

LA RIVOLUZIONE INDUSTRIALE IN EUROPA

1. Il modello inglese. - 2. Lo sviluppo della Francia. - 3. L'ascesa della Germania. - 4. I Paesi Bassi e il Belgio. - 5. L'Austria degli Asburgo. - 6. L'impero zarista. - 7. L'Italia nel XIX secolo.

1. IL MODELLO INGLESE

La **Rivoluzione industriale in Europa** ebbe caratteri diversi da quelli che aveva avuto in *Gran Bretagna*, per le differenti condizioni storiche, sociali, culturali e per le varianti correlate al sistema produttivo e tecnologico, all'ordinamento finanziario, al mercato del lavoro e ai rapporti internazionali.

I paesi europei ebbero innanzitutto un *modello* di riferimento (l'esperienza inglese, appunto), evitarono di ripetere gli eccessi e realizzarono la loro rivoluzione industriale con un ritmo evolutivo e con un tasso di sviluppo diverso.

L'altra differenza è costituita dal ruolo dei **trasporti**.

In Inghilterra l'avvento della *ferrovia* portò a completamento un processo già avviato; per le nazioni europee che intrapresero la via dell'industrializzazione, la ferrovia fu fondamentale per l'inizio e il prolungamento di tale processo.

L'Inghilterra essendo la «*patria della rivoluzione industriale*» affrontò problemi che solo in un secondo tempo sarebbero emersi negli altri Stati, ancora essenzialmente agricoli. Nell'isola che, prima nazione al mondo, aveva visto un prodigioso sviluppo industriale, cominciarono a emergere i problemi della *classe operaia*, dell'*industrializzazione* e dell'*urbanesimo* e le contraddizioni del sistema.

Nonostante tali problemi sociali, l'Inghilterra, dopo il Congresso di Vienna (1815) rimase a lungo l'unica vera democrazia del continente europeo.

La riforma elettorale del 1832, infatti, permise alle classi borghesi, che ormai tenevano le redini del paese, di impossessarsi saldamente del potere in modo pacifico. Nel 1835 fu varata anche una riforma municipale che

concedeva il diritto di voto a tutti i contribuenti, cui seguì poco dopo «la legge sui poveri» (*poor laws*) con la quale questa classe era assistita da un istituto nazionale centrale.

Allo scoppio delle grandi rivoluzioni del 1848 l'Inghilterra poteva definirsi l'unico paese democratico del tempo, e, come tale, restò immune da episodi rivoluzionari.

2. LO SVILUPPO DELLA FRANCIA

Anche in Francia la Rivoluzione industriale non fu un processo lineare ma un *fenomeno articolato e complesso* e l'avvento di un moderno sistema capitalistico conobbe tre stadi di sviluppo: il primo fra il 1820 e il 1830; l'altro durante il secondo impero (1851-1870); il terzo alla fine del XIX secolo.

A) Agricoltura

A differenza dell'Inghilterra, l'agricoltura non contribuì a favorire l'incremento della produzione, né alla formazione di consistenti eccedenze di manodopera disponibile per altri impieghi e ciò per due ragioni fondamentali: la frammentazione della proprietà fondiaria e la *mancata rivoluzione demografica*.

L'eccessiva **frammentazione della proprietà fondiaria** scoraggiava qualsiasi iniziativa tesa ad avviare miglorie agricole.

Questa frammentazione era la conseguenza di un rivolgimento politico-sociale e culturale, la **Rivoluzione francese**, che, liberando il proletariato rurale dai gravami feudali, aveva favorito un processo di **distribuzione della proprietà** terriera senza indennizzi in seguito alla espropriazione da parte dello Stato rivoluzionario dei possedimenti ecclesiastici e di quelli dei nobili fuggiti dalla Francia. Questi poteri erano così piccoli e il reddito tanto modesto da scoraggiare l'investimento di capitali nell'agricoltura.

In definitiva la Francia restava ancora un paese in cui predominava l'economia agricola e non venivano alterati i vecchi equilibri fra le componenti rurali e urbane della forza-lavoro.

D'altro canto, nel corso dell'Ottocento mancò alla Francia quella **rivoluzione demografica** che aveva interessato non solo l'Inghilterra ma tutto il continente europeo.

Contrariamente a ciò che era accaduto in Inghilterra, in Francia non si verificò quel fenomeno che gli economisti definiscono «*crescita a spirale*», vale a dire quella spinta espansiva nella produzione agricola che aveva con-

tribuito all'innovazione tecnica inglese: ciò perché nella Francia della prima metà del secolo XIX il mercato non era abbastanza ampio e dinamico per invogliare gli innovatori ad abbandonare i sistemi tradizionali di utilizzazione della terra.

Un periodo di prosperità dell'agricoltura si ebbe sotto Napoleone III (1852-1870), quando l'aumento dei redditi agricoli e il conseguente innalzamento della domanda di beni durevoli e di consumo contribuirono al generale progresso dell'industrializzazione francese.

Nella *seconda metà* dell'Ottocento la **produzione agricola francese si diversificò**: patate, barbabietola da zucchero, bestiame da carne, coltivazioni specializzate per l'industria tessile (canapa e lino), vino, olio, frutta, ortaggi. L'estensione delle superfici coltivate si accrebbe e i cereali maggiori guadagnarono in superficie più dei minori e migliorarono la qualità dell'alimentazione. Inoltre anche le patate e la barbabietola da zucchero entrarono a far parte dell'alimentazione delle classi lavoratrici urbane.

I miglioramenti dei proventi agricoli e la progressiva contrazione dell'autoconsumo avvantaggiarono non solo le imprese rurali di generi di largo consumo ma anche le imprese che fabbricavano attrezzi meccanici e strumenti di lavoro.

A partire dagli anni Quaranta *gli investimenti cominciarono a spostarsi dalla terra e dagli immobili verso settori più redditizi* come le **costruzioni ferroviarie** e le **industrie in fase di espansione**.

B) Industrie, edilizia, strade e trasporti

La *rivoluzione, le guerre napoleoniche e il blocco continentale non* avevano favorito lo **sviluppo** del settore *industriale*, né delle *manifatture*.

In risposta all'azione di blocco dei porti francesi operata dalle navi da guerra inglesi, Napoleone Bonaparte nel 1806 aveva vietato l'attracco in qualsiasi porto dei paesi soggetti al dominio francese (in pratica, l'intero continente) a navi battenti bandiera inglese.

Il **blocco continentale** fu continuamente violato tanto che «il continente era pieno di prodotti inglesi: i furieri francesi compravano ad Amburgo scarpe inglesi per i soldati destinati alla campagna di Russia (1811-1812). D'altronde l'industria francese non fu in grado di approfittare appieno del mercato riservatole, specie nel campo dei tessuti di cotone... Le falle del blocco diventarono così grosse che Napoleone dovette prenderne atto e mutò le varie restrizioni commerciali in uno strumento fiscale, vendendo licenze per l'importazione di merci britanniche» (CLOUGH-RAPP).

Dopo il 1814 la **politica economica francese scelse il protezionismo**, imponendo tariffe pesanti a tutte le merci provenienti dall'estero fino a proi-

bire, con la legge del 17 novembre 1814, l'importazione dei filati e dei tessuti di cotone.

Il protezionismo *stimolò l'innovazione tecnica e l'aumento della produzione dell'industria tessile e siderurgica* nei decenni successivi, al punto che la concentrazione e la meccanizzazione di questi due settori costituirono i fattori trainanti dell'economia nazionale.

Dalla metà degli anni Quaranta la costruzione delle ferrovie in Francia favorì il massimo tasso di sviluppo industriale nella metallurgia e nelle attività correlate.

Nell'industria francese la diffusione delle tre grandi innovazioni siderurgiche — il processo Bessemer, il processo Martin e la defosforazione — fu sistematicamente collegata alla domanda rivolta agli acciaieri dalle costruzioni ferroviarie, che assorbirono la maggior parte dell'acciaio prodotto con i nuovi metodi.

La costruzione delle ferrovie dal 1840 al 1860 e le infrastrutture urbane nel decennio successivo fecero da battistrada alla **seconda fase dello sviluppo industriale**. Le imprese ferroviarie usufruirono dei vantaggi di una organizzazione centralizzata e dell'assistenza finanziaria dello Stato per creare una rete capillare di trasporti rispondente alle esigenze di un incremento del volume del traffico.

L'**industria edilizia** rimase ancora un perno fondamentale del sistema produttivo. Essa garantì la piena occupazione di un quinto della manodopera nazionale e il suo ulteriore sviluppo negli anni Sessanta fu legato alla forte domanda di abitazioni dovute all'aumento della popolazione e al processo di urbanizzazione che convogliò verso le città buona parte della popolazione giovane in età da lavoro (circa il 30%): tra il 1851 e il 1866 la popolazione di Parigi passa da 1.227 mila a 1.825 mila abitanti; quella di Marsiglia da 198 mila a 300 mila; quella di Lione da 234 mila a 323 mila.

Hausmann, prefetto del dipartimento della Senna, che includeva la città di Parigi, lanciò un vasto programma di lavori pubblici per modernizzare e abbellire la capitale; furono sventrati interi quartieri, furono tracciati larghi e diritti *boulevard* che agevolarono il traffico cittadino e permisero anche il facile accesso delle truppe nel centro della città per sedare eventuali sommosse. Una moderna rete fognaria e un adeguato approvvigionamento idrico resero più igienico l'ambiente urbano.

? Quale ruolo giocò la ferrovia nello sviluppo della Francia della prima metà del XIX secolo?

La ferrovia aveva non soltanto fortemente incentivato *il progresso industriale* e il passaggio dall'industrializzazione leggera a quella pesante, ma aveva anche *velocizzato il trasporto e facilitato lo scambio commerciale* fra mercati distanti o situati troppo all'interno. Anche prima dell'avvento delle ferrovie, la vita economica e sociale abbisognava di trasporti che si svolsero per via *marittima* e la mobilità interna delle merci fu affidata al trasporto fluviale e stradale che in Francia fu particolarmente sviluppato.

Nel corso dell'Ottocento il **sistema di costruzione delle strade** migliorò ulteriormente: alla fine del secolo l'ottanta per cento delle strade francesi era impermeabilizzato.

C) Commercio e finanza: liberismo e haute banque

Durante la prima metà dell'Ottocento, non solo la Francia, ma tutte le principali entità politico-territoriali europee a difesa della produzione interna avevano adottato politiche protezioniste.

Fu solo dopo il 1850, con la nascita del secondo Impero, che la politica francese delle alte tariffe cominciò a cambiare in favore di una **politica liberista**, essendosi consolidato il sistema industriale grazie a un complesso di fattori concomitanti: l'*ampliamento del mercato interno*, agevolato dallo sviluppo delle costruzioni ferroviarie e dall'aumento dei redditi agricoli; gli *stanziamenti governativi* a favore dei trasporti e delle opere pubbliche; la *diffusione di innovazioni tecniche*.

Dal 1860 al 1866, la Francia firmò una serie di **trattati commerciali** prima con l'Inghilterra, poi con tutte le altre potenze europee. Nel trattato anglo-francese, che costituirà il modello di riferimento per quelli successivi, *si soppressero le proibizioni riguardanti i filati, i tessuti di lana e di cotone*; gli inglesi abolirono il dazio sull'importazione vinicola e quello sull'esportazione di carbone in Francia. Entrambi i paesi erano interessati allo scambio commerciale e si accordarono reciprocamente con la clausola del cd. *trattamento di nazione più favorita*, ossia ciascuna concesse all'altra i dazi più bassi praticati a qualsiasi altro paese.

Non mancarono gli **oppositori a questa politica commerciale**; essi sostennero che le minori entrate doganali e la concorrenza straniera avrebbero provocato il *deficit* del bilancio statale, il ristagno della produzione nazionale e la disoccupazione. In realtà il commercio si sviluppò a causa dell'accresciuta produzione dell'industria e dell'agricoltura più che per l'opzione fra libero scambismo e protezionismo.

In Francia operavano molti banchieri privati e in particolare a Parigi era molto fiorente un gruppo di case bancarie, l'**haute banque**, composto da banchieri protestanti, da ebrei e da stranieri trasferitisi a Parigi durante il primo Impero. Nel XIX secolo l'alta banca parigina finanziò il commercio internazionale, sottoscrisse titoli del debito pubblico e investì nelle ferrovie e nelle assicurazioni. Tra tali banche d'affari si distingueva la banca dei Rothschild.

Durante il Secondo Impero il sistema bancario francese si consolidò con la nascita di grandi istituti di credito quali il *Crédit Foncier* ed il *Crédit Mobilier* nel 1852 e successivamente il *Crédit Lyonnais* nel 1863 e la *Société Générale* nel 1864 che finanziarono le società ferroviarie francesi e straniere, la media impresa e liberarono il credito dal monopolio privato. Nel 1867 il governo francese approvò la legge che definì lo **statuto delle società per azioni**.

D) Instabilità e crisi

L'accresciuta circolazione di capitali, i cospicui finanziamenti alle industrie, le attività speculative sui titoli, la produzione di massa non sufficientemente consolidate determinarono **ricorrenti crisi economiche** che coinvolsero tutta l'Europa.

Un esempio di tale tipo fu rappresentato dalla crisi del **1846-48** che portò nei paesi europei in cui era ancora diffusa la monocoltura, come l'**Irlanda**, la catastrofe: le coltivazioni di patate furono colpite dalla *peronospera* che causò la perdita del raccolto negli anni 1845-47 e la morte di mezzo milione di persone, mentre un milione fu costretto a emigrare. Questo evidenziò in maniera drammatica il contrasto fra sistema agrario moderno, fondato sulla policoltura, e sistema premoderno monoculturale, ancora diffuso in alcune aree più arretrate del nord-ovest ed in tutta l'Europa orientale. Tale tipo di crisi, endemico nei secoli precedenti, fu una **eccezione** nel XIX secolo, caratterizzato, invece da crisi di **sovraproduzione**.

«La crisi si svolgeva secondo una **successione** di fatti quasi sempre identica. Un periodo di congiuntura favorevole, cioè di forte aumento della domanda di uno o più beni e di rialzo dei prezzi, induceva a un rapido ampliamento degli impianti o alla creazione di nuovi. Le aspettative di profitti crescenti facevano aumentare il corso delle azioni delle società interessate, sulle quali non era difficile che si concentrasse una speculazione al rialzo. Il ricorso al credito bancario, sia per i nuovi investimenti sia per alimentare la speculazione, contribuiva a estendere la produzione e a far crescere ancora il corso dei titoli. La capacità produttiva delle macchine consentiva una cre-

scita della produzione ben oltre la possibilità di assorbimento del mercato, sicché la crisi di sovrapproduzione non tardava a manifestarsi. I prezzi crollavano, le merci restavano invendute, gli utili si riducevano o si annullavano del tutto, il corso dei titoli precipitava. Licenziamenti di personale e fallimenti erano l'immane sbocco della crisi» (DE SIMONE).

Anche la Francia non fu immune da tale crisi. Il *Crédit Mobilier* che finanziò le costruzioni ferroviarie, le linee di navigazione transatlantiche nazionali e la ricostruzione a Parigi di *Rue de Rivoli* fallì nel 1866 quando non ci fu più mercato per le sue attività.

Le ripercussioni negative della guerra con la Prussia conclusasi con la disfatta di *Sedan*, la caduta del Secondo Impero fecero precipitare il paese fra il 1870 e il 1880 nel caos politico-sociale; la crisi agraria europea del 1873 aggravò la situazione economica provocando un netto rallentamento dello sviluppo industriale sia negli indici della produzione che in quelli degli investimenti.

Esauritasi la spinta propulsiva impressa al settore industriale dallo sviluppo dei trasporti e avendo ceduto, a vantaggio della Germania, due regioni di grandi potenzialità economiche (l'Alsazia e la Lorena), la **Francia precipitò in un lungo ristagno economico.**

Solo verso la fine del secolo il mutamento della congiuntura internazionale fece lievitare i prezzi, liberalizzare gli scambi e agevolò lo sviluppo degli investimenti e dell'occupazione. Ebbe inizio la terza e ultima fase di crescita industriale (*take off*) che fece della Francia una potenza economica in grado di competere alla pari sui mercati internazionali con le altre grandi potenze industriali.

3. L'ASCESA DELLA GERMANIA

I problemi di natura politica e militare e la creazione di uno Stato nazionale condizionarono la politica economica tedesca.



La situazione politico-economica della Germania, dopo il Congresso di Vienna, era favorevole allo sviluppo industriale?

All'indomani del Congresso di Vienna (1815), la Confederazione Germanica presentava **caratteri fortemente sfavorevoli all'industrializzazione**: la scoraggiavano la divisione politica della nazione tedesca in ben 39 Stati diversi nel 1815 e le condizioni di arretratezza sociale ed economica. L'agricoltura era ancora troppo povera per rifornire le città in cui sopravvivevano le **Gilde**, istituzioni corporative medioevali, che ostacolavano la modernizzazione della produzione e dello scambio. Le miniere non potevano essere adeguatamente sfruttate, perché situate in zone prive di comunicazioni, prima dell'invenzione della ferrovia; inoltre la circolazione monetaria era complicata dall'esistenza di diversi tipi di moneta (fiorini, talleri etc.).

A) L'agricoltura

Anche per la Germania il punto di partenza della rivoluzione industriale e del processo di mutamento effettivo del sistema economico consisté nella modifica della società rurale e dei rapporti fra città e campagna.

Il progresso dell'agricoltura tedesca inizialmente fu circoscritto ad alcune regioni tra cui la Prussia orientale: esso non ebbe lo stesso ruolo che aveva avuto l'agricoltura nel processo di industrializzazione britannico, anche se non fu marginale come lo era stato per la Francia. Tuttavia, lo sviluppo industriale presentò caratteri di precocità e livelli più consistenti lì dove il settore rurale era meno arretrato.

Nella prima della metà dell'Ottocento importanti trasformazioni economiche riguardarono l'agricoltura. L'avvio di queste trasformazioni partì dalla Prussia. Si trattò dell'*abolizione del servaggio contadino*, della *divisione delle terre demaniali*, dell'*introduzione della libertà produttiva* e della *ristrutturazione del sistema della proprietà fondiaria*, finalmente liberata dai privilegi feudali. Tale riforma agraria seguì vie diverse che sancirono differenze spesso notevoli fra i vari Stati tedeschi ove esisteva una *diversità di uso e funzioni dello spazio agrario* e cioè:

- il **sistema dei polders**, sul modello agrario dei Paesi Bassi, caratterizzato dalla proprietà individuale, in cui non esistevano le servitù collettive e si praticava la coltura intensiva;
- il **sistema dei campi aperti**, a ovest dell'Elba, caratterizzato dalle coltivazioni comunitarie (in cui vigeva la rotazione dei tre campi) e dalle servitù collettive;
- il **sistema slavo**, a est dell'Elba, caratterizzato dal *servaggio* e dove pochi erano i contadini liberi, mentre la proprietà signorile dello **Junker** era molto estesa.

Quest'ultimo sistema era diffuso soprattutto in Prussia dove la produzione agricola veniva finalizzata allo sbocco sui mercati dell'Europa occidentale e lo Junker, da vero agricoltore capitalista, soprintendeva ai lavori nelle sue terre e ricavava reddito dall'attività agricola anziché limitarsi a riscuotere i diritti feudali.

Tra il 1807 e il 1809 l'aristocrazia prussiana concesse, per decreto, ai contadini l'**abolizione della servitù** per guadagnarsi il loro appoggio contro le truppe napoleoniche e diede loro la possibilità di acquistare proprietà fondiarie e il diritto di lasciare la terra. Tuttavia le leggi prussiane di riforma

furono, nel complesso, favorevoli agli *Junkers* permettendo loro di aumentare il numero dei poderi per ricavarne guadagno.

Dopo il 1820 e nei decenni successivi questo processo di emancipazione *rese disponibili per l'agricoltura considerevoli quantità di manodopera, di terra e di capitale* che incrementarono sia la produzione sia il reddito. Il considerevole aumento, tra il 1825 e il 1850, della produzione di cereali, patate e altri generi fu anche dovuto all'investimento in edifici, bestiame, fertilizzanti e nel dissodamento di nuove terre da parte dei proprietari agricoli.

La nascita dell'unione doganale, lo **Zollverein** (1834), fornì l'occasione per una ulteriore espansione del settore nel mercato del commercio interno agli Stati della Confederazione germanica.

B) Lo sviluppo ferroviario e l'industrializzazione

Mastri artigiani e mercanti appaltatori costituirono per buona parte del XIX secolo l'ossatura dell'imprenditorialità tedesca.

Solo dopo il 1870 le potenzialità economiche dell'industria tedesca crearono le premesse per la concentrazione degli apparati produttivi e il sistema industriale assunse quelle dimensioni operative su grande scala che lo proiettarono ai vertici dell'economia internazionale per i suoi elevati livelli di efficienza e di organizzazione manageriale.

Lo **sviluppo ferroviario** coincise con la formazione dell'unità nazionale e l'aspetto politico strumentale fu prevalente su quello economico e tecnico.

La rete ferroviaria fu concepita nell'ottica nazionalista, come strumento per rafforzare l'unità territoriale e politica appena istituzionalizzata. E quando il nazionalismo politico-ideologico si sovrappose al nazionalismo economico, lo sviluppo del sistema industriale divenne la leva essenziale per la crescita del paese e per il potenziamento dell'apparato militare.

Fra tutti gli Stati tedeschi, la Prussia fu all'avanguardia nel processo di ammodernamento dell'agricoltura e dell'industria e nella costruzione dello Stato nazionale germanico.

Tra il 1835 e il 1844 il ritmo delle *costruzioni ferroviarie* fece impennare la domanda di prodotti in ferro e altri materiali a vantaggio delle imprese siderurgiche e meccaniche; la richiesta di carbone fu così imponente che nel decennio successivo l'eccezionale sviluppo delle ferrovie operò da volano per l'industria mineraria e siderurgica affrancando il mercato tedesco dall'egemonia delle imprese britanniche e belghe.

Il peso specifico dell'*industria pesante* specializzata nella produzione di beni capitali (metalli, carburanti, macchinari) crebbe e il suo ritmo di sviluppo fu più pronunciato rispetto a quello dell'*industria leggera* e dei beni di consumo.

Le *commesse militari*, la crescita del mercato interno e l'euforia finanziaria aumentarono, tra il 1866 e il 1870, in coincidenza con i *vittoriosi eventi bellici sull'Austria e sulla Francia e con l'unificazione nazionale*. Le industrie, in particolare quella pesante, per espandersi sul mercato internazionale ebbero bisogno di un apporto di capitali che andava al di là delle possibilità finanziarie dei gruppi a carattere familiare. Il credito del sistema bancario grazie alla formazione di grandi *cartelli*, favorì il processo di concentrazione industriale e commerciale.

C) Il sistema commerciale e finanziario

Nel 1834 la realizzazione dell'unione doganale (*Zollverein*) rappresentò il primo sforzo di ammodernamento dell'industria e del commercio tedesco.

L'abbattimento delle barriere doganali per unificare il mercato interno e l'adozione nel 1837 di una moneta comune, il fiorino d'argento, per gli Stati del Sud (*Steuerverein*) e il tallero per gli Stati del Nord (*Zollverein*) fecero crescere d'intensità i traffici e il commercio.

«Lo *Zollverein* nasce nel 1834 per volontà della Prussia che controllava già gran parte dell'economia tedesca. Fin dal 1818 le tariffe doganali prussiane erano state unificate e ridotte ad una tariffa moderata, variabile secondo la merce. Le materie prime entravano in franchigia, i prodotti manifatturieri pagavano il 10 per cento, i prodotti "coloniali" dal 20 al 30 per cento. Nello *Zollverein* la tariffa adottata era quella prussiana. I negoziati con i paesi terzi dovevano essere condotti dalla Prussia. Gli Stati membri erano responsabili dell'esazione dei dazi alle loro frontiere e il gettito era diviso tra loro in proporzione alla popolazione.

Ben presto si manifestano i risultati. Nelle negoziazioni con l'estero la Germania ottiene tutta una serie di vantaggi. E nel complesso, i dazi doganali danno un reddito più elevato» (MAURO).

Al pari della Francia, dopo il 1850 anche la Prussia era un paese in pieno sviluppo industriale che si apriva ai mercati esteri seguendo la politica liberoscambista. Fu in quest'ottica che nel 1862 venne firmato un importante trattato commerciale tra la Prussia (in qualità di paese rappresentante gli interessi della *Zollverein*) e la Francia che si riservarono, nello scambio, il trattamento di nazione più favorita.

Alla fine del XIX secolo la Germania era l'unica delle tre grandi potenze industriali d'Europa a non possedere un impero coloniale da cui trarre materie prime a buon mercato.