

possa ripetersi. È un atto dovuto soprattutto perché «... las víctimas de todo ello han sido siempre la libertad, la democracia y, ante todo, las gentes humildes, tanto soldados como paisanos, eternas víctimas de las injusticias y de los intereses de los poderosos» (p. 15).

Vittorio Scotti Douglas

*Motori straordinari e storia economica di Spagna dai primi del Novecento alla Seconda guerra mondiale: i quarant'anni di fulgore della Hispano-Suiza*

Jordi Nadal i Oller (con la collaborazione di Carles Sudrià Triay), *La Hispano-Suiza. Esplendor y ruina de una empresa legendaria*, Barcelona, Pasado & Presente, 2020, pp. 414, ISBN 978-84-949706-8-9

In questi tempi di strapotere invadente della comunicazione virtuale e di forzata consultazione elettronica di fonti e bibliografia, già solo scartare il pacco di Pasado & Presente è una festa. Poi, eliminato l'imballaggio, ti palleggi tra le mani questo bel libro di Jordi Nadal, nato con qualche mese di anticipo sul grande crollo di Wall Street, emerito di storia economica nell'Università di Barcellona, autorità indiscussa nella storia dell'industrializzazione e della popolazione di Spagna. In copertina, fotografata di fronte, una splendida Hispano-Suiza H6 C del '27, 160 cavalli vapore, fanaloni cromati, cicogna in volo sul tappo del radiatore: perfetta. In quarta, lo schema di un monoplano a elica di profilo e un paragrafo di prosa limpida e precisa, tratto dall'introduzione, che ti spiega perché il libro è diverso da tutti gli altri dedicati al tema, quale obiettivo centrale si è posto l'autore e quali domande l'hanno guidato nella ricerca e nell'esposizione; con la speranza, conclude Nadal, che il volume interessi al lettore senza travolgerlo con lo spessore dell'analisi. Bersaglio centrato.

Dunque, apri il volume, che ha un buon profumo di carta del peso giusto, tipi Fournier, margini bianchi riposanti in un solido rilegato 6 pollici per 9,400 pagine e, chicca a mezza via, un sedicesimo fotografico a colori e in bianco e nero: sfilano i protagonisti dell'avventura aziendale, le copertine dei cataloghi, i manifesti pubblicitari, i gioielli ferrati di ingegneria civile, le fabbriche, i modelli di automobile *démodé* e quelli dal lusso di durata e sbalorditivo, un'immagine dell'asso dell'aviazione francese Georges Guynemer, sopravvissuto a sette abbattimenti e caduto infine nel '17 con il suo SPAD XIII, con dedica autografa a Marc Charles Birkigt, ingegnere ginevrino e *mens* tecnologica della Hispano-Suiza. In posa, accanto al *patron* sessantacinquenne Damià Mateu y Bisa, re Alfonso in visita a Montserrat nel '29 e, tredici anni dopo, Franco in cappottone militare e bustina che sorride e saluta Barcellona nel '42 accanto a Miguel Mateu y Pla, fidato sindaco della città ed erede di Damià al timone dell'azienda.

Poi controlli l'indice: ottima struttura. Quattro pagine di introduzione firmate dall'autore, con alcuni ringraziamenti di cui diremo, e una corposa presentazione affidata ad Albert Carreras. Otto capitoli ma l'ottavo funge da conclusione:

dieci pagine di bilancio magistrale sui 42 anni di vita dell'azienda, dal 14 giugno 1904 (quando nasce a Barcellona, auspice il notaio Soldevila, La Hispano-Suiza. Fábrica de automóviles, S.A.) al 26 ottobre 1946, data malinconica dell'accordo di vendita all'INI, Instituto Nacional de Industria. Seguono tre studi prosopografici, sapidi e accurati, per i due Mateu (1864-1935 e 1898-1972) e per l'ingegner Birkigt (1878-1953). Infine, un'ampia rassegna delle fonti e della bibliografia, un prezioso indice analitico delle persone e delle cose, un indice delle 26 tabelle e dei tre grafici che corredano e ritmano i sette capitoli centrali in punti chiave dell'esposizione e, prima dell'indice generale, un'accurata rassegna delle fonti iconografiche.

Sul fronte degli archivi, il panorama è completo. *In primis* l'Arxiu del Castell de Peralada, «magnífico» (p. 10): libero accesso e lunghe ore di studio per Nadal soprattutto lì ma anche nei fondi Hispano-Suiza (aziendali e carte personali dei due presidenti) custoditi dalla famiglia Suqué-Mateu negli archivi Inverama. Aggiungi il Nazionale di Catalogna e l'Històric de Protocols a Barcellona, Santa Cruz a Madrid e, fondamentale, il Centro de Documentación dell'INI; a Villaviciosa de Odón i fondi dell'Ejército del Aire. Campo lungo oltre Pirenei: a Parigi i fondi del ministero degli Esteri, del Groupe Crédit Agricole e del Centre des Archives économiques et financières; a Roubaix gli archivi del Monde du travail. Infine, uno sguardo veloce anche alla Lombardia: l'archivio storico dell'Alfa Romeo ad Arese.

Nadal ringrazia nell'introduzione l'illustre amico Albert Broder per avergli offerto il suo «inmenso conocimiento» degli archivi francesi ma non ritiene indispensabile citarne in bibliografia, in aggiunta ai 62 saggi e monografie elencati, la *Historia económica de la España Contemporánea*, tradotta da Alianza vent'anni fa. Cita invece, oltre a ringraziarli, il direttore di Peralada, Jaume Barrachina, autore di un saggio su Damià, e Inés Pedrosa, bibliotecaria del castello nonché curatrice del catalogo in cui quel saggio è uscito a Girona nel 2014, *Damià Mateu y Bisa. Empresari, promotor i col·leccionista*, in occasione della mostra organizzata a 150 anni dalla nascita del fondatore. E cita sia Elena San Román (la monografia *Ejército e industria* dedicata nel 1999 alla nascita dell'INI e un saggio sempre sull'INI dell'anno successivo; ma soprattutto l'articolo uscito nel 2010 sulla "Revista de Historia Industrial", fondata nel 1992 da Nadal, *Política económica y atraso automovilístico: España y Japón*) sia Antonio Gómez Mendoza (con lei coautore nel 2005 del saggio *Transportes y comunicaciones*, raccolto da Carreras e Xavier Tafunell nelle *Estadísticas históricas de España*), generosi fornitori di documentazione rivelatasi decisiva per l'interpretazione di alcuni passaggi chiave della storia aziendale. Ci aspetteremmo forse un ringraziamento esplicito anche nell'introduzione (oltre che per mano indiretta di Carreras nella presentazione, p. 20) per l'allievo Carles Sudrià, pur presente nel frontespizio come collaboratore e in bibliografia come coautore, con la stessa Elena San Román, del pezzo *La industria del automóvil en España: una panorámica*, parte del volume *Garaje. Imágenes del automóvil en la pintura española del siglo XX*, pubblicato nel 2000 dalla Fondazione Eduardo Barreiros. La quale, due anni, dopo finanzia alla Politécnica di Madrid la cattedra omonima: e Nadal è il primo ad aggiudicarsela.

Proprio da quel bel successo accademico, ci racconta, partono nel nuovo millennio non tanto il suo interesse per la storia dell'automobile, un poco precedente e del resto inevitabile, dati i suoi studi di più ampio respiro pubblicati nel Novecento, quanto una specifica volontà e passione di ricerca. Verso la Hispano-Suiza, infatti, già si era rivolta la sua curiosità intellettuale: non si trattava forse del «caso aziendale più straordinario della Spagna contemporanea» (p. 8)? E poi c'era una lacuna nella storia d'impresa: quasi tutti, studiosi o dilettanti appassionati, si erano sempre lasciati ipnotizzare dalle automobili strepitose prodotte dall'azienda o da quei motori aeronautici (per esempio il modello a "V" disegnato da Birkigt, illustrato a p. 10 dell'inserito iconografico) che si erano dimostrati così preziosi per i successi degli alleati occidentali nella Grande guerra. Ma c'era di più da scoprire. Se sei uno storico dell'economia, anzi, se sei Nadal, ti proponi di strappare alle carte e ai bilanci ogni particolare del funzionamento dell'impresa dal 1904 al '46, ti chiedi come abbia potuto avviarsi un progetto di questa portata nella Barcellona di primo Novecento e, meravigliato dal fatto che un'azienda sbocciata nella periferia arretrata d'Europa sia balzata in breve all'avanguardia dell'alta tecnologia, vuoi capire quali schemi organizzativi abbia adottato, quali energie di ingegno e capitale abbia saputo catalizzare, in quali incidenti finanziari di percorso si sia imbattuta, tanto nell'assegnazione degli investimenti quanto nella redistribuzione degli utili, ti domandi quale funzione abbia svolto la qualità della direzione manageriale e quali risultati economici effettivi siano stati raggiunti, negli anni del trionfo come in quelli del declino, *esplendor y ruina*; e appunto, con altrettanto stupore, vuoi identificare «le forze e le ragioni che innescarono la fine» di una così potente e immaginifica «avventura imprenditoriale» (p. 8).

Ben arginati in queste coordinate di metodo, i sette capitoli principali del volume scorrono in andamento cronologico tradizionale e piacevole. Il primo è introduttivo: qui c'è tutto il Nadal che Carreras ben dipinge nella presentazione come studioso e interprete magistrale del *fracaso* della rivoluzione industriale in Spagna nei cent'anni compresi tra il congresso di Vienna e la vigilia della Prima guerra mondiale, tema della sua classica sintesi pubblicata da Ariel nel 1975 e più volte ristampata. Il titolo è semplice: *Los precedentes*. Dodici pagine dense dipingono lo sfondo – l'alba dell'automobile – e introducono in scena Mateu e lo svizzero: l'erede ambizioso della principale siderurgica in città e «il brillante ingegnere tecnico» (p. 47). Segue il profilo delle due apripista di rilievo: la Compañía General Española de Coches Automóviles E. de la Cuadra, costituita nel 1898 e travolta dagli scioperi dei metallurgici tre anni dopo, e la J. Castro, S. en. C., Constructora Hispano Suiza de Automóviles, fondata nel novembre 1902 e già pronta, nella denominazione, a suggerire la posizione di spicco assunta dall'ingegnere nel progetto imprenditoriale. Anche la Castro dura poco, però: il capitale è insufficiente a fronteggiare la sfida degli alti costi di produzione in termini di materiali e manodopera specializzata; e nel marzo 1904 si chiude. C'è chi, come Francesc Seix, benestante imprenditore d'arti grafiche, ammiratore del Birkigt e proprietario prima di un modello De la Cuadra poi di una Castro, ha fiutato comunque aria d'affari: Seix avverte il suo amico Damià Mateu e in tre mesi tutto è pronto per il lieto evento. Il 14 giugno nasce La Hispano-Suiza.

Dal 1899 prendeva le mosse la trilogia di Emilio Polo (*La Hispano-Suiza: I. Los orígenes de una leyenda, 1899-1915; II. El vuelo de la cigüeña, 1916-1931; III. Vientos de guerra, 1931-1946*, Madrid, Wings and Flags, 1994, 1999, 2015), ben nota ai bibliofili e doverosamente citata da Nadal in bibliografia, sia per completezza sia per gratitudine verso l'autore, che gli ha messo a disposizione dati aggiuntivi sulla produzione della ditta. Sui primi passi dell'avventura, Nadal non aveva pubblicato nulla in questi vent'anni di ricerche, pur punteggiati da cinque saggi dedicati a periodi e aspetti specifici del tema. Il primo, uscito nel 2004 in una *Festschrift* in onore di Nicolás Sánchez-Albornoz, partiva dal 1917 e si chiudeva sul '36 per seguire la parabola della Hispano di Guadalajara, *hijuela no deseada* della casa madre, come recitava il titolo. Sull'arco temporale compreso tra il 1917 e il '22, regolando la messa a fuoco sul contenzioso internazionale tra l'azienda e lo Stato francese in materia di profitti straordinari di guerra, si era poi concentrato un secondo pezzo, più breve, pubblicato due anni dopo ancora in ambito *mélanges*, questa volta in onore di Broder, dall'Università di Parigi 12 nelle edizioni Bière. Molto sintetici anche i due saggi dedicati nel 2012 e nel 2018 ai rapporti tra La Hispano-Suiza e l'INI: il primo in francese (*L'État franquiste contre l'initiative privée. La nationalisation de La Hispano-Suiza, S.A., blason de l'industrie mécanique espagnole*), inserito nella miscellanea di storia contemporanea della Spagna *Sortir du labyrinthe* pubblicata dalla Casa de Velázquez, e il secondo accolto in una raccolta comparata a tema – *La industria de automóvil de España e Italia en perspectiva histórica*, edita dall'Università di Alicante – sotto il titolo *La supuesta entente del INI con la Hispano-Suiza para la fabricación en la Sagrera de camiones diésel con licencia Alfa Romeo (primavera de 1943)*. Nel frattempo, nella miscellanea celebrativa del 2014, era uscito in catalano anche lo scritto *Damià Mateu y Bisa (1864-1935), creador i primer president de La Hispano Suiza, S.A. Escrit commemoratiu del 150è aniversari de la seva naixença*, punto di partenza per l'ampio ritratto che accompagna il nostro volume (pp. 315-335).

Tutto nuovo, quindi, è il materiale esposto nel secondo capitolo: una trentina di pagine in cui si muove dal notaio Sodavila e, passate al setaccio le carte aziendali di un decennio, si arriva all'estate drammatica del '14. Il capitale d'avvio è pari a 250.000 *pesetas*, ripartito in 500 azioni da 500 *pesetas*, ma già undici mesi dopo si andrà al raddoppio e, nel giugno 1906, si salirà al milione e mezzo. I soci sono esponenti di spicco della borghesia industriale di città. Due i principali, con 50 azioni a testa: Mateu, che ha appena compiuto quarant'anni, e Seix. Forte anche la partecipazione dei tessili Rodolf Juncadella e Romà Batllò, con 30 azioni ciascuno, che usciranno però dal Consiglio d'amministrazione in occasione della prima crisi aziendale, legata al panico di Wall Street dell'ottobre 1907. Oltre a Martí Trias, titolare di 22 azioni e segretario del Consiglio, pure lui però destinato alle dimissioni dopo la crisi, nella pattuglia di guida dei soci minori – peraltro fior di notabili e industriali – si piazza anche Birkigt, che entra in gioco con 10 azioni. Ma il suo patto con Mateu, il patto capace di «sostenere l'azienda per quattro decenni» (p. 61), va oltre la nuda quota: al direttore tecnico è dedicato un intero titolo dello statuto, che gli affida «toda la marcha industrial» della ditta, insomma tutti gli aspetti connessi alla produzione, comprese la contrattazione con operai e tecnici e la loro

retribuzione. Il punto, per Nadal, non lascia equivoci: Birkigt, il suo prestigio, la sua genialità tecnica e organizzativa sono il fulcro delle speranze imprenditoriali di Mateu e degli altri soci.

La ditta comincia a espandersi con velocità folgorante, investe nella pubblicità per immagini, partecipa agli eventi automobilistici nazionali e internazionali, richiama già nel 1905 a Valencia l'attenzione del diciannovenne Alfonso, appassionato di motori e velocità, supera di slancio la crisi del 1907, riforma lo statuto l'anno successivo e si avvia verso la diversificazione della produzione commerciale – non solo lusso e alta gamma sportiva ma anche veicoli da trasporto di persone e cose più economici – come strategia protettiva di medio periodo. Nell'estate del 1910 cominciano gli acquisti massicci di azioni da parte della famiglia reale (e si arriverà nel 1931 a un controvalore superiore alle 800.000 *pesetas*: più dell'8 per cento del capitale totale), l'anno successivo aprono i nuovi impianti a La Sagrera e infine l'azienda tenta il gran salto europeo: l'apertura di una succursale produttiva nella periferia parigina. Nadal analizza con finezza le motivazioni della decisione (pp. 81-89), scavando in profondità sotto l'innesco più evidente, lo scontro aspro tra operai e direzione nella seconda metà del 1910, e inquadra la nuova strategia finanziaria scelta per soddisfare la necessità di forti iniezioni di capitale: l'emissione nella primavera del 1913, per la prima volta, di obbligazioni ipotecarie per un controvalore di due milioni di *pesetas*. Proprio nel 1914 entrano in funzione gli impianti di Bois-Colombe: la guerra sta per scoppiare e l'azienda è al culmine della fama, ben piazzata tra i più noti costruttori europei di veicoli d'alta gamma, grazie alla combinazione tra «genialità tecnica e amministrazione prudente e insieme ambiziosa» (p. 89), ma ormai anche capace di intervenire con efficacia nel mercato del trasporto pubblico e delle merci.

I cinquanta e più mesi del conflitto, per chi sa offrire motori d'eccellenza – grintosi, più potenti e nel contempo più leggeri di quelli prodotti dalla concorrenza europea e statunitense – alla giovane cavalleria dell'aria, sono periodo di crescita: «anni mirabili», come Nadal titola il terzo capitolo, tutto dedicato alla Grande guerra. È mutato in modo radicale il campo di gioco, commenta l'autore (p. 306), ma si sono aperte possibilità diverse e imprevedute. E se in quel campo entra il disegno geniale di Birkigt, la partita è presto vinta: nell'ultimo scorcio delle ostilità realizzeranno motori Hispano-Suiza su licenza la Peugeot francese, la Wolseley britannica, la Wright Martin statunitense e persino la Mitsubishi giapponese, per un totale di circa 50.000 unità. Nadal entra nei particolari della storia aziendale di quegli anni d'oro, elabora otto tabelle per seguire la correzione del tiro nella produzione automobilistica e soprattutto il «successo superlativo» (p. 103) dei nuovi motori aeronautici prodotti a partire dal febbraio del '15 nel formato rivoluzionario a "V", otto cilindri d'acciaio, il resto in alluminio leggero, 150 e 200 cavalli vapore sbrigliati da una massa di soli 150 chilogrammi.

Arrivano i militari francesi, non si fidano di tanta mirabile leggerezza, impongono prove di resistenza aggiuntive, quasi impossibili; infine si convincono e cominciano a inviare ordinazioni. In maggio il primo motore va in linea a bordo di un idrovolante, poi, in settembre, porta in cielo il monoposto bipla-

no da caccia SPAD VII. Birkigt, impegnato intanto anche nel disegno e nella fabbricazione delle mitragliatrici di bordo, migliora ancora le prestazioni; in breve, il nuovo motore HS 8Ba viene montato sullo SPAD XIII, progettato come il modello precedente da Louis Béchereau e pilotato, tra gli altri assi, da Guynemer, Baracca e Rickenbacker. L'aviazione alleata compie un importante salto di qualità e l'azienda moltiplica il guadagno: un «negocio fabuloso» da 50 milioni di *pesetas* (tale il profitto netto nell'arco temporale compreso tra il 1918 e il '23), che Nadal esamina con maestria in tutti i particolari di contabilità e strategia imprenditoriale (pp. 118-139), pur segnalando qualche lacuna documentaria nel riscontro sistematico dei risultati ottenuti anno per anno dalla succursale parigina, destinata ad animarsi di vita propria il 3 ottobre 1923 come Société Française Hispano-Suiza.

Nel frattempo, tuttavia, concluse le ostilità, sono venuti al pettine alcuni nodi finanziari e, in particolare, un amaro contenzioso con il fisco francese. Sono gli «anni horribiles» del dopoguerra, cui Nadal dedica il quarto capitolo (pp. 143-188), richiamando alcuni elementi già esposti nel saggio del 2006 (*El contencioso entre La Hispano-Suiza. Fábrica de Automóviles, S.A. y el Estado francés en torno a la contribución sobre beneficios extraordinarios de guerra, 1917-1922*) e utilizzando al meglio lo strumentario metodologico dello storico d'impresa. Il contrasto con lo Stato francese viene ripercorso a partire dalle origini, legate alla decisione del governo di Parigi di applicare all'azienda una legge promulgata nel luglio 1916 dal presidente Poincaré per la tassazione straordinaria dei profitti eccezionali dovuti al conflitto, e poi nelle sue due tappe fondamentali: la prima, fino a metà del 1920, segnata dall'intransigenza francese e dalla cedevolezza del governo spagnolo; la seconda, inaugurata in ottobre dalle iniziative del noto muralista Josep Maria Sert (pp. 164-173) e chiusa, grazie anche a «su audacia y su encumbramiento», nel giro di due anni con un insperato successo per l'azienda, dovuto soprattutto alla fermezza e alla costanza di Mateu nella difesa degli interessi della ditta (p. 307). Non mancano, comunque, in quel periodo ulteriori difficoltà finanziarie, in relazione sia alla vicenda fallimentare del Banco de Barcelona, nel 1920, sia ai dissensi tra l'azienda e lo stesso Birkigt sulla ripartizione degli utili collegati alla vendita delle licenze. Consapevoli del danno eccessivo che un prolungamento dello scontro potrebbe arrecare agli interessi comuni, nel luglio del '22 Mateu e il suo direttore tecnico – «uomini competenti, determinati e difficili, che si rispettavano e apprezzavano a vicenda sul piano personale e soprattutto professionale» (p. 187) – riescono tuttavia a trovare formule di compromesso soddisfacenti per entrambe le parti, aprendo anche la strada all'indipendenza raggiunta dalla succursale di Bois-Coulombes nell'autunno successivo.

Tre, dunque, i poli di riferimento dell'azienda dal 1923 in poi: «Tres empresas y una sola marca», secondo il titolo del quinto capitolo, dedicato da Nadal a un'attenta disamina delle vicende dei centri produttivi di Barcellona, Guadalajara e Parigi fino allo scoppio della Guerra civile. Del secondo stabilimento l'autore si era occupato già nel primo saggio del 2004, coprendone gli aspetti organizzativi dal 16 luglio 1917, battesimo notarile della nuova Sociedad Anónima La Hispano, Fábrica de Automóviles y Material de Guerra, fino

al '36. Nel volume si dà particolare risalto all'impulso in sostanza impositivo dato da re Alfonso, durante la Grande guerra, alla realizzazione di una fabbrica specializzata nella produzione di camion e di materiale bellico lontano dalla casa madre di Barcellona, così come agli svantaggi della posizione scelta in partenza per gli impianti e alle cause multiple – «problemi di direzione, di organizzazione, di disciplina del lavoro, di approvvigionamento di materiali, di finanziamento, di domanda» (p. 197) – delle perdite accumulate già nella prima tappa dell'attività, fino al 1923, e divenute via via «inaccettabili» (p. 308 e tab. 3, p. 199). Ne deriva il tramonto precoce dell'esperienza: prima con la vendita di due terzi del pacchetto azionario alla FIAT di Vittorio Valletta nel febbraio 1931, pur seguita di lì a poco dal recupero per circa un milione di *pesetas* di tutta la sezione aeronautica da parte della Hispano-Suiza, poi con il trasferimento definitivo degli impianti nei dintorni di Alicante in occasione dei primi bombardamenti pesanti subiti da Guadalajara.

Ben diverso il successo ottenuto nei suoi primi quindici anni di vita dalla Société Française Hispano-Suiza, concentrata sulla produzione di automobili di lusso e capace quindi di approfittare a fondo della congiuntura espansiva fino alla crisi del '29, poi anche di sostenere con onore le sfide della recessione nel primo lustro successivo e, a partire dal 1935, di intercettare con flessibilità organizzativa la domanda locale di motori aeronautici e di altro materiale per uso bellico, fino alla decisione, nel '39, di abbandonare del tutto l'automobile. Non brillante, infine, il bilancio della fabbrica di Barcellona, vuoi per la concentrazione crescente sul comparto dei veicoli industriali e dei mezzi per il trasporto pubblico, vuoi soprattutto per le scelte fiscali e tariffarie del governo, incapace di prevedere misure adeguate ai fini di una protezione efficace della produzione automobilistica interna tra le due guerre: tema di rilievo, cui l'autore dedica un approfondimento assai persuasivo (pp. 213-223).

Nel 1935 muore Damià Mateu, fondatore e primo presidente, e l'anno dopo si apre la parentesi – così nel titolo del sesto capitolo, che la tratta in breve – della Guerra civile. I due eventi, giudica Nadal, segnano di fatto la fine della Hispano-Suiza come «azienda indipendente di produzione di automobili» (p. 309). All'apertura delle ostilità, infatti, i lavoratori collettivizzano la fabbrica di Barcellona e, poco dopo, l'azienda viene dichiarata «industria de guerra» sotto il controllo della Generalitat. Il successivo atto di forza del governo centrale, nel luglio 1937, la sottrae ai catalani e l'inquadra nella riorganizzazione generale del settore aeronautico repubblicano, sotto il nuovo nome di SAF-9, cioè Servicio de Aviación y Fabricación. Lo stabilimento di Guadalajara è presto evacuato. La direzione in esilio oltre Pirenei, ora nelle mani del nuovo presidente Miguel Mateu accanto all'amministratore delegato José Gallart (già protagonista, quest'ultimo, dei contatti con Valletta a partire dal 1927), collabora a fondo con i franchisti e, su loro richiesta, innesta a Siviglia una succursale per la riparazione e per la produzione di aerei militari: proprio quella che nell'aprile 1943, con dieci milioni di *pesetas* del ministero dell'Aeronautica e venti della Hispano-Suiza, quasi tutti come controvalore di terreni, impianti e macchinari, si costituirà indipendente come La Hispano Aviación.

Appena i franchisti entrano a Barcellona, nel gennaio 1939, Mateu è nominato sindaco – carica che occuperà fino al '45 – e, pur distratto da molteplici responsabilità, riprende il controllo della casa madre. Le prospettive non potrebbero sembrare migliori: le dottrine autarchiche proclamate dai vincitori lasciano intravedere un incremento formidabile della committenza pubblica anche oltre la fine della Guerra civile e, sotto la guida influente di Gallart, abbagliato dalle circostanze, l'azienda punta tutto su quel tavolo. Errore fatale: proprio la dipendenza eccessiva dalla domanda statale innesca la fase di «agonía y muerte», disegnata da Nadal nel settimo capitolo e ben riassunta nelle conclusioni: gli ordini dell'Aeronautica si rivelano «variabili, incostanti» (p. 310) e ben presto, incarnata da Juan Antonio Suanzes – ingegnere navale, amico di famiglia dei Franco, ministro dell'Industria e del Commercio già nel 1938-39 e poi nel 1945-51, fondatore nel 1941 e presidente fino al '61 dell'Instituto Nacional de Industria –, si disvela la volontà totalitaria dello Stato. Esplicita la posizione dell'autore sul tema, ben approfondita e commentata anche da Carreras nella presentazione (pp. 31-37): l'azione dell'INI nei confronti della Hispano-Suiza offre «un caso di studio eccellente» a chi voglia comprendere «i rischi collegati all'intervento statale nell'industria in mancanza di controllo democratico e di rispetto delle libertà fondamentali» (p. 311).

L'Instituto ha un obiettivo centrale: ottenere il controllo assoluto della produzione dei veicoli industriali a motore Diesel prodotti dall'azienda. I metodi adottati sfociano però in «un grande fallimento» e la Hispano-Suiza termina la sua parabola nel '46: se invece l'INI, commenta e chiude senza esitazione Nadal, avesse cercato la collaborazione della dirigenza, anziché ricorrere all'imposizione autoritaria, «il risultato sarebbe stato migliore». Le quaranta pagine dedicate a quest'ultimo tratto dell'avventura imprenditoriale sono ricche di particolari nuovi, ben argomentate e strutturate in modo convincente: diagnosticata la graduale asfissia indotta dalla dipendenza dall'Aeronautica (pp. 259-264), si setacciano gli effetti sul bilancio della crisi della produzione, causa diretta delle dimissioni rese da Gallart a fine '45 in un clima di contestazione tempestosa del suo operato (pp. 264-270; tab. 26), e si concentra infine lo sguardo sull'azione funesta dell'INI, ritmata da un primo assalto nel 1943 (pp. 270-286) e poi dalle mazzate mortali che, in tre anni (pp. 287-300), mentre Franco nomina Mateu suo plenipotenziario e poi ambasciatore a Parigi dal novembre 1944 al 1947, chiudono via via gli spazi di autonomia residua della Hispano-Suiza. Nello studio madrileno del notaio Porpeta, nell'ottobre 1946, tutti i suoi terreni, stabilimenti, macchinari, scorte e merci residue vengono ceduti per 58 milioni di *pesetas* («un auténtico latrocinio», dal punto di vista della ditta, nonostante l'assegnazione ulteriore di un pacchetto azionario pari a 25 milioni della nuova creatura partorita in maggio dall'INI: p. 298) all'Instituto, che ne passa il controllo all'Empresa Nacional de Autocamiones (ENASA) diretta da Wilfredo Ricart.

«Triste punto final», commenta Nadal, di una storia d'impresa «insolita» e «affascinante» (p. 303). Difficile dargli torto, dopo aver assaporato le sue pagine così dotte e, al pari del soggetto eletto per la ricerca, così affascinanti. Ma l'encomio può forse spingersi più in là, quando a firmare una sintesi

di questa ricchezza documentaria e interpretativa è un maestro nato più di novant'anni fa e ancora in attività scientifica. Domenico Magnino, classicista pavese della sua generazione, raccomandava agli allievi – e per loro incarnava – la volontà instancabile di calare il talento e l'intuizione nello stampo umile ed efficacissimo dell'applicazione costante, come ben sanno i musicisti. Ennio Di Nolfo, storico delle relazioni internazionali, pure lui contemporaneo di Nadal, lasciata da anni la docenza ma impegnato come sempre su un nuovo libro, narrava di giornate dedicate con piacere e fatica allo studio rigoroso e metodico di certe nuove fonti. Poco conta, poi, che lo spirito si occupi di plutarchiane vite parallele, di interdipendenza transatlantica, di ferrovie piemontesi nell'Ottocento o di politica del XXI secolo: nata negli anni Venti e Trenta, questa splendida vecchia guardia dalla mente giovanissima ci ricorda che gli studi leggiadri, le sudate carte e i racconti disinteressati che se ne offrono al mondo rimangono pur sempre, in ogni stagione della vita, tra le fonti più belle e più importanti di gioia e di consolazione.

Massimiliano Guderzo

*Pestaña, l'attrazione fascista e i falsi storici*

Sergio Giménez, *Ángel Pestaña, falangista. Anatomía de una mentira histórica*, Jaén, Piedra Papel Libros, 2020, pp. 251, ISBN 978-84-949597-8-3

Di questi tempi si parla molto di fake news e post verità. Si parla anche di fascismo, sia esso echianamente eterno o gentilianamente storico, e dell'attrazione che certi settori della sinistra avrebbero per l'estrema destra. Per quanto la storia non si ripeta e probabilmente nemmeno rimi, come diceva sornione Mark Twain, alcune questioni e alcuni dibattiti ritornano a distanza di anni come fossero un rio carsico. E spesso, anche in ambito storiografico, i suddetti dibattiti si ripetono e, alle volte, ripropongono le stesse inesattezze.

Non potrebbe essere dunque più azzeccato questo libro dello storico maiorchino Sergio Giménez dedicato ad Ángel Pestaña (1886-1937). Non si tratta semplicemente di una biografia del sindacalista originario del Bierzo, ma di uno studio appassionato su quello che potremmo definire un falso storico, ripetuto sovente anche a un secolo di distanza: Pestaña, membro di spicco della Confederación Nacional del Trabajo (CNT) negli anni Dieci e Venti del secolo scorso, fondatore del Partido Sindicalista (PS) e deputato eletto con il Frente Popular, sarebbe stato attratto dal falangismo fino al punto di valutare un'alleanza con José Antonio Primo de Rivera poco prima dell'inizio della Guerra civile spagnola. Andiamo però con ordine.

L'agile volume, di amena lettura e non privo di vis polemica, si suddivide in quattro parti. Nella prima (pp. 33-97), l'autore ricostruisce la biografia di Pestaña, dalla gioventù tra il nord della Spagna, il sud della Francia e l'Algeria negli anni della Belle Époque fino allo strenuo impegno in difesa della Repubblica in guerra che sarà una delle cause della sua morte per broncopolmonite nel novembre del