

li spesso estranee o contraddittorie ai processi di valorizzazione dei suoli, funzione di accadimenti sociali e storie individuali molto varie³⁰. La scelta della Fiat cade su di un territorio a destinazione prevalentemente agricola, con presenza di fornaci. Territorio in cui tuttavia famiglie di investitori, da Emilia Forno vedova Pollon, ai fratelli Vittorio e Antonietta Pasquario, al nobile Augusto Gazzelli di Rossana e San Sebastiano, per citarne alcuni, avevano già avviato pratiche di immobilizzo di capitali in terreni, che trovano ancora riscontro nel primo passaggio di proprietà che segna l'inizio della storia dello stabilimento. Sarà tuttavia la crisi del 1929 a fare da spartiacque in questa vicenda. Una crisi che mette, ad esempio, imprenditori come Riccardo Gualino³¹, che nell'area, attraverso la Smiai, aveva fatto costruire le sue «scuderie» su progetto dell'architetto Vittorio Torielli, nella condizione di dover vendere quei terreni. A differenza di quanto avviene per il Lingotto, l'acquisizione del terreno da parte dell'impresa è fatto di poche transazioni di parcelle di grandi dimensioni. I contratti di acquisizione dei terreni segnano dinamiche dei prezzi variabili per beni e soggetti omologhi: variazioni che, se l'area fosse stata, soprattutto socialmente, davvero interamente agricola, non avrebbero avuto ragione di esistere³².

Se da un lato, le vedute prospettiche e le fotografie a volo d'uccello delle «officine per 22 000 operai»³³ tendono a restituire l'immagine di una fabbrica sorta in mezzo ai campi, quasi negando l'esistenza di qualsiasi forma di modernizzazione precedente l'insediamento dello stabilimento, dall'altro la stessa iconografia recepita da Pierre Gabert con lo sfondo alpino, tra le strade di Pinerolo e di Orbassano (la fotografia dello stabilimento viene scelta per la copertina del libro), ancora una volta legittima Mirafiori come simbolo di un passaggio ormai definitivo di Torino da capitale politica a capitale industriale. Le retoriche che interessano Mirafiori appaiono profondamente diverse da quelle innescate dal Lingotto: a Mirafiori è lo stabilimento a presentarsi come macchina per la produzione che riassume in sé la città, al Lingotto l'architettura era un riferimento soprattutto formale: non a caso disponibile per pittori e poeti contemporanei.

³⁰ Cfr. M. RONCAYOLO, *Les grammaires d'une ville. Essai sur la genèse des structures urbaines à Marseille*, Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, Paris 1996; L. SCARPA, *Crescita urbana, assistenza e liberalismo. Berlino nell'Ottocento*, Angeli, Milano 1996.

³¹ OLMO, *Una traccia, una scena* cit., p. 27.

³² *Ibid.*, p. 26.

³³ UFFICIO STAMPA MIRAFIORI (a cura di), *Fiat Mirafiori*, s.e., s.l. [Torino], s.d., in BANFO, *Vittorio Bonadè Bottino* cit., fig. 277, s.p.