientifiche Italiane – Napoli.

Periodico esonerato da B.A.M. art. 4, 1° comma, n. 6, d.P.R. 627 del 6 ottobre 1978.

SOMMARIO

ANNO XXV (2022) - n. 1

ARTICOLI E RICERCHE

VITO RICCI, *Lo zafferano nelle fiere pugliesi tra la fine del XV e la metà del XVII secolo* p. 5

MARTINO LORENZO FAGNANI, *Is it better to acclimate or substitute? Plant products, science and economy in Northern Italy (late eighteenth and early nineteenth centuries)* » 35

DANIELA CICCOLELLA, *Dentro le statistiche. Fonti, dati e questioni di storia della marina mercantile del Mezzogiorno preunitario* » 65

MATTEO NARDOZI, *Economia e lavoro italiano in Eritrea tra guerra e dopoguerra: la persistenza di una comunità in arretramento* » 101

NOTE

MARIO RIZZO, *«La plaza de armas de la Monarquía». Lo Stato di Milano e la strategia della grande potenza asburgica nel XVI secolo* » 145

ANGELA MARIA BOCCI GIRELLI, *Banca d'Italia, Fregene e lo scandalo che non c'è (1931-1952)* » 161

STORICI E STORIOGRAFIA

ROSA VACCARO, *Jordi Nadal, l'industrializzazione spagnola e la Hispano-Suiza* » 177

FILIPPO SBRANA, *Gli istituti di credito mobiliare e l'export italiano. Storiografia e nuovi percorsi di ricerca* » 191

MATTEO DI TULLIO, *Gli storici e i cambiamenti climatici. Considerazioni su cause e conseguenze della Piccola era glaciale e delle variazioni meteoclimatiche in prospettiva storica* » 217

RECENSIONI E SCHEDE

P. BINI, *Scienza economica e potere. Gli economisti e la politica economica dall'Unità d'Italia alla crisi dell'euro*, Rubbettino, Soveria Mannelli 2021 (M. Bruni) » 251

Storia dell'emigrazione italiana in Europa, a cura di T. Ricciardi, Donzelli, Roma 2022 (F. Dandolo) » 255

K. TRIBE, *Constructing Economic Science. The Invention of a Discipline 1850-1950*, Oxford University Press, New York 2022 (L. Alonzi) » 260

STORICI E STORIOGRAFIA

JORDI NADAL, L'INDUSTRIALIZZAZIONE SPAGNOLA E LA HISPANO-SUIZA

Il Prof. Jordi Nadal è deceduto l'8 dicembre del 2020. La sua attività scientifica è iniziata nel campo della demografia storica, ma il suo maggiore impegno è stato lo studio dell'industrializzazione spagnola. Nella sua opera fondamentale, *El fracaso de la Revolución Industrial en España*, ha ricostruito i primi tentativi di sviluppo industriale nel paese iberico, frustrati dalla scarsa domanda e dalle difficoltà finanziarie dello Stato. L'ultimo suo libro, sull'impresa automobilista Hispano-Suiza, conferma anche a livello microeconomico gli ostacoli che hanno frenato l'industrializzazione in Spagna. I suoi lavori hanno stimolato ricerche e dibattiti scientifici di rilevante valore e rappresentano ancora oggi un riferimento per la storiografia industriale spagnola ed europea.

Demografia, industrializzazione, Spagna, Catalogna, mercato

Prof. Jordi Nadal passed away on the 8th December 2020. His scientific activity began in the field of historical demography, but his major commitment was the study of Spanish industrialization. In his fundamental work, *El fracaso de la Revolución Industrial en España*, he reconstructed the first attempts at industrial development in the Iberian country, frustrated by the lack of demand and the financial difficulties of the state. His last book, on the motor company Hispano-Suiza, confirms at the microeconomic level the obstacles that have slowed industrialization in Spain. His works have stimulated scientific research and debates of significant value and still represent a reference for Spanish and European industrial historiography today.

Demography, industrialization, Spain, Catalonia, market

1. *Dai primi lavori di storia demografica agli studi sull'industrializzazione spagnola*

Il 2020 è stato un anno particolarmente significativo per la storia economica spagnola. Il 14 gennaio è stato pubblicato l'ultimo lavoro del Prof. Jordi Nadal i Oller, *La Hispano-Suiza. Esplendor i ruina de una empresa legendaria*¹. L'8 dicembre, all'età di 91 anni, lo storico catalano è deceduto. Nadal è stato uno studioso versatile, ma è stato soprattutto lo storico dell'industrializzazione spagnola. I suoi lavori hanno aperto nuovi percorsi di ricerca e hanno suscitato importantissimi dibattiti in sede storiografica. Per i suoi lavori e per i suoi meriti di studioso Nadal ha ricevuto diverse onorificenze e riconoscimenti².

La Spagna non ha avuto un ruolo determinante nella industrializzazione europea. Fino a ben entrata la seconda metà del secolo ventesimo ha mantenuto un livello di reddito considerevolmente più basso di quello degli altri paesi dell'Europa occidentale e, di conseguenza, anche la sua domanda potenziale di prodotti industriali è stata sempre modesta. Non sono mancati, comunque, coraggiosi tentativi di creare nuove imprese nei settori produttivi che nel mondo occidentale avrebbero trasformato le economie e le società. È proprio questa storia che Jordi Nadal ha fatto scoprire.

Iniziò la sua attività di ricerca occupandosi di storia demografica. La sua tesi dottorale, *La population catalane de 1553 à 1717. L'immigration française et les autres facteurs de son développement*, fu pubblicata a Parigi nel 1960³, con una prefazione di Fernand Braudel. È una analisi dell'impatto dell'immigrazione francese sullo sviluppo demografico della Catalogna nei secoli XVI e XVII. Nel 1966 diede alle stampe un breve ma pregevole libro, *La población española. Siglos XVI a XX*. Un eccellente lavoro di sintesi, con una solida base statistica e un brillante

¹ Cfr. J. NADAL, *La Hispano-Suiza. Esplendor i ruina de una empresa legendaria*, Editorial Pasado y Presente, Barcelona 2020.

² Jordi Nadal ha ricevuto numerosi riconoscimenti, tra cui la *Creu de Sant Jordi* della Generalitat de Catalunya, la *Cruz de Alfonso X el Sabio*, il premio della *Fundació Catalana per a la Recerca i la Innovació* (1992), il premio al Percorso di ricerca della *Asociación Española de Historia Económica* (2010). È stato dottore *honoris causa* della *Université Paris 12-Vallée du Marne* (2001), della *Universitat Pompeu Fabra* (2010) e della *Universitat de Barcelona* (2013).

³ Cfr. J. NADAL, E. GIRALT, *La population catalane de 1553 à 1717. L'immigration française et les autres facteurs de son développement*, S.E.V.P.E.N., Coll. École pratique des Hautes Études, VI section, Centre de recherches historiques, Démographie et société, Paris 1960. L'opera è stata ristampata in catalano: *Inmigració i redreç demogràfic. Els francesos a la Catalunya dels segles XVI i XVII*, Eumo, Vic 2000.

sforzo interpretativo. Il volume è strutturato in due parti. La prima analizza il ciclo demografico antico, con i suoi gravi condizionamenti; la seconda il ciclo demografico moderno, partendo dalla crescita del secolo XVIII. Il testo si chiude evidenziando la stretta interdipendenza tra la demografia e gli altri aspetti della vita economica e sociale: «La población no es una variable independiente, su desarrollo esta vinculado a otros desarrollos, en especial el de la economía»⁴.

Negli anni successivi Nadal orientò la sua ricerca verso la storia dell'industrializzazione spagnola⁵. Dopo aver pubblicato alcuni saggi sul tema⁶, elaborò una nuova interpretazione del difficile percorso della prima Rivoluzione Industriale nel paese iberico. Nel 1973 pubblicò una prima versione del lavoro nella *Fontana Economic History of Europe*, con il titolo *The Failure of the industrial Revolution in Spain 1830-1914*⁷, e nel 1975 diede alle stampe il volume con lo stesso titolo⁸.

Secondo Nadal, il caso spagnolo non è un caso di *late comer*, ma un tentativo fallito di inserirsi tra i *first comers*. All'insuccesso avevano contribuito lo scarso reddito prodotto dall'agricoltura, che non consentiva una sufficiente domanda di prodotti industriali, e la politica finanziaria dello Stato. La debolezza delle finanze pubbliche condizionò le due grandi privatizzazioni della Spagna liberale, cioè sia la liquidazione delle terre ecclesiastiche e dei municipi sia la liberalizzazione dello sfruttamento delle miniere. Queste operazioni furono attuate soprattutto in funzione delle esigenze del bilancio dello Stato, non stimolarono la trasformazione dell'agricoltura e assorbirono risorse che avrebbero potuto essere investite nelle attività

⁴ J. NADAL, *La población española. Siglos XVI a XX*, Ediciones Ariel, Barcelona 1966, p. 223.

⁵ La demografia continuò ad essere uno dei suoi interessi fondamentali, divenendo membro della *Unión Internationale pour l'Étude Scientifique de la Population* e della *Commission de Démographie Historique*. I suoi saggi sulla storia demografica sono stati pubblicati nel volume *Bautismos, desposorios y entierros. Estudios de historia demográfica*, Editorial Ariel, Barcelona 1992.

⁶ Si vedano, tra gli altri, *Los comienzos de la industrialización española (1832-1868): la industria siderúrgica*, in Servicio de Estudios del Banco de España, *Ensayos sobre la economía española a mediados del siglo XIX*, a cura di P. Schwartz Giron, Raycar, S.A., impresores, Madrid 1970, pp. 203-234; *La economía española 1829-1931*, in *El Banco de España. Una Historia Económica*, a cura di F. Ruiz Martín, Ferreira S.A., Madrid 1970, pp. 315-417.

⁷ *The Emergence of Industrial Societies*, 2, a cura di C.M. Cipolla, Collins/Fontana Books, London and Glasgow 1973, pp. 532-628.

⁸ *El fracaso de la Revolución Industrial en España (1830-1914)*, Editorial Ariel, Barcelona 1975.

produttive. Il capitale straniero influenzò la produzione del settore minerario e la costruzione della rete ferroviaria, il cui tracciato però non rispondeva a un'articolazione del mercato in grado di agevolare la circolazione dei prodotti delle due aree più industrializzate del paese, la Catalogna e il Paese Basco. Il problematico quadro economico rese indispensabile il ricorso al protezionismo, unica forma di intervento pubblico a sostegno del settore secondario.

«El fracaso» della Rivoluzione Industriale in Spagna viene, quindi, spiegato con il ritardo dell'agricoltura, con la debolezza della domanda e con una politica economica fortemente condizionata dalla scarsità di risorse. Il volume di Nadal dedicato a questo «fallimento» suscitò un intenso dibattito perché allora anche la Spagna stava entrando a far parte dei paesi industrializzati e il termine *fracaso* sembrava inadeguato⁹.

Negli anni successivi, caratterizzati dalla transizione politica e da una maggiore integrazione della Spagna nell'economia europea e internazionale, alcuni autori hanno proposto interpretazioni basate sui limiti dell'offerta¹⁰. A loro avviso la persistente richiesta di misure protezionistiche dell'imprenditoria catalana e basca era dovuta alla incapacità delle imprese di raggiungere i livelli di produttività necessari per competere sul mercato internazionale. Così, il protezionismo avrebbe imposto prezzi più elevati ai consumatori nazionali e favorito la persistenza di un basso livello di produttività.

Le critiche al protezionismo, secondo Nadal, apparivano difficili da accettare se si guardava al contesto politico e finanziario del periodo 1830-1914. Rispondevano piuttosto a una visione astratta della politica economica, propria de «los aires decididamente librecambistas imperantes en la España actual»¹¹.

Nel 1985, in occasione di una mostra a Barcellona sull'industrializzazione in Catalogna, fu pubblicato un magnifico catalogo¹², con

⁹ Nella edizione del 2009 Nadal modificò il titolo del volume, specificando: *El fracaso de la Primera Revolución Industrial en España*.

¹⁰ Si vedano, ad esempio, L. PRADOS DE LA ESCOSURA, *De Imperio a Nación: crecimiento y atraso económico en España (1870-1930)*, Alianza editorial, Madrid 1988; P. FRAILE, *Industrialización y grupos de presión. La economía de la protección en España, 1900-1950*, Alianza Universidad, Madrid 1991.

¹¹ J. NADAL, C. SUDRIÀ, *La controversia entorno al atraso económico español en la segunda mitad del siglo XIX (1860-1913)*, «Revista de Historia Industrial», 3 (1993), pp. 199-224.

¹² Cfr. R. MARTÍNEZ, J.A. BENACH, J. NADAL, J. MALUQUER, *Catalunya, la fàbrica d'Espanya. Un segle d'industrialització catalana, 1833-1936*, Imprenta Font + Diestre S.A., Barcelona 1985.

due significativi contributi di Jordi Nadal. Il primo è una breve ma incisiva storia della famiglia Bonaplata¹³, che per prima in Spagna installò una macchina a vapore in una fabbrica, fabbrica peraltro incendiata nel 1835 nel corso di un moto luddista. Il secondo è un saggio sul processo di formazione dell'industria moderna in Catalogna¹⁴. Un'analisi dell'industrializzazione catalana estesa a tutti gli ambiti che adottarono le nuove tecnologie in un processo sempre più intenso di modernizzazione dell'economia, nella quale appunto si esamina, insieme allo sviluppo del settore tessile, base dell'industrializzazione della regione, anche il ruolo dei nuovi settori produttivi come la meccanica, la carta e le paste alimentari.

Lo stesso approccio caratterizza uno studio sull'area a maggiore densità industriale di Barcellona, *Sant Martí dels Provençals*¹⁵, nel quale si delinea l'evoluzione dalle prime forme di industria tessile alle grandi trasformazioni che hanno caratterizzato la fine del secolo ventesimo, quando il quartiere è diventato un'area residenziale e restano soltanto alcune strutture del suo passato produttivo che la speculazione edilizia ha risparmiato.

Nadal completò l'analisi della storia economica della Catalogna ricostruendo la vicenda della sua più importante istituzione finanziaria, la *Caixa de Pensions*¹⁶. Sorta nel 1905, in un momento particolarmente difficile per i rapporti tra capitale e lavoro, svolse un ruolo decisivo nel sostegno al piccolo risparmio e nel settore della previdenza sociale, occupando, appunto, una posizione primaria nel sistema finanziario spagnolo.

Le idee e gli studi di Nadal hanno suscitato numerose iniziative¹⁷, convegni e dibattiti. Il progresso dell'economia spagnola e la sua inte-

¹³ *Bonaplata, pretext i símbol*, pp. 21-30.

¹⁴ *La formació de la indústria moderna*, pp. 43-114.

¹⁵ J. NADAL, X. TAFUNELL, *Sant Martí dels Provençals, pulmò industrial de Barcelona*, Edicions Columna, Barcelona 1992.

¹⁶ Cfr. J. NADAL, C. SUDRIÀ, *Historia de la Caixa de Pensions*, Edicions 62, Barcelona 1981.

¹⁷ Alla mostra del 1985 di Barcellona ne sono seguite altre. Quella dedicata al Regno di Carlo III (1759-1788), monarca illuminato e riformatore, illustrata da un importante catalogo: J. NADAL, A. CARRERAS, P. MARTIN, F. COMIN, *España. 2000 años de Tecnología*, Ministerio de Industria y Energía, Madrid 1988; quella sulla industrializzazione della Galizia, tenuta tra Vigo e A Coruña tra il 2005 e il 2006, illustrata anche questa da un catalogo: J. NADAL, X. CARMONA BADIA, *Galicia Industrial*, Fundación Pedro Barcié de la Maza, A Coruña 2005. Sulla industrializzazione della Galizia si veda anche: X. CARMONA BADIA, J. NADAL, *El empeño industrial de Galicia: 250 años de historia (1750-2000)*, Fundación Pedro

grazione in quella europea hanno stimolato l'interesse per la storia di settori produttivi che, nelle prime fasi della industrializzazione, avevano una rilevanza minore, come il comparto della trasformazione dei prodotti agricoli (zucchero, olio, conserve) e quello dei beni di consumo (prodotti in pelle, abbigliamento, carta). La loro crescita ha contribuito a modificare la visione tradizionale dell'economia spagnola e ha messo in evidenza la sua modernizzazione¹⁸. Lo sviluppo, nell'epoca molto avanzata in cui si è realizzato, non fu sostenuto solo dal turismo ma, come sottolineano le numerose ricerche, anche dall'industria¹⁹.

Nel 2001 Nadal sorprese i suoi lettori con una incursione in argomenti dei quali non si occupava da molto tempo²⁰ con lo studio, *España en su cénit (1516-1598)*²¹, brillante reinterpretazione del secolo del grande potere spagnolo, dominato dalle figure di Carlo V e Filippo II.

Nel 2004, insieme a Jordi Tafunell, Nadal pubblicò un volume divulgativo, sintesi delle sue ricerche e di quelle dei suoi discepoli e collaboratori, *Entre el imperio y la globalización. Historia económica de la España contemporánea*²². Ancora una volta, ne risultano evidenziate le difficoltà del paese iberico ad accorciare il *gap* con quelli più dinamici.

Gli Atlanti dell'industrializzazione spagnola e dell'industrializzazione catalana²³, di cui fu curatore e co-curatore, sono il risultato delle

Barcié de la Maza, A Coruña 2005. Nel 1992 Nadal ha fondato la rivista *Historia Industrial*, che nel 2022 ha raggiunto il n. 84.

¹⁸ Cfr. J. NADAL, A. CARRERAS, C. SUDRIÀ, *Pautas regionales de la industrialización española (siglos XIX y XX)*, Editorial Ariel, Barcelona 1990.

¹⁹ Cfr. *La cara oculta de la industrialización española. La modernización de los sectores no líderes (siglos XIX y XX)*, a cura di J. Nadal e J. Catalan, Alianza Editorial, Madrid 1994. Saggi su questo argomento sono stati anche pubblicati nel volume J. NADAL, *Moler, tejer y fundir. Estudios de historia industrial*, Editorial Ariel, Barcelona 1992. Il secolo ventesimo, infine, è stato oggetto di un rilevante saggio sull'industria spagnola, *La industria fabril española en 1900. Una aproximación*, che forma parte di un volume fortemente innovativo, sia per gli argomenti presi in considerazione che per gli approcci metodologici: J. NADAL, A. CARRERAS, C. SUDRIÀ, *La economía española en el siglo XX. Una perspectiva histórica*, Editorial Ariel, Barcelona 1990.

²⁰ Sulla problematica di questi secoli Nadal aveva pubblicato nel lontano 1959 un polemico articolo sulla Rivoluzione dei prezzi studiata da Hamilton: *La Revolución de los precios españoles en el siglo XV estado actual de la cuestión*, «Hispania», LXXVII (1959), pp. 503-529.

²¹ Editorial Crítica, Barcelona 2001.

²² Editorial Crítica, Barcelona 2004.

²³ Cfr. *Atlas de la industrialización de España, 1750-2000*, a cura di J. Nadal, Fundación BBVA y Editorial Crítica, Barcelona 2003; *Atlas de la industrialització de Catalunya, 1750-2010*, a cura di J. Nadal, J.M. Benault e C. Sudrià, Editorial Vicens Vives, Barcelona 2012.

idee e delle metodologie che Nadal aveva formulato e condiviso. I due volumi raccolgono una notevole quantità di dati e di grafici relativi a oltre due secoli, dalla fine del Settecento all'inizio del secondo millennio, e attestano, sulla scia delle letture proposte nei lavori precedenti, la continuità tra le forme di produzione artigianali e quelle più moderne e intensive.

2. «*Esplendor y ruina de una empresa legendaria*». *La Hispano-Suiza*

Da molti anni Nadal era impegnato nel lavoro – che sarebbe diventato il suo ultimo – di ricostruzione della storia della *Hispano-Suiza*, una azienda automobilistica nata a Barcellona nel 1904 e finita nel 1946²⁴. Risultato di un'approfondita ricerca negli archivi dell'impresa e della famiglia Mateu, il volume esamina, con un'analisi a tutto tondo, gli aspetti imprenditoriali, finanziari e tecnologici dell'impresa. La vicenda della *Hispano-Suiza* conferma la tesi sviluppata da Nadal nel suo percorso di ricerca sul tema: i problemi strutturali dell'industrializzazione spagnola furono soprattutto la debole domanda e il difficile rapporto tra politica ed economia.

Il volume sulla *Hispano-Suiza* rappresenta una dimostrazione che le idee di Jordi Nadal sull'evoluzione dell'economia del Paese iberico dal punto di vista macroeconomico trovano conferma anche a livello di analisi microeconomica. Mi soffermerò sui suoi contenuti nell'intento di rendere un omaggio postumo all'illustre storico dell'industrializzazione spagnola, del quale, come dirò, in anni lontani sono stata allieva.

I primi tentativi di avviare la produzione di automobili in Spagna risalgono al 1898, quando fu costituita a Barcellona la *Compañía General Española de Coches Automóviles E. de la Cuadra*, per la fabbricazione di veicoli e l'importazione di automobili Benz. Nell'azienda ebbe inizio la carriera di Marc Birkigt, ventunenne ingegnere svizzero, che sarebbe diventato una delle colonne portanti della *Hispano-Suiza*. La società dichiarò fallimento nel 1902 e fu rilevata da altri imprenditori, con la ragione sociale *J. Castro, S. en C., Constructora Hispano-Suiza de Automóviles*. La sua denominazione sottolineava il ruolo fondamentale di Mark Birkigt, sotto la cui direzione furono costruiti

²⁴ Cfr. J. NADAL, *La Hispano-Suiza. Esplendor y ruina de una empresa legendaria*, Pasado y Presente, Barcelona 2020.

nuovi motori che ottennero eccellenti risultati. Ma, dopo diciotto mesi dalla sua costituzione anche questa società dichiarò fallimento.

Nel giugno 1904 l'imprenditore Damià Mateu, insieme ad altri rappresentanti della borghesia industriale di Barcellona, acquisì l'azienda e costituì la *Hispano-Suiza. Fábrica de automóviles*, con un capitale di 500.000 *pesetas*, equivalente a cinque volte quello della società precedente. Marc Birkigt fu nominato direttore tecnico. L'azienda progredì rapidamente e, in meno di un anno, i soci triplicarono il capitale sociale. Tra il 1905 e il 1907 si produssero nuovi modelli, che parteciparono con successo a rilevanti eventi internazionali. Il numero di automobili fabbricate e vendute aumentò, rendendo necessaria la costruzione di nuove officine. La rapida crescita fu però interrotta dalla crisi del 1907, che mise in evidenza il carattere fortemente congiunturale della domanda di automobili di lusso e la necessità di diversificare l'offerta. Fu allora che venne avviata la produzione di modelli destinati a consumatori di reddito medio-alto e anche di motori marittimi, pullman e camion. Negli anni successivi il marchio si consolidò a livello internazionale, suscitando l'interesse del Re Alfonso XIII, che nel 1910 ne diventò importante azionista.

Il successo conseguito portò la *Hispano-Suiza* a una decisione coraggiosa, la creazione di un nuovo stabilimento nei pressi di Parigi. Alla decisione contribuirono diversi motivi. Intanto, la forte conflittualità che caratterizzava in quegli anni il mondo del lavoro a Barcellona. I prolungati scioperi spesso avevano reso difficile la consegna puntuale dei prodotti e penalizzavano l'attività commerciale. Poi, in Spagna si era costretti a importare gran parte dei materiali necessari, l'industria metallurgica nazionale era debole ed era difficile trovare personale specializzato. Infine, la politica fiscale colpiva duramente il prodotto finito e il regime doganale aumentava il costo dei semilavorati di importazione. D'altra parte, le prospettive di accesso al mercato europeo, che faceva registrare un reddito pro-capite più alto, erano allettanti.

L'avventura francese coincise con l'inizio della Prima Guerra Mondiale. I nuovi impianti, infatti, sotto la direzione tecnica di Mark Birkigt, entrarono in funzione nel 1914. Il conflitto determinò una riduzione dei veicoli importati in Spagna e, quindi, stimolò la produzione di automobili nella fabbrica di Barcellona, mentre in quella parigina il fatturato diminuì notevolmente fino a costringere l'azienda a decidere il fermo totale.

Dal canto suo, Birkigt intuì l'influenza che l'aeronautica avrebbe avuto nel corso della guerra e si concentrò sulla progettazione di un

motore di aviazione. Un primo prototipo sperimentale era già pronto nel 1915. Si trattava di un motore estremamente innovativo che, grazie all'impiego dell'alluminio, raggiungeva un rapporto potenza/peso particolarmente favorevole. Alla fine del 1915 le officine francesi furono rimesse in funzione e destinate ai motori di aviazione. Il primo aereo da combattimento con motore *Hispano-Suiza* decollò nel maggio del 1916.

L'esercito francese, che sotto il profilo aeronautico mostrava una forte inferiorità nei confronti di quello tedesco, fece un ordine di 50 motori. Negli anni successivi i motori della *Hispano-Suiza* erano considerati i migliori sul mercato e divennero indispensabili e in grado di modificare a favore degli alleati il rapporto di forza nelle aviazioni degli eserciti combattenti. Anche in virtù delle ulteriori innovazioni apportate da Birkigt, la domanda aumentò in misura tanto rilevante da superare la capacità produttiva dello stabilimento francese. Di qui, la decisione della *Hispano-Suiza* di firmare contratti di fabbricazione con governi e imprese straniere. I motori prodotti su licenza raggiunsero il numero di 49.853, cioè, quasi la metà di quelli degli eserciti alleati.

Con l'avvento della pace, la produzione di motori di aviazione si ridusse e fu necessario tornare alla produzione di automobili e camion. L'impresa dovette affrontare anche altri problemi: la controversia fiscale con lo Stato francese per l'applicazione di una tassa sui profitti di guerra, le divergenze con Marc Birkigt per gli onorari professionali rivendicati e le conseguenze sulle finanze aziendali del fallimento del Banco di Barcellona²⁵.

In questa fase, le ingerenze della politica e delle istituzioni si fecero sentire particolarmente nella vita dell'impresa. In due incontri, avvenuti nel 1915, Alfonso XIII aveva sollecitato Mateu e Birkigt a impiegare risorse nella produzione di armi, di camion e di aerei con finalità belliche. L'anno successivo chiese di creare una succursale all'interno della Spagna, sostenendo che un'industria destinata alla produzione di armamenti doveva essere localizzata lontano dalla frontiera francese. Sebbene con notevole riluttanza, la direzione della *Hispano-Suiza* dovette uniformarsi alle istanze del potere politico, apportando la maggior parte del capitale e acquisendo alcune licenze relative a pullman e camion. Il Consiglio di Amministrazione della

²⁵ Le due controversie si risolsero favorevolmente alla *Hispano-Suiza*, ma il fallimento del Banco di Barcellona comportò grosse perdite.

succursale era presieduto da Damià Mateu, ma i consiglieri che rappresentavano gli interessi del governo erano in maggioranza. Fatto è che nel 1917, accogliendo le pressioni del Re, fu fondata la *Sociedad Anonima La Hispano, Fábrica de automóviles y material de guerra*, con sede a Guadalajara.

Tra il 1919 e il 1923 la sede distaccata produsse i primi camion e parti di aerei, ma evitò di fabbricare armi. Problemi di organizzazione, scarsa disciplina lavorativa e difficoltà di approvvigionamento dei semilavorati impedivano di ottenere buoni risultati e già nel 1921 la *Hispano-Suiza* cercò di liquidare la sua partecipazione. A partire dal 1923, le condizioni peggiorarono. L'azienda fu riorganizzata e nel Consiglio di Amministrazione entrò, insieme ad altri dirigenti, anche Marc Birkigt. La *Hispano-Suiza* dovette accollarsi i debiti, che nel 1921 già avevano superato l'importo della sua quota di partecipazione nel capitale. Pertanto, non può sorprendere che alla fine del decennio 1920-30 si imponesse di nuovo l'idea di vendere la partecipazione. La soluzione fu trovata in un accordo con la torinese FIAT, che ne acquistò i due terzi. La FIAT si proponeva di costruire in Spagna veicoli economici, ma le condizioni del mercato e i problemi fiscali fecero svanire il suo progetto²⁶.

Negli anni del conflitto la succursale parigina aveva mantenuto un'elevata autonomia. Dopo il contenzioso fiscale con il governo francese, divenne evidente che non sarebbe stato più possibile ottenere commesse per la difesa nazionale. Si pensò, perciò, di creare una società per azioni di diritto francese. Nel 1923 fu costituita la *Société Française Hispano-Suiza*, nella quale l'impresa catalana aveva una partecipazione di quasi il 65%. Negli anni successivi i profitti crebbero in misura significativa, ma la grande crisi che colpì il settore automobilistico rese la ripresa molto difficile, anche a causa del mantenimento della parità del franco del 1928²⁷. Dopo la vittoria del fronte popolare, inoltre, Leon Blum, presidente del Consiglio nel 1936-37, sostenne la necessità di nazionalizzare il settore degli armamenti e, in particolare, l'aeronautica militare. Si raggiunse un accordo in base al quale fu creata una nuova società, partecipata al 10% dallo Stato francese, che prese in affitto le officine e si dedicò alla produzione di

²⁶ La FIAT restituì la sezione di produzione di aerei e, fino all'inizio della Guerra Civile, la fabbrica di Guadalajara rappresentò la sezione di aviazione della *Hispano-Suiza*.

²⁷ A differenza di altri Paesi europei, la Francia non svalutò la propria moneta fino al 1936.

armamenti e di motori aerei, abbandonando completamente la produzione di automobili.

Dopo la Grande Guerra era aumentata la domanda di automobili utilitarie dei consumatori di reddito più basso, ma Damia Mateu era rimasto ancorato alla produzione di quelle di lusso. La domanda potenziale del mercato spagnolo non incoraggiava gli investimenti necessari per modificare radicalmente l'offerta. Si verificò, comunque, un incremento molto consistente delle automobili immatricolate, prodotte in Spagna e soprattutto importate. Il sistema fiscale e doganale continuava a non essere coerente con gli interessi dell'industria automobilistica, così che gli industriali del settore sollecitavano una maggiore protezione ma senza ottenere risultati.

La crisi del 1929, gli sconvolgimenti subiti dalla Spagna negli anni successivi e la guerra civile modificarono radicalmente la realtà politica e resero difficile l'esistenza dell'impresa. Dopo il fallimento del colpo di stato a Barcellona e la presa del potere da parte delle milizie operaie, i lavoratori collettivizzarono la *Hispano-Suiza* e ne organizzarono la produzione, orientandola esclusivamente sul materiale bellico. Ben presto tuttavia si manifestarono contrasti tra comunisti e anarchici²⁸. La contesa si risolse nel 1937 a favore dei comunisti e nel luglio dello stesso anno la *Hispano-Suiza* passò ad essere controllata dal governo centrale con la ragione sociale SAF-9 (*Servicio de Aviación y Fabricación*) e con l'obiettivo di produrre solo motori di aviazione. La succursale di Guadalajara venne spostata ad Alicante, dove restò operativa fino a che la città fu occupata dalle truppe franchiste.

Nel 1939 la presa di Barcellona da parte dell'esercito franchista portò Miguel Mateu, che aveva sostituito il padre Damia al momento della morte, a capo dell'impresa. Il primo Consiglio di Amministrazione postbellico ebbe luogo nel luglio 1940. La dirigenza dell'impresa riteneva che sarebbe stato più prudente indirizzare la produzione verso la domanda pubblica, anziché insistere nella produzione di automobili di lusso o di camion. Tra il 1939 e il 1946 l'attività della *Hispano-Suiza* si concentrò sulla esecuzione delle richieste militari, dato che l'Esercito dell'Aria era il principale committente. Il Ministero stava programmando l'ammodernamento e il potenziamento della flotta aerea, con l'obiettivo di raggiungere le 5.000 unità. Nell'occa-

²⁸ I primi sostenevano la necessità di nazionalizzare le industrie e di porre la produzione sotto il controllo del governo centrale, mentre gli anarchici difendevano la collettivizzazione e la produzione decentralizzata.

sione, propose alla *Hispano-Suiza* di costruire una linea di produzione in grado di fornire da 50 a 70 motori mensili. Tuttavia, la fornitura superava di molto le capacità di produzione dell'impresa catalana, e ciò indusse il Ministero a farsi carico dei costi della costituzione di una nuova società, affidandone la gestione alla *Hispano-Suiza*. Mateu dovette accettare.

La produzione di motori di aviazione, però, incontrò parecchi ostacoli di carattere tecnico e i risultati conseguiti non furono soddisfacenti per il Ministero, che dichiarò che non avrebbe confermato fin quando tali problemi non fossero stati risolti. La *Hispano-Suiza* si trovava in gravi difficoltà. Tra il 1941 e il 1945 il costo del materiale e delle materie prime in *stock* aumentò considerevolmente e fu necessario ricorrere a finanziamenti esterni. Nel 1945, l'80% delle risorse totali era costituito da debiti. Fatto è che soltanto nel 1946 furono consegnati i primi motori ordinati tre anni prima.

L'azienda aveva anche tentato la strada della produzione di camion con motore *diesel*, settore nel quale poteva contare su una buona domanda potenziale. Mark Birkigt e suo figlio si erano impegnati nella progettazione di un nuovo motore, ma il loro lavoro era stato rallentato dai blocchi che, a causa della congiuntura bellica, avevano ostacolato l'importazione dei materiali necessari. Mateu cercò di risolvere il problema negoziando la licenza di un motore *diesel* con l'Alfa Romeo. Nel 1943, quando le trattative potevano ritenersi chiuse, iniziò l'ingerenza dell'*Instituto Nacional de Industria* (INI)²⁹. Juan Antonio Suanzes, Presidente dell'*Instituto*, propose la costituzione di tre società miste, con capitale apportato maggioritariamente dall'INI, per la gestione delle tre linee di produzione. L'accordo fu concluso per la produzione dei motori aerei e degli armamenti.

Per i camion, invece, la trattativa divenne più complicata e lunga. L'INI decise di approfondire i rapporti con la elvetica *Saurer* e con l'italiana Alfa Romeo. L'obiettivo era di costituire una nuova azienda, completamente indipendente dalla *Hispano-Suiza*, che avrebbe ricevuto una importante commessa per avviare la produzione e mantenere il posto di lavoro a 2.000 operai. Ma l'impresa catalana, pur avendo accettato la posizione egemonica dell'INI nelle nuove aziende per

²⁹ Creato nel 1941, seguendo l'esempio dell'IRI, l'Istituto era orientato ad acquisire il controllo diretto di quei settori produttivi che potevano influenzare lo sviluppo del Paese.

i motori aerei e gli armamenti, era restia a perdere la maggioranza delle azioni in quella per la produzione di camion con motore *diesel*.

L'andamento della guerra, inoltre, modificò radicalmente le prospettive degli accordi con le imprese straniere. Di fronte alle esigenze manifestate dall'INI, la *Hispano Suiza* decise di sviluppare un prototipo di motore *diesel* che nel 1946 era quasi pronto grazie al lavoro di Marc e Louis Birkigt. Nel frattempo, però, un esperto di tecnologia automobilistica, Wilfredo Ricart (rimpatriato dall'Italia alla fine del 1945), offrì all'INI la competenza maturata nell'Alfa per avviare la produzione di camion, ispirati al modello Alfa Romeo 800, con alcune modifiche riportate dai motori Birkigt. Mateu cercò di inserirsi nel progetto, offrendo la licenza di fabbricazione del nuovo motore Birkigt e la tecnologia necessaria per la meccanizzazione del processo di produzione. Chiese di esporre il suo progetto al presidente dell'INI, il quale rispose che l'Istituto poteva essere interessato soltanto nel caso in cui la sua partecipazione fosse stata maggioritaria. Mateu non accettò questa condizione.

Il primo maggio 1946 l'INI dispose la costituzione di un'impresa mista per la produzione di camion con motore *diesel*, nella quale avrebbe avuto la maggioranza delle azioni e, quindi, il controllo del Consiglio di Amministrazione. L'industria fu dichiarata di interesse nazionale, con il compito di immettere i suoi prodotti sul mercato nelle forme e con i prezzi imposti dal governo. Mateu, a questo punto, capì l'impossibilità per la *Hispano-Suiza* di restare competitiva; la sua opinione fu condivisa dal Consiglio di Amministrazione: la fabbrica di Barcellona andava chiusa.

Il presidente dell'INI Suanzes, ritenendolo utile al progetto dell'*Instituto*, era favorevole all'acquisto delle installazioni della *Hispano-Suiza* e a pagarne parte del valore con azioni della nuova società costruttrice di camion, l'ENASA. L'operazione era molto sfavorevole per gli azionisti della *Hispano Suiza*, ma dovette essere accolta. La libertà di impresa è impossibile, ha rilevato Nadal, «cuando no existe control democrático ni respeto de las libertades básicas»³⁰.

Jordi Nadal ci ha lasciato una nuova visione della storia della Catalogna e della Spagna, della dicotomia tra una regione industrializzata e un mercato interno povero e privo di dinamismo, ma anche il ricordo di un insegnamento e di un'attività accademica brillanti e appassionati. Il volume *La Hispano-Suiza* porta come sottotitolo *Esplendor y ruina*

³⁰ NADAL, *La Hispano-Suiza. Esplendor y ruina de una empresa legendaria*, p. 311.

de una empresa legendaria. Per me e i miei coetanei, studenti della Facoltà di Economia dell'Università di Barcellona negli anni grigi del franchismo, anche le lezioni del Professore Nadal, piene di spirito critico, di ironia e di una implicita, ma irrimediabile contrarietà per la realtà politica della Spagna di quegli anni, erano "legendarie".

ROSA VACCARO

Università degli Studi di Roma "La Sapienza"