

STORIE IN CORSO 2025

XIX WORKSHOP NAZIONALE DOTTORANDE/I SISSCO

L'ELVETICA E BATIGNOLLES, DUE MICROSTORIE LOCALI E GLOBALI DI FABBRICHE URBANE (1846-1918)

Federico, Meneghini Sassoli – Università degli studi di Pavia

1. Oggetto d'indagine e obiettivi della ricerca

Questa ricerca ha l'obiettivo di definire e indagare il fenomeno delle fabbriche urbane sviluppatesi nella seconda metà dell'Ottocento, attraverso lo studio di due casi emblematici di società industriali urbanizzate: la *Société de Construction des Batignolles* di Parigi e la *Società Italiana Ernesto Breda per Costruzioni Meccaniche*, insieme alle sue precedenti iterazioni riconducibili al toponimo *all'Elvetica* a Milano. L'obiettivo centrale è quello di esplorare come queste realtà produttive, sorte in un contesto di crescente urbanizzazione e modernizzazione economica, abbiano svolto un ruolo ben più ampio rispetto alla semplice fabbricazione di beni materiali. Lungi dall'essere meri impianti industriali che si sono progressivamente ritrovati inseriti nel tessuto cittadino, esse si configurarono come veri e propri motori di trasformazione urbana, centri di cambiamento fisico, sociale e infrastrutturale nel territorio in cui si insediano.

Il concetto di "fabbrica urbana", che questa ricerca vuole definire, viene inteso come un'entità produttiva che, oltre a inserirsi materialmente nel paesaggio urbano, ne diventa elemento attivo e determinante nella ridefinizione degli assetti spaziali, dei rapporti socioeconomici e delle traiettorie di sviluppo urbano. Si tratta dunque di una visione della fabbrica non più relegata al solo ambito economico, ma intesa come nodo complesso in cui si intersecano forze produttive, dinamiche territoriali, progettualità e società urbana.

Questo concetto affonda le proprie radici nella teoria della *fabrique urbaine*, elaborata a partire dagli anni Novanta del Novecento dalla scuola francese di urbanistica, in particolare attraverso i lavori di

studiosi come Hélène Noizet e Anne-Sophie Cléménçon¹, Isabelle Backouche e Nathalie Montel². Di Noizet, in particolare, sarà recuperata la definizione, secondo cui la *fabrique urbaine* descrive un processo dinamico e continuo attraverso cui lo spazio urbano si costruisce nel tempo, risultato dell'interazione costante tra strutture fisiche, attori sociali e rappresentazioni collettive. In questa visione, la città non è un contenitore statico, ma un campo di forze in mutamento, plasmato tanto dall'azione pianificata quanto dall'accumulazione di pratiche e conflitti. Questa visione tende a marginalizzare il ruolo attribuito ai piani urbanistici, forse sovrastimati dalla storia urbana tradizionale, questa ricerca cercherà di conciliare i due approcci.

Più di un'erronea traduzione del concetto francese, se *fabrique* è l'azione di fabbricare questa tesi vuole elaborare il concetto di fabbrica urbana come attore che produce urbanità. Infatti, pur prendendo le mosse da questo impianto teorico, la presente ricerca intende proporne una rilettura in chiave storica e spaziale, capace di restituire la complessità del ruolo giocato dalle fabbriche nel processo di costruzione dell'urbanità moderna. In particolare, si vuole mettere in luce come gli impianti industriali possano essere letti non solo come spazi di lavoro e produzione, ma anche come luoghi di mediazione tra interessi pubblici e privati, come centri di attrazione per popolazione e motore di nuove infrastrutture. Come dispositivi che contribuirono in maniera sostanziale alla configurazione materiale e simbolica della città.

L'attenzione sarà focalizzata sul luogo fisico in cui queste trasformazioni si concretizzano articolata attraverso una analisi microstorica dei complessi produttivi: le due fabbriche urbane, che pur nella loro dimensione limitata, spesso costituiscono epicentri di profondi mutamenti nel tessuto cittadino. Verranno analizzate le modalità attraverso cui questi impianti hanno inciso sullo spazio circostante, sia direttamente, attraverso la costruzione di nuovi edifici, il loro allacciamento a reti infrastrutturali, l'alterazione del paesaggio urbano; sia indirettamente, tramite la generazione di flussi di persone, merci e capitali, e l'interazione con i livelli di governo locale, nazionale e internazionale.

Per raggiungere questo obiettivo, l'analisi si concentrerà su due impianti industriali specializzati nella costruzione meccanica e ferroviaria: la Breda e la Société de construction des Batignolles, operanti rispettivamente a Milano e Parigi in un arco temporale di circa settant'anni. Questi casi studio, seppur diversi per contesto urbano e dinamiche evolutive, offrono spunti comparativi preziosi per comprendere come la fabbrica urbana abbia partecipato alla formazione e trasformazione della città moderna.

¹ H. Noizet, *Fabrique Urbaine* in Jacques Lévy, Michel Lassauls (a cura di) *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, II ed., Belin éditeur, Parigi, 2013, p. 389 ; H. Noizet, A.-S. Cléménçon, *Faire ville. Entre planifié et impensé, la fabrique ordinaire des formes urbaines*, Presses universitaires de Vincennes, Saint-Denis, 2020.

² I. Backouche, N. Montel, « La fabrique ordinaire de la ville », in *Histoire urbaine*, N.19, 2007, p. 5-9.

L'indagine non sarà limitata unicamente alle due società indicate poco prima ma includerà anche le rispettive antecedenti con sede nello stesso luogo. Nel caso milanese le diverse società "all'Elvetica" mentre per Parigi la sola società Ernest Goüin et Cie.

2. Stato dell'arte e metodologia

L'analisi si inserisce in un contesto storiografico complesso e articolato, che richiede un approccio interdisciplinare capace di integrare ambiti di studio differenti, quali la storia economica, la storia delle ferrovie, la storia urbana, la business history e l'urbanistica. L'intersezione di queste prospettive consente di cogliere la multidimensionalità dei processi di trasformazione che hanno interessato le città industriali nel corso dell'Ottocento e del primo Novecento.

Come già accennato, la ricerca adotta un approccio microstorico, ritenuto particolarmente efficace per analizzare l'impatto locale di fenomeni di più ampia portata, e per metterli in relazione con le dinamiche economiche, tecnologiche e urbane su scala nazionale e internazionale. Tale prospettiva consente di ricostruire la dimensione quotidiana delle trasformazioni urbane e industriali, offrendo una lettura più ricca e sfumata dei cambiamenti che hanno interessato le aree oggetto di studio nel lungo periodo. Se non esiste un preciso metodo microstorico "ortodosso", all'interno del suo universo questa ricerca ha fatto riferimento e preso a modello le metodologie delineate da Giovanni Levi e Francesca Trivellato, in particolare la sua recente opera sull'annale questione dell'interazione fra storia globale e microstoria e l'attualità di quest'ultima¹.

Per quanto riguarda i due casi studio analizzati, la loro interazione e contesto, si segnalano qui alcune delle ricerche di particolare rilievo all'interno dell'ampia storiografia consultata.

Sulla *Société de Construction des Batignolles*, si distingue il lavoro di Rang-Ri Park-Barjot, che ha dedicato a questa impresa la propria tesi di dottorato, da cui sono scaturiti anche articoli specialistici di notevole interesse, di particolare rilievo è la mole documentaria da lei analizzata per produrre una fine analisi dell'evoluzione aziendale della società².

Anne Burnel, invece, ha precedentemente studiato la società nel suo periodo di declino, a partire dalla Prima Guerra mondiale fino alla vigilia della Seconda³. Si è anche dedicata all'analisi della dinastia

¹ F. Trivellato, *Microstoria e Storia globale*, Officina libraria, Roma, 2023; G. Levi, "Frail Frontiers?", in *Past and Present*, 242, pp. 37-49.

² R. R. Park-Barjot, *La société de construction des Batignolles : Des origines à la Première Guerre mondiale (1846-1914)*, Presse Universitaires Paris Sorbonne, Parigi, 2005; Id., "Entreprise et accidents du travail : l'exemple de la société de construction des Batignolles", in *Actes des congrès nationaux des sociétés historiques et scientifiques*, 127-4, 2005, pp. 303-318; Id., "Le patronat français des travaux publics et les réseaux ferroviaires dans l'empire français : l'exemple du Chemin de fer du Yunnan (1898-1913)", in *Publications de la Société française d'histoire des outre-mers*, N.6, 2008, pp. 653-670.

³ A. Burnel, *La Societe de construction des batignolles de 1914-1939. Histoire d'un déclin*, Driz, Ginevra-Parigi, 1995.

imprenditoriale dei Goüin¹. È importante notare come, nonostante il loro grande valore, in queste opere la prospettiva mantenuta sia quella della, più tradizionale, *business history*, di aiuto ma non centrale in una ricerca incentrata sul luogo di produzione.

Resta imprescindibile, per ogni studio riguardante la società Breda, il volume pubblicato in occasione del suo centenario e curato da Valerio Castronovo, che costituisce ancora oggi una delle analisi più autorevoli e documentate sull’evoluzione di quest’impresa². Per quanto riguarda invece le società che precedettero la sua fondazione, la letteratura risulta più limitata, ma va segnalato il contributo rappresentato dal ricco articolo di Stefania Licini, che costituisce un riferimento utile per inquadrare le continuità e le rotture nel corso dei primi decenni di questo stabilimento meccanico³.

Di particolare valore anche la Guida alle fonti dell’Archivio storico Breda, pubblicata dall’Istituto per la storia dell’età contemporanea (Isec) nel 1994⁴, che rappresenta una cognizione sistematica delle fonti archivistiche disponibili e uno strumento prezioso per chi intenda approfondire la storia della società.

L’originalità dell’approccio adottato in questa ricerca risiede nell’interesse rivolto al luogo fisico della produzione, ovvero la fabbrica, non solo come centro produttivo ed economico con relazioni distanti, ma come nodo territoriale localizzato capace di agire come catalizzatore di trasformazioni urbanistiche e sociali di ampio respiro. La fabbrica viene così assunta come oggetto privilegiato di analisi per la sua duplice funzione: da un lato, come spazio della produzione industriale; dall’altro, come motore di innovazione e di riorganizzazione dello spazio urbano, come nel caso delle aziende di costruzione meccanica che, nel periodo considerato, si collocano sulla frontiera dell’innovazione industriale.

Uno dei temi centrali che attraversano questa ricerca è quello della mobilità. Se due fabbriche analizzate fabbricarono parti consistenti dei rispettivi sistemi ferroviari nazionali si ritrovarono anche come centro di ingenti flussi di capitali, tecnologie, persone e merci. La loro attività contribuì in maniera decisiva allo sviluppo delle infrastrutture di trasporto, influenzando la configurazione dello spazio urbano e contribuendo a plasmare nuove forme di connessione e di circolazione. Per comprendere a fondo il ruolo giocato da questi impianti all’interno del sistema infrastrutturale e, più in generale, nel contesto della mobilità ottocentesca e primo-novecentesca, è stato necessario confrontarsi con una letteratura specialistica ampia e stratificata.

¹ A. Burnel, “Les Goüin, une dynastie d’entrepreneurs. Histoire des dirigeants de la Société des Batignolles de 1846 à 1968”, in *Entreprises et histoire*, n. 12, 1996, pp.75-88.

² V. Castronovo (et al), *Breda 1886-1986. Dalla Società italiana Ernesto Breda alla Finanziaria Ernesto Breda*, Amilcare Pizzi, Milano, 1986.

³ S. Licini, “Dall’Elvetica alla Breda. Alle origini di una grande impresa milanese (1846-1919)” in *Storia e Società*, 63, 1994, pp.79-124.

⁴ G. Marcialis, G. Vignati (a cura di), *Guida e fonti dell’Archivio storico Breda*, Franco Angeli, Milano, 1994.

In questo senso, sono stati fondamentali gli apporti di alcuni tra i maggiori storici dei trasporti, i cui studi hanno fornito le coordinate teoriche e interpretative per approfondire il rapporto tra industria e infrastrutture. Tra questi, in ordine alfabetico, si segnalano i contributi di Karen Bowie, François Caron, Carlos López Galviz, Andrea Giuntini, Stefano Maggi, Michèle Merger e Arnaud Passalacqua. Ognuno di questi autori ha illuminato un diverso aspetto della relazione tra produzione industriale, ferrovia e territorio, offrendo strumenti preziosi per articolare un'analisi che tiene insieme le dimensioni tecnica, economica, politica e culturale della mobilità.

L'eterogeneità degli approcci adottati da questi studiosi ha permesso di osservare il fenomeno da prospettive complementari: dalla costruzione delle reti e alla loro governance, alle implicazioni urbanistiche, fino agli immaginari sociali e culturali legati al trasporto ferroviario. Tale pluralità di sguardi ha rappresentato un valore aggiunto per l'indagine, contribuendo a una lettura più complessa e sfaccettata del ruolo svolto dalle due imprese nello sviluppo delle reti ferroviarie e nella trasformazione degli spazi urbani che le ospitavano.

La questione della geografia industriale, oggi nuovamente sotto i riflettori sia in studi di ambito storico che in quelli di ambito geografico, è trattata in maniera particolarmente innovativa nella recente opera di Pauline Rossi, che analizza il microcosmo produttivo di alcuni arrondissement parigini nel corso del Novecento. In questa ricerca si riprenderanno alcuni elementi del suo approccio, in particolare l'attenzione alla morfologia degli spazi industriali, considerati come parte integrante delle dinamiche urbane e sociali e la sua particolare attenzione alla dimensione locale¹.

Per quanto riguarda Milano questa ricerca prende come punto fermo la vasta e notevole bibliografia di Giorgio Bigatti sulla città ambrosiana e il suo ruolo industriale, dalla *Città operosa* al recente *Milano. Matrici e metamorfosi di una capitale industriale* le sue opere sono state fonte di ispirazione².

Per quanto riguarda le esposizioni internazionali, in Italia è stata prodotta un'ampia bibliografia in concomitanza dell'Expo di Milano del 2015, al suo interno si segnala in particolare il testo curato da Enrico Decleva e Giovanna Rosa³, questa raccolta ha il merito di analizzare i numerosi aspetti che coinvolsero questi eventi, dalla prospettiva urbanistica a quella tecnica passando anche per la sua percezione e la costruzione di un'immagine della città.

Uno degli ostacoli incontrati nell'elaborazione della ricerca è stato il problema della comparabilità tra due contesti urbani complessi e diversi come Parigi e Milano. Per risolverlo mi sono operato su due fronti, da un lato tramite l'approfondimento dei fondamenti teorici della storia comparata e

¹ P. Rossi, *L'Est parisien. Genèse d'une reconquête 1919-1975*, Presse universitaires de Rennes, Rennes, 2023.

² G. Bigatti, *La città operosa. Milano nell'Ottocento*, Franco Angeli, Milano, 2001; Id., *Milano. Matrici e metamorfosi di una capitale industriale*, Mimesis, Milano, 2024.

³ E. Decleva, G. Rosa (a cura di) *1881-2015: Milano città di esposizioni*, Istituto Lombardo di Scienze e Lettere – Incontri di studio, Milano, 2017.

urbana¹, mi ha permesso di chiarire i “limiti della comparazione” e di definire con maggiore precisione le categorie analitiche da utilizzare, nonché le condizioni che rendono legittima l’assimilazione tra fenomeni differenti.

La seconda soluzione è stata trovata all’interno dell’approccio microstorico: si è scelto infatti di invertire la prospettiva d’indagine, abbandonando l’idea iniziale di questa ricerca: una più tradizionale analisi delle città attraverso le lenti della loro storia industriale, in questo caso legata all’industria ferroviaria. Il nuovo orientamento ha posto invece al centro l’industria come soggetto attivo e localizzato, capace di incidere in modo determinante sullo sviluppo urbano. Ho quindi ribaltato la prospettiva d’indagine per concentrarmi su uno studio dell’industria stessa come un agente attivo e locale in grado di influire profondamente sulla trasformazione urbana. Questo cambiamento di prospettiva, prodotto dal primo nodo da sciogliere nell’analisi, mi ha permesso di sviluppare una chiave di lettura originale, che ha guidato l’analisi delle fonti raccolte nel corso dei tre anni e definito con maggiore chiarezza l’orizzonte teorico della ricerca. Ha inoltre fornito un orientamento chiaro su quale prospettiva adottare per un’analisi più mirata, incisiva, e spero, innovativa, orientata a cogliere le dinamiche di interazione tra industria e spazio urbano.

3. Fonti archivistiche

Per ricostruire le dinamiche illustrate la ricerca si è svolta in diversi archivi, in Francia e in Italia.

L’Istituto per la storia dell’età contemporanea (ISEC) conserva la parte più consistente del patrimonio archivistico relativo alla Breda, rappresentando una fonte di straordinaria ricchezza per qualsiasi ricerca inerente alla storia dell’impresa. Tuttavia, la documentazione risalente ai primi anni di attività, in particolare al periodo precedente la trasformazione in società a responsabilità limitata avvenuta a fine Ottocento, risulta piuttosto scarsa. Ciò nonostante, il valore di questo fondo resta elevato e imprescindibile.

Presso l’Archivio della Camera di Commercio di Milano è reperibile materiale utile alla ricostruzione delle vicende societarie legate all’Elvetica, mentre quotidiani, riviste e guide dell’epoca offrono numerosi riferimenti – talvolta puntuali, talvolta più frammentari – relativi alle due imprese oggetto di studio.

L’Archivio Civico Storico e la Biblioteca Trivulziana di Milano, con sede nel Castello Sforzesco, custodiscono documentazione significativa per lo studio del rapporto tra l’Elvetica e la rete viaria

¹ N. Kenny, R. Madgin, (a cura di), *Cities Beyond Border. Comparative and Transnational Approaches to Urban History*, Routledge, Londra e New York, 2016.

urbana, in particolare all'interno del Fondo Strade, dei vari catasti e della documentazione legata ai piani regolatori.

Presso l'Archivio Centrale dello Stato si conserva una documentazione limitata ma comunque rilevante sull'impianto milanese, con riferimenti ai monopoli nazionali per i quali la Breda realizzava impianti, nonché materiali riguardanti l'organizzazione operaia e sindacale interna.

L'Archivio Rotabili FS si rivela fondamentale per ricostruire il rapporto tra l'impianto di via Bordoni e la rete ferroviaria milanese, caratterizzata da continui mutamenti. Di particolare interesse è la documentazione relativa al binario di raccordo e i diversi contratti stipulati fra l'industria e le diverse compagnie ferroviarie che lo gestirono.

La Biblioteca FS conserva, inoltre, alcune fonti inerenti alla Breda e numerose inerenti al traffico ferroviario milanese nel periodo analizzato.

Per quanto riguarda la Société de Construction des Batignolles fondata da Ernest Gouin, la documentazione d'archivio è conservata principalmente presso gli Archives Nationales du Monde du Travail a Roubaix, nel fondo 89AQ. Tale raccolta archivistica risulta particolarmente ricca e, nonostante alcune lacune, soprattutto relative alla gestione quotidiana dell'impianto, offre un quadro d'insieme piuttosto ampio. Ciò è dovuto anche alla più precoce trasformazione della società in società a responsabilità limitata, che ha prodotto un maggior numero di rapporti periodici conservati.

Presso lo stesso archivio si trova anche il fondo del Syndicat de Ceinture, 75AQ, compagnia ferroviaria con cui la società francese collaborò e, in certi casi, si scontrò legalmente.

Gli Archives Nationales di Parigi e Pierrefitte sur Seine contengono, invece, permessi edilizi, descrizioni dell'impianto e documentazione giudiziaria relativa ad alcuni dipendenti e documentazione relativa alle esposizioni universali parigine.

La Bibliothèque nationale de France di Parigi, oltre a un ampiissimo patrimonio bibliografico, conserva alcuni materiali pubblicitari prodotti dalla società, mentre gli Archives Historiques de la SNCF con sede a Le Mans, contengono documentazione relativa ai servizi di trasporto ferroviario e alla gestione delle stazioni limitrofe con cui si interfacciò l'industria parigina.

Gli Archives de la Ville de Paris offrono numerosi documenti utili per l'analisi del rapporto tra l'impianto e il contesto urbano circostante, purtroppo molti di questi sono stati ritirati dalla consultazione a causa del loro inquinamento da amianto.

Gli Archives de la Commission du Vieux Paris includono documentazione sulle demolizioni e costruzioni del quartiere, nonché sulle richieste edilizie successive al 1899 legate allo stabilimento parigino.

Infine, gli archivi dell'École des Ponts et Chaussées custodiscono dei fascicoli relativi alla partecipazione della società all'Esposizione Universale del 1889 e alcune ricerche prodotte da Ernest Goüin.

4. Struttura della tesi e indice provvisorio

Per meglio evidenziare l'interazione multilivello tra la fabbrica e il contesto urbano, si è scelto di abbandonare una scansione rigidamente cronologica a favore di una struttura tematica. L'analisi si sviluppa lungo tre direttive principali, ognuna delle quali indaga specifici aspetti del rapporto tra impianto industriale e città, articolandosi in sei capitoli complessivi. Questa scelta risponde all'esigenza di cogliere la complessità delle trasformazioni analizzate, evitando la linearità temporale a favore di una più efficace lettura trasversale dei fenomeni.

La ricerca si apre con la definizione del quadro teorico e metodologico entro cui si colloca l'indagine. Viene in primo luogo delineato il concetto di fabbrica urbana, quale chiave interpretativa per comprendere il ruolo che le imprese industriali possono assumere nel processo di trasformazione della città. Si esplicitano inoltre le scelte metodologiche adottate, che coniugano strumenti della microstoria e della storia comparata, al fine di indagare in profondità le dinamiche locali senza rinunciare a una prospettiva di confronto capace di restituire il senso dei fenomeni in una dimensione più ampia. In questa fase introduttiva si propone anche un inquadramento storico dell'urbanizzazione europea nell'Ottocento, con particolare attenzione alle città di Milano e Parigi. La comparazione tra i due contesti si fonda sullo studio dei quartieri periurbani che ospitano gli impianti, zone suburbane ma in rapida trasformazione e urbanizzazione, mettendo in luce le specificità dei rispettivi percorsi di sviluppo e le prime analogie e divergenze tra le due realtà.

Segue un secondo capitolo dedicato alla genesi e all'evoluzione dei due impianti. Dopo una breve introduzione all'industrializzazione parigina e milanese, si procede con la ricostruzione delle vicende legate all'insediamento produttivo. In particolare, nel caso milanese, si esamina l'origine del toponimo "Elvetica" e la vocazione protoindustriale del sito già in epoca preunitaria, così come le funzioni assunte dall'edificio prima della sua conversione in stabilimento meccanico. Entrambi gli impianti vengono osservati nella loro trasformazione architettonica e produttiva, rivelando come le strutture si siano progressivamente adattate ai mutamenti tecnologici, economici e urbanistici. Si evidenzia come l'impianto industriale, lungi dall'essere un'entità statica, risponda a una logica di continua rinegoziazione del proprio ruolo nello spazio urbano, passando in certi momenti al centro dell'attenzione pubblica e politica, mentre in altri tende a marginalizzarsi o essere dimenticato.

Nella seconda parte della ricerca si passa ad analizzare più direttamente il rapporto tra impianto e città, indagando l'impatto che queste fabbriche hanno avuto sulle infrastrutture urbane e territoriali. Il terzo capitolo sarà dedicato alle connessioni ferroviarie, alle strade, ai raccordi logistici, ossia a quegli elementi materiali che hanno consentito l'inserimento e il funzionamento delle fabbriche nel contesto metropolitano e nazionale. In questa rete logistica l'impianto si è inserito e l'ha modificato a sua volta adattandolo ai suoi bisogni e partecipando al più ampio processo di trasformazione urbana.

Nel caso della Breda è stata analizzata la sua partecipazione alla creazione di un sottopasso vicino all'impianto e il suo tentativo, fallito, di chiudere una strada per espandere la superficie produttiva. Per il caso francese invece è stato studiato il complesso rapporto con il suo binario di raccordo e i problemi logistici portati dai vicini lavori stradali.

Nel capitolo seguente, viene affrontato il tema della struttura sociale costruita intorno alla fabbrica. Si analizzano i servizi erogati dalle imprese ai propri dipendenti, come alloggi, ospedali, mense, scuole, evidenziando il tentativo, sicuramente paternalistico ma di rilievo, di costruire una comunità di lavoratori legata all'azienda. In questo contesto si inserisce anche l'analisi del dissenso operaio e delle modalità di gestione del conflitto da parte delle imprese, che talvolta ricorrono alla repressione, altre volte cercano di prevenirlo offrendo forme di welfare o di controllo sociale più sofisticate. Il quadro che ne emerge è quello di una fabbrica che si estende ben oltre i propri confini fisici, incidendo sulla struttura sociale, sulla configurazione dei quartieri, sull'identità stessa del luogo in cui si colloca. L'ultima parte della ricerca sposta il fuoco su una scala più ampia, indagando i rapporti tra le due imprese e il contesto nazionale, internazionale e mondiale. Si osserva come questi stabilimenti, pur saldamente ancorati al territorio, siano coinvolti in dinamiche globali, tanto dal punto di vista economico quanto simbolico. Il duplice rapporto tra locale e globale sarà presentato attraverso i rapporti con gruppi di investimento stranieri, le collaborazioni transnazionali e le visite ufficiali di rappresentanti politici e industriali, che conferiscono a questi luoghi un valore di rappresentanza e di scambio culturale oltre che produttivo da un lato e dall'altro la produzione delle grandi infrastrutture distanti nei fabbricati industriali.

Infine, si affronta il rapporto diretto tra le fabbriche e i grandi eventi storici, in particolare le esposizioni nazionali e internazionali, e i conflitti bellici. L'attenzione si concentra sulla Prima guerra mondiale, che rappresenta un punto di svolta per entrambe le imprese, ma anche su eventi precedenti, come l'assedio di Parigi e la Comune nel biennio 1870-71. In questa fase, la narrazione assume una scansione temporale più definita, in quanto si tratta di momenti storici circoscritti che, tuttavia, producono effetti di lungo periodo sulle imprese coinvolte. Lo studio di questi episodi consente di cogliere in modo più nitido come eventi di portata mondiale possano riflettersi con forza su realtà produttive locali, determinandone la ristrutturazione o, in certi casi, la fine.

Nel suo complesso, la ricerca si vuole configurare come un'analisi su più livelli della relazione reciproca fra fabbriche meccaniche e processi di trasformazione urbana, fenomeni dell'immediato circondario, cittadini ed eventi globali, osservando le prime non solo come luoghi di produzione materiale, ma come catalizzatori di cambiamenti urbani.

INDICE PROVVISORIO

INTRODUZIONE

PARTE PRIMA – FABBRICHE DIVENUTE URBANE

Capitolo I - La città, teatro della rivoluzione industriale.

1.1 *Fabbrica urbana*: produrre in città e produrre la città

1.2 Orizzonte metodologico. Parigi e Milano, un confronto possibile?

1.2.1 *Microstoria e storia globale. Un confine mobile*

x\1.2.2 *Storia comparata e storia urbana*

1.3 La città europea dell'Ottocento. Urbanizzazione, modernizzazione e trasformazioni sociali

1.3.1 *Parigi: Trendsetter delle modifiche urbanistiche*

1.3.2 *Milano: metropoli ascendente.*

1.4 Al margine della grandezza. La (sempre meno) periferia urbana

1.4.1 *La “petite banlieue” inframuraria*

1.4.2 *I Corpi Santi di Milano e la loro evoluzione*

Capitolo II - Un punto di partenza: le industrie meccaniche

2.1 Industrializzazione (sub)urbana

2.1.1 *La geografia industriale mobile di Parigi*

2.1.2 *Milano: germogli di poli produttivi*

2.2 I primi impianti di costruzione meccanica

2.2.1 *L’officina di Batignolles*

2.2.2 *L’Elvetica, un nome di lunga durata*

PARTE SECONDA – IMPIANTO E CIRCONDARIO

Capitolo III - Uscire dallo stabilimento

3.1. Fabbriche ferroviarie e la ferrovia nelle fabbriche

3.1.1 *La Petite ceinture de Paris*

3.1.2 *Sul binario per Milano centrale*

3.2. Un impianto stradale in evoluzione

3.2.1. *Eliminare i passaggi a livello*

3.2.2. *Sottopasso in via Galileo*

3.3 Nuove infrastrutture urbane

3.3.1. *Un sistema fognario per Parigi: il sifone di Pont de l’Alma*

3.3.2. *Tram per Milano*

3.4. Un tessuto urbano troppo denso

3.4.1. *Guardare lontano: Nantes*

3.4.2. *“Cercare nelle immediate vicinanze”*

Capitolo IV - Ombre e luci della fabbrica urbana

4.1. Le necessità di un polo industriale

4.2. Servizi al lavoratore: casa e sanità

 4.2.1. *L'hopital Gouin*

 4.2.2. *Case operaie*

 4.2.3. *Sistemi di malattia*

4.3. Gli scioperi: azione e reazione

 4.3.1. *I grandi scioperi milanesi.*

 4.3.2. *Batignolles attraverso '48 e '70*

PARTE TERZA – IL MONDO NELL’OFFICINA

Capitolo V - Fabbricare l’altrove e l’altrove in fabbrica

5.1. Costruire il mondo moderno

 5.1.1. *Ponti e porti nel mondo*

 5.1.2 *Ferrovie e locomotive europee*

5.2. Le visite ufficiali

 5.2.1. *Diplomazia in fabbrica, dignitari stranieri*

 5.2.2 *Controllo qualità, lo Stato nel locale*

5.3. Reti intricate

 5.3.1. *I gruppi d’investimento e i loro interessi*

 5.3.2. *Canale diretto con lo Stato*

Capitolo VI - Tra guerre ed expo: produrre i grandi eventi.

6.1. Fabbriche di costruzioni meccaniche in mostra

 6.1.1. *Parigi 1867*

 6.1.2 *Milano 1881*

6.2. Le grandi esposizioni a cavallo del secolo

 6.4.1. *Parigi 1900*

 6.2.2. *Milano 1906*

6.4. La guerra arriva negli impianti: la mobilitazione industriale

 6.4.1. *Nuvole sull’Europa. Cambiamenti nella produzione bellica*

6.5. Impianti e innovazione

 6.5.1. *Nuove fonti energetiche: La centrale idroelettrica del Lys*

 6.5.2. *Il centro ricerche Breda*

CONCLUSIONI

BIBLIOGRAFIA E FONTI