

veriera di San Paolo non sono solamente, come è stato osservato¹³, le barriere ad una espansione del borgo verso il centro cittadino a nord-est, le condizioni fisiche di una sua segregazione e di una relegazione all'immagine di borgo periferico, una immagine chiara anche dalle parole degli abitanti¹⁴, ma definiscono anche i contorni di un'area già densamente urbanizzata a forte sviluppo infrastrutturale indipendente da una fase successiva di industrializzazione, solo in parte legata alla più grande industria automobilistica italiana. Oltre alle infrastrutture, insediamenti produttivi nel settore automobilistico diversi dalla Fiat sono presenti in quell'area, a partire dagli anni indicati: la Lancia (1906), la Società ligure-piemontese auto S.p.A. (1905), la Chiribiri (1911), la Diatto (1904), la Società italiana transaerea, poi Automobili Ansaldo (1919)¹⁵, la Nazzaro, la Lux, la Pininfarina, la Fip, il Ruotificio italiano, la Silm, la Westinghouse (1906), la Dubosc, la Capamianto. Una geografia più attenta disegna un territorio dove via via s'insediano piccole fabbriche, laboratori e negozi in abitati caratterizzati da una residenza temporanea.

Ma sono le vicende che hanno luogo intorno alla costruzione di due stabilimenti industriali, il Lingotto e Mirafiori, situate agli estremi cronologici dell'arco temporale qui proposto, a mettere in discussione la completa identificazione della fabbrica con la città, e, insieme, a leggere le trasformazioni che gli anni fissano nelle architetture.

Come è stato osservato, alla enorme fortuna critica architettonica del Lingotto corrisponde quasi specularmente la totale assenza di Mirafiori dal repertorio delle icone dell'architettura (non solo industriale), moderna. Se Le Corbusier¹⁶, in visita a Torino, dichiara: «L'officina Fiat precorre l'urbanismo della nuova civiltà meccanica.[...] l'autostrada della copertura offre una prova delle possibilità tecniche moderne»¹⁷, e lo stesso utilizza le fotografie del Lingotto a illustrare il saggio *Architecture ou Révolution*, a conclusione di *Vers une Architecture* (1923), se Edoardo Persico¹⁸ e Gustav Adolf Platz¹⁹ scrivono sul Lingotto, pubblicando-

¹³ Cfr. *Cultura operaia e vita quotidiana in Borgo San Paolo*, in *Torino tra le due guerre* cit., in particolare pp. 9-12.

¹⁴ *Ibid.*, p. 18.

¹⁵ Cfr. B. BIANCO e A. FRISA, *L'operazione Ansaldo-Silp a Torino*, *ibid.*, pp. 100-21.

¹⁶ LE CORBUSIER, *Les Usines Fiat du Lingotto à Turin*, Archives de la Fondation Le Corbusier.

¹⁷ *Le Corbusier a Torino*, in «Quadrante», II (1934), n. 13, p. 37.

¹⁸ E. PERSICO, *Fiat automobili - Via Nizza 250 - Torino*, in «Motor Italia», dicembre 1927, rist. *La Fiat: operai*, in G. VERONESI (a cura di), *Edoardo Persico. Tutte le opere (1923-1935)*, II, Edizioni Comunità, Milano 1964, pp. 3 sgg.

¹⁹ G. A. PLATZ, *Die Baukunst der neuesten Zeit*, Im Propylaen, Berlin 1927.