



“Soluzione di architettura in altissima montagna”

“Architectural
solution
for extremely
high altitudes”

Il fantasma della funivia del Fürggen racconta oggi, forse più di quando era accessibile, la paternità diafana di Carlo Mollino, che sulle Grand Murailles e sul Cervino ha per anni disegnato una città ideale
Perhaps better than when it was accessible, the ghost of the Fürggen cableway today tells the story of its blurred creation by Carlo Mollino, who spent years on the Grand Murailles and on the Matterhorn designing an ideal city

Testi di/Texts by
Luigi Bolzoni, Gianluigi Ricuperati
Fotografia di/Photography by
Armin Linke

A cura di/Edited by
Cecilia Bolognesi, Francesca Picchi, Matteo Poli
Disegni di/Drawings by
**Fondo Carlo Mollino – Archivi della Biblioteca
Centrale di Architettura del Politecnico di Torino**

Per ulteriori approfondimenti su Carlo Mollino:
www.domusweb.it/Domus/tools/singola_news.cfm?codnews=5754=1

For more information on Carlo Mollino see:
www.domusweb.it/Domus/tools/singola_news.cfm?codnews=5754¬orna=1



La stazione fantasma

Luciano Bolzoni

Già all’inizio non fu un’impresa facile; il Conte Lora Totino aveva deciso di utilizzare la conca del Breuil come teatro per le sue idee di sviluppo turistico. Essendo ingegnere, nel 1936 insieme ad alcuni imprenditori aveva ideato le prime attrezzature sciistiche di Cervinia e costruito la funivia, allora la più alta del mondo, che avrebbe portato gli sciatori al Plateau Rosà a 3500 metri di altezza. La Cervinia turistica non inizia con la costruzione della Casa del Sole di Mollino ma con l’Hotel Cervinia di Cereghini, già pronto nel 1936. Era stato il conte a ipotizzare di collegare questa futura *micrometropoli* direttamente al Cervino, immaginando di attraccare l’arrivo su un costone appena al di sotto della vetta dello stesso. Sono questi i primi passi che porteranno alla formulazione del progetto del Fürggen, prima tappa intermedia verso la vetta. Siamo all’inizio dell’estate del 1950; il sogno di Lora Totino parte con il progetto di Vittorio Zignoli

che prevede una campata unica di quasi 3000 metri a coprire un dislivello di 900, senza piloni intermedi. A Mollino resta la parte più ambiziosa, il progetto della stazione di arrivo, da costruire sulla cresta. Italo Barmasse, uno dei realizzatori della funivia, allora giovane aspirante guida racconta: “Avevo 22 anni e fui arruolato per la costruzione della funivia. Eravamo una dozzina di persone e per prima cosa dovevamo costruire la linea elettrica; non c’erano né elicotteri né jeep. Partivamo al mattino presto, facevamo dodici ore di lavoro al giorno, con il pranzo al sacco, portando sulle spalle i materiali”. L’incarico per il progetto della stazione del Fürggen arriva a Mollino durante il cantiere della Casa del Sole, condominio che sperimenta le fattezze del Centro sportivo in verticale “Quota 2600”, prima vera ipotesi sul villaggio alpino. Una costruzione che citava nelle intenzioni i monasteri

tibetani di Lhassa, quali cittadine montane autosufficienti e auto-giustificanti. Il Centro sportivo era il *filtro dove si entra cittadini e si esce sciatori*, la funivia era *solo* per gli sciatori, quelli bravi come Mollino. La costruzione del fabbricato in quota era prevista in un’area strategica per la futura salita alla cima, la cresta del Fürggen, spazio duro, pericoloso, a picco su tre lati e unito alla base del Matterhorn attraverso un anfiteatro di roccia. Il progetto delineava un nido alpino, capace di ospitare e solo per pochi istanti la cabina della teleferica e quei pochi, arditi amanti dello sci che si sentivano in grado (e che magari *non lo erano*) di affrontare la cresta. L’edificio cadeva in avanti, si spingeva a sbalzo oltre il dirupo, pronto a ricevere la cabina in arrivo e a rilanciarla nel vuoto e nell’incertezza di quelle uniche funi a sostenerla, senza piloni, senza altre realtà umane ad attutirne i pericoli. Mentre gli operai salivano con fatica sulla morena

Ghost station

Luciano Bolzoni

It was never going to be easy. Count Lora Totino had decided to make use of the Breuil basin as the theatre for his idea of developing winter sports. The Count was *also* an engineer. In 1936, with other entrepreneurs, he planted the seeds of a ski resort in Cervinia, by constructing the cableway that would take skiers up to Plateau Rosà at 3,500 metres, then the highest in the world. Cervinia as a resort did not begin with the construction of Mollino’s Casa del Sole, but with Cereghini’s Hotel Cervinia, completed in 1936. The Count even wanted to link this future *micrometropolis* directly with the Matterhorn, *Il Cervino*. Having in mind a top station to be built on a ridge just below the mountain peak, he invented the Fürggen cableway, which would cover the first leg up to the Matterhorn. In the early summer of 1950, Lora Totino’s dream started with a project by Vittorio Zignoli: a single span of nearly 3,000 metres and a height rise of

900, with no intermediate pylons. The most ambitious part, designing the upper station on the mountain crest, was left to Mollino. Italo Barmasse, one of the cableway builders and then an aspiring guide, recalls: “I was 22 when hired for the construction of the cableway. There were about a dozen of us, and the first thing we had to do was lay the electricity cables. There were no helicopters or jeeps. We set out early in the morning with a packed lunch, did a twelve-hour day and carried the materials on our backs.” Count Lora Totino appointed Carlo Mollino to design the Fürggen ski-station while Mollino was still busy building the Casa del Sole, the condominium that was to condense the “Quota 2600” vertical sports centre. This was to be the first real experiment with an Alpine village, and it drew on the Tibetan monasteries of Lhassa as self-sufficient and self-justifying mountain units. The sports centre was the *filter where citizens en-*

tered and came out as skiers, whereas the cableway was *only* for skiers – for good ones like Mollino himself. The building would be constructed on the Fürggen crest, a strategic area to the future ascent of the Matterhorn. The crest was a hard and dangerous site, sheer on three sides and joined to the foot of the Matterhorn by an amphitheatre of rock. The project envisaged an alpine nest, capable of accommodating – only for a few seconds – the cable car cabin and those few, daring ski-fiends who felt (although maybe *weren’t*) able to face the hazards of the crest. The building dropped forwards, stretching beyond the rocky precipice to receive the incoming cabin, ready to send it straight back into empty space and to the uncertainty of the cables expected to support it, with no intermediate pylons or other human aids to mitigate its perils. Lora Totino had given Mollino a tough job. Between May and September 1951, while the workers



In alto, vista dal piano di sbarco alla stazione. Qui sopra, galleria di accesso al ghiacciaio realizzata nel 1956. In alto, a destra, interno della stazione con gli arredi realizzati su disegno di Carlo Mollino (vedi pag.25). In basso, a destra, prospettiva sul sistema di ruote e contrappesi delle funi.

Top: view from the cableway arrival point in the station. Above: the access tunnel to the glacier, built in 1956. Top right: present state of the interior of the station with the furniture designed by Carlo Mollino (see p. 25). Above right: a view of the wheel and pulley system

per stendere sul terreno le prime opere propedeutiche alla costruzione dell'impianto, Mollino tra maggio e settembre del '51 elabora il disegno della stazione che finisce sul primo numero di Prospettive a dicembre: "Ritengo tale costruzione rappresentativa come soluzione di architettura in altissima montagna, nuova anche come concetto costruttivo. È letteralmente ancorata alla roccia, nella quale fu necessario (proprio così, fu) ricavare con mine le piattaforme di appoggio, sia pure parziale: tutto il resto è a sbalzo". Nei tre piani previsti Mollino propone una scatola in cemento calata dall'alto, dal tetto in alluminio, e anticipa un passaggio segreto da dove accedere al ghiacciaio, quella famosa galleria nella roccia che si realizzerà nel 1956 e che accompagnerà fino al 1993 gli sciatori a quell'esperienza terrificante che era scendere sulla pista del Furggen. Un edificio che faceva paura; un disegno che vinceva la paura; quella paura che influenzò tutta la vita di Mollino ma che non prese parte veramente nelle sue scelte: il timore per cercare il senso.

Mollino provava, riprovava a dare un senso a tutto quanto. Andare in montagna con gli sci, correre in auto, sorvolare le Alpi, valevano disegnare il Furggen, stabilire il punto di ancoraggio delle cerniere, fare ricognizioni magari a piedi, forse con gli sci scendendo sul costone. La stazione fu realizzata partendo dall'idea del conte-ingegnere e dal disegno di Mollino che si modificò in nome delle oggettive difficoltà *umane* legate all'asprezza e all'altitudine del luogo. I lavori della stazione finirono con il cubo visibile ancora oggi; niente sala d'aspetto né alloggi; niente ristorante, solo un bar per cui Mollino disegnerà i mobili. Niente struttura panoramica girevole disegnata in una delle prospettive ma abbandonata nell'ultimo progetto; il belvedere ci sarà comunque, la terrazza del Furggen da cui si affaccerà la Lollobrigida e dove troverà posto l'altare regalato da Rascel e che più volte verrà colpito dai fulmini che si scaricano sulla stazione. Al Furggen, Leo Gasperl, il campione del chilometro lanciato di Saint-Moritz degli anni Trenta, il

maestro dei maestri di sci, sorrise orgoglioso al fotografo mostrando una bottiglia di liquore da pubblicizzare; scese dalla cresta indossando il suo Thiring Mantel, il mantello frenante da pipistrello inventato da un fisico viennese, che consentiva di andar giù dritti. Il mantello "che evita un eccessivo sforzo muscolare. È caduto in disuso perché si teme il ridicolo. Se non si va dritto e veloci le ali si afflosciano. Mentre la massa preferisce curvare". Gasperl battezzò il suo cane lupo Furggen. Qui si ambienteranno sfilate di moda allestite dalla moglie Luciana Gasperl. Tutto questo fino al 1993 quando le funi si adagiano a terra per il peso del ghiaccio senza mai più rialzarsi. E come un sogno rimasto in sospeso il fantasma della stazione è ancora oggi a disposizione, lontano ma presente. E a chi raggiunge la stazione, che potrebbe essere smantellata proprio perché non più utilizzata, quindi non più utile, essa rivela ancora qualche sorpresa e molto, molto mestiere.

toiled on the moraine to lay the foundations for the building proper, Mollino was preparing his design of the station. In the first issue of *Prospettive* in December, he commented: "I believe this construction represents an answer to the question of architecture at very high mountain altitudes, and that it is also a new constructional concept. It is literally anchored in the rock, which had to be dynamited in order to create the albeit partial support platforms. All the rest is cantilevered." With the customary calm of his alpine projects, Mollino proposed a concrete box for the three floors of his design, with an aluminium roof to be lowered from above. There would also be a secret passageway into the glacier: the famous rock tunnel. This was built in 1956 and was used by skiers until 1993 as part of that terrifying experience of skiing down the Furggen run. It was an awesome building, a design that conquered fear – the fear that influenced the whole of Mollino's life but did not really come into his decisions. It was a fear overcome in his quest for

sense. Mollino tried and kept on striving to give everything a meaning. Skiing in the mountains, driving cars or flying over the Alps were like designing the Furggen, establishing the hinge anchor point, perhaps surveying the land on foot, or on skis along the perilous crest. The station was completed on the basis of the engineer-Count's idea and Mollino's design, which was modified to meet the *human* difficulties arising from the site's harshness and height. It finished with the cube, still visible today. There was no waiting room, accommodation or restaurant, only a bar, for which Mollino designed the furniture. There was no panoramic revolving structure, envisaged in one of the earlier perspectives but dropped from the final design. The Furggen belvedere, however, was actually built. Gina Lollobrigida graced its terrace with her presence, and an altar, donated to by the TV personality Rascel, was frequently struck by lightning on the station. At the Furggen, Leo Gasperl, the straight downhill champion of Saint Moritz in the

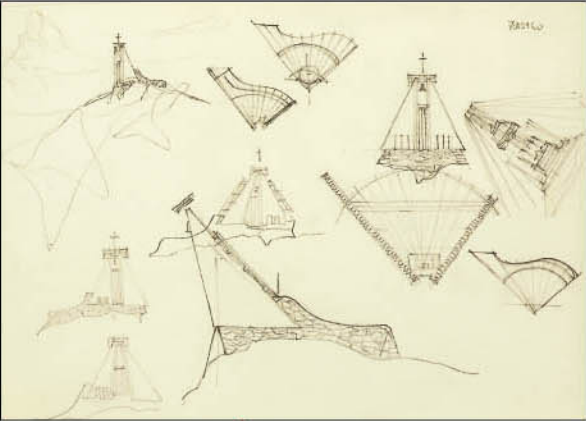
1930s and maestro of the ski maestros, smiles proudly at the photographer, displaying a bottle of liqueur to be advertised. He came down the crest wearing his *Thiring Mantel*, the braking bat's cloak invented by a Viennese physicist, which made it possible to ski in a straight line. This was the cloak "that avoids excessive muscular strain. It fell into disuse because its wearers feel ridiculous. If you don't ski straight and fast, the wings go limp. The majority prefer to curve." Gasperl named his Alsatian, *Furggen*. And it was here that his wife Luciana set her fashion shows. All this continued until 1993, when the cables finally lay drooping on the ground under the weight of ice, never to be lifted again. The dream, however, was not interrupted and the ghost of the station is still there, distant but present. Mollino's ski station could be dismantled precisely because it is no longer used and therefore no longer useful, but it can still reveal a few surprises and a tremendous amount of professional expertise. Mollino is probably still around.

La Cervinia visionariadi Carlo Mollino
Carlo Mollino's visionary Cervinia

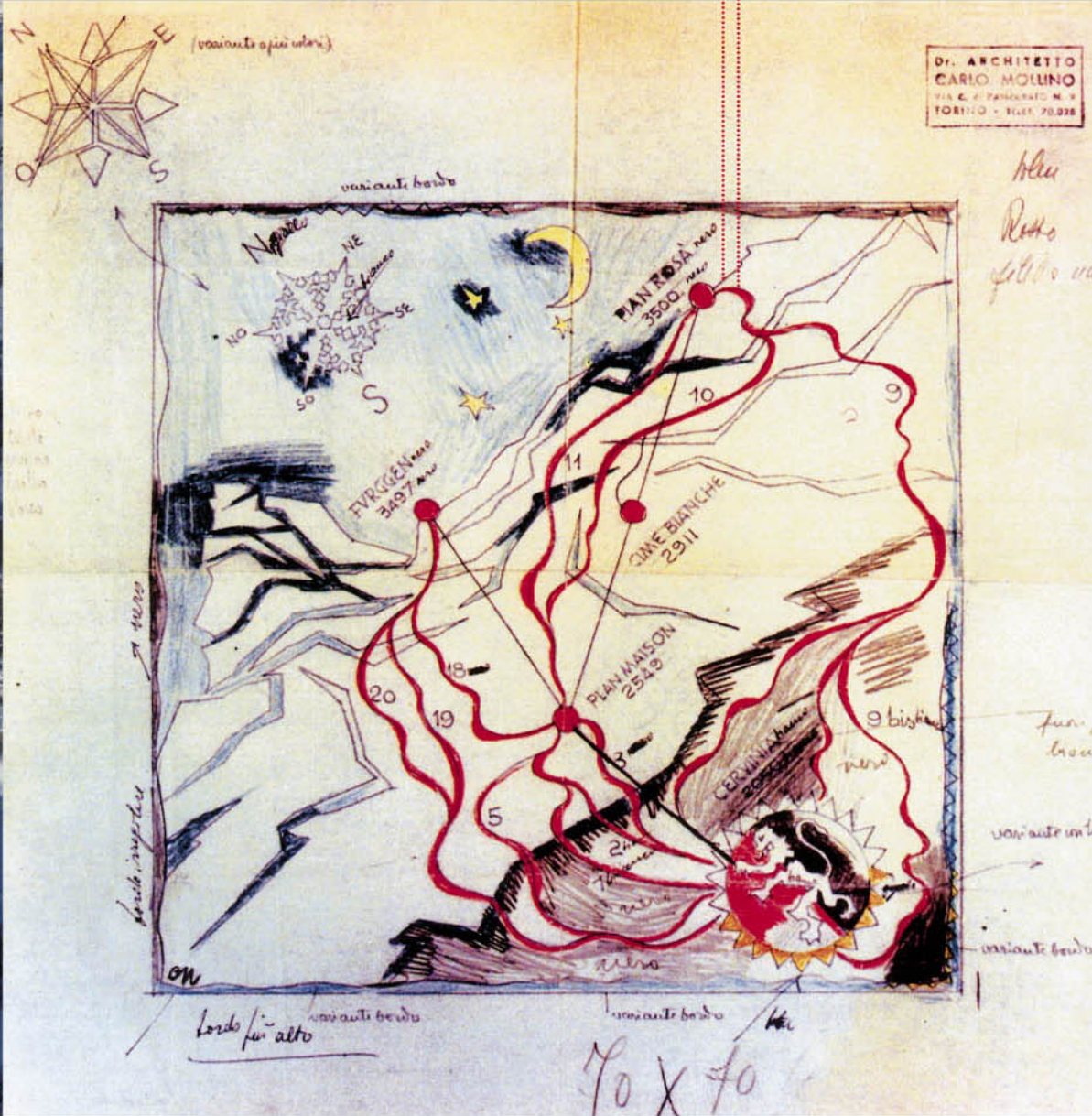
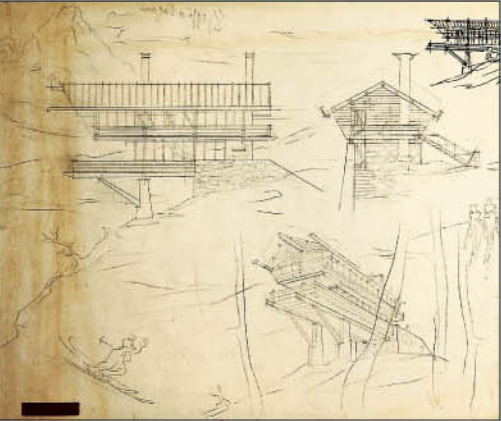
Fin dagli anni 30, Mollino elabora una serie di progetti concreti ed idee visionarie per Cervinia. A partire dal progetto del PRG del 1939 fino all'inaugurazione della Casa del sole nel 1954 passando per molti progetti non realizzati o realizzati in parte. Oltre al PRG, Mollino disegna tra gli altri l'Albergo in zona Cervino nel '37, il negozio Casa degli Sport del '41, alcuni schemi per una cappella alpina a Plateau Rosà (1940-41) e la villa Lora Totino del 1946. Per il piazzale delle funivie progetta una serie di complessi turistici come il Centro sportivo in verticale "Quota 2600", ennesima elaborazione di progetti precedenti, oltre all'ampliamento della stazione di partenza della funivia (stazione Museroche), presumibilmente del 1950.

From the '30s onwards, Mollino worked on a number of architectural designs and visionary ideas for Cervinia. Starting from the PRG project of 1939, through to the inauguration of the Casa del sole in 1954, with many unrealised or partially realised projects in between. Mollino also designed the Hotel in the Cervino area in 1937, the Casa degli Sport shop in 1941, and drew up several plans for an alpine chapel at Plateau Rosà (1940-41) and Villa Lora Totino in 1946. He also designed several tourist complexes around Cervinia's Cableway station such as the "Quota 2600" vertical sports centre, a variation on previous themes, as well as the extension of the Museroche cablecar station itself, in 1950.

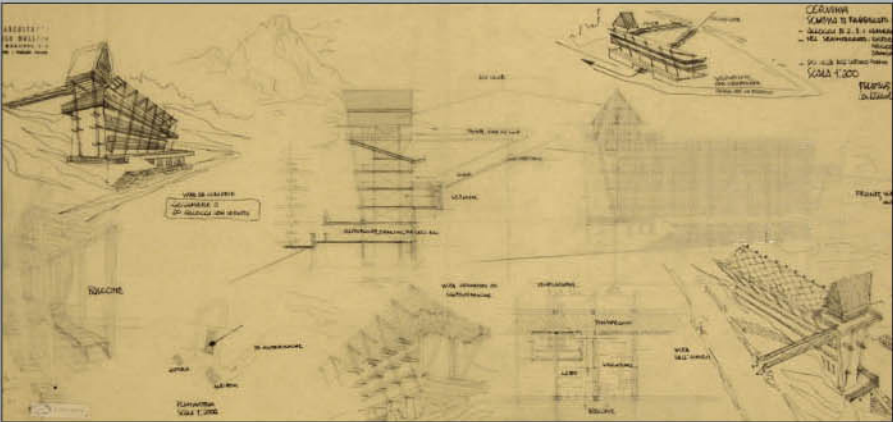
Studi per una cappella al Plateau Rosà, 1940.
Studies for a chapel at Plateau Rosà, 1940.



Progetto per la villa del Conte Lora Totino sulle piste del Ventina, 1946
Project for Count Lora Totino's villa on the ski-slopes of Ventina, 1946

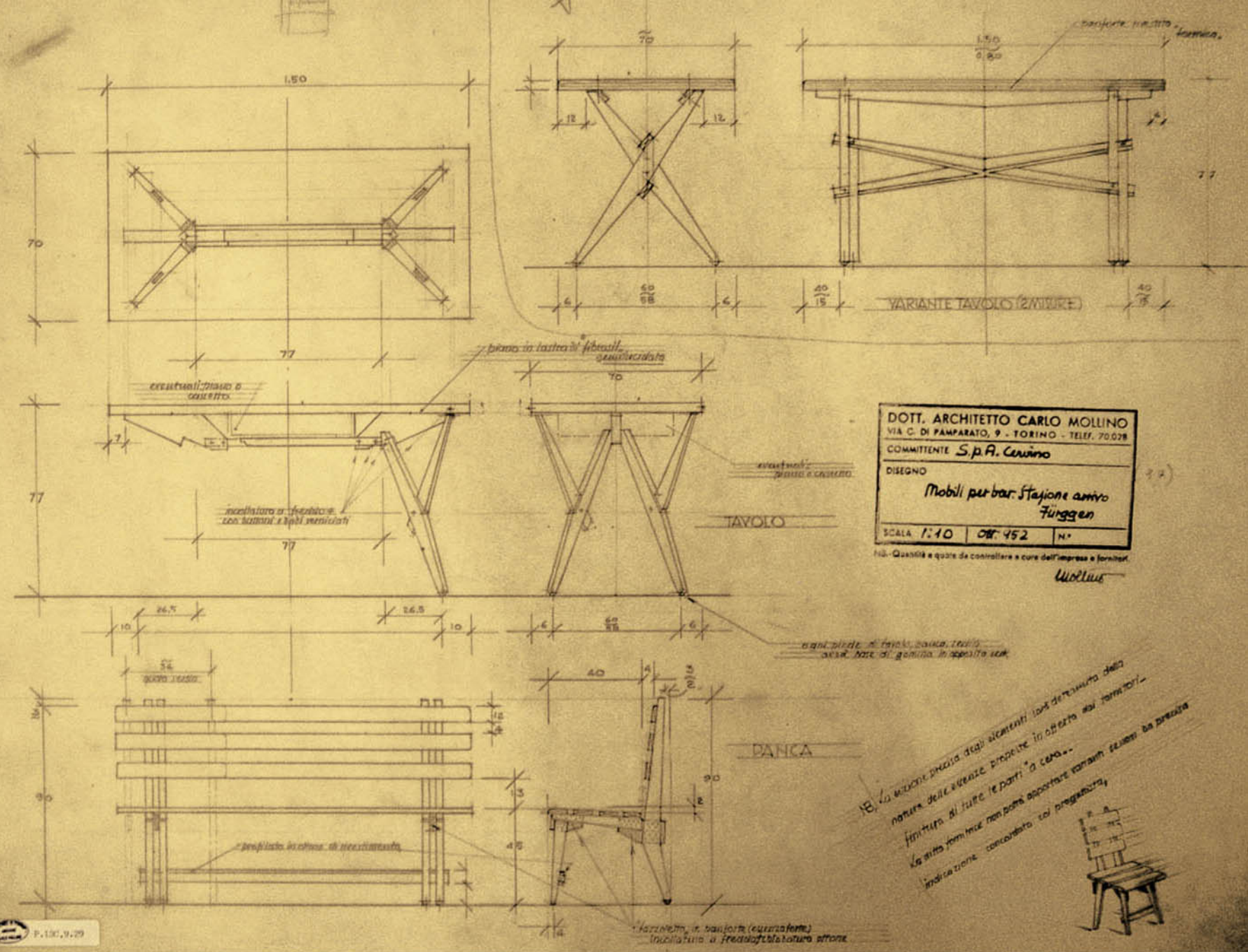


Casa del Sole, 1947-55: all'estrema sinistra, un'immagine della struttura in legno dell'alloggio-villa all'ultimo piano. Qui a fianco, un'immagine di un interno con gli arredi originali disegnati per gli alloggi degli ultimi piani.
Casa del Sole, 1947-55: far left, wooden structure on the top floor of the villa-lodge. Left, image of an interior with original furnishings designed for the accomodation on the top floors



Progetto per un Centro sportivo in verticale "Quota 2600", 1945-47
Project for the "Quota 2600" vertical sports centre, 1945-47

Disegno di foulard con la rappresentazione degli impianti e delle piste sciistiche di Cervinia, 1960 circa (Collezione Casa Mollino, foto F.Ferrari)
Drawing of the foulard with the layout of the cableways and slopes of Cervinia, 1960 circa (Casa Mollino collection, photo by F.Ferrari)



La stazione d'arrivo della funivia alla cresta Furggen (m 3497, Gruppo del Cervino) è collegata alla stazione intermedia di Plan Maison con un'unica tesata di 2900 metri, la massima fino a oggi raggiunta; situata sul confine italo-svizzero, è ancorata a una parete a picco sul versante italiano. La sua ubicazione, in uno con le diverse esigenze funzionali, ha implicato la risoluzione di singolari problemi strutturali, aerodinamici e di montaggio.

Oltre alle strutture d'ancoraggio del macchinario, consta di tre piani (sala di aspetto e servizi – alloggi Finanza e Carabinieri – servizi del ristorante) in muratura, sovrastati dal salone ristorante a struttura metallica con tetto e pannelli in estrusi di alluminio. Tale struttura è a sbalzo sulle

sottostanti piattaforme d'arrivo delle cabine. Esternamente una struttura metallica costituita da quattro montanti a traliccio a doppio ginocchio sorregge le piattaforme di sbarco, le sovrastanti terrazze a tettoia e lo sbalzo terminale. Al piano terreno, attraverso la sala di aspetto, si accede a una galleria in roccia che si apre sul ghiacciaio, punto di collegamento a noti itinerari alpinistici e soprattutto sciistici di discesa.

Carlo Mollino

Tratto da: *La stazione della funivia del Furggen in Prospettive*, n. 1, dicembre 1951

In alto, immagine dello stato attuale della funivia con parte degli arredi originari e, destra, i relativi disegni. In basso, pianta con la camera di movimentazione delle funi, studio in assonometria, prospetti e sezione del Furggen

Top, picture of the present state of the cableway with some of the original furniture and, right, relative drawings. Below, plan of the haulage cable drive room, axonometric study, section and elevations of the Furggen

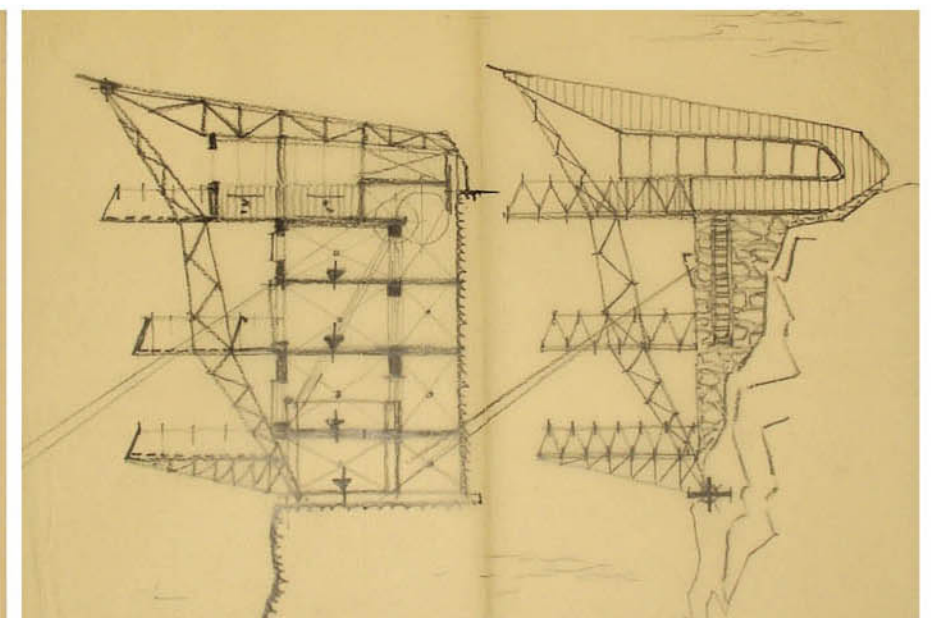
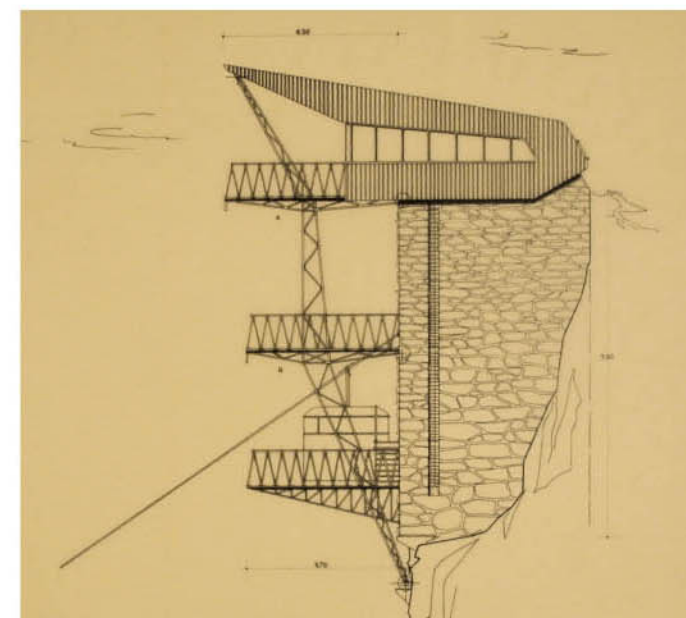
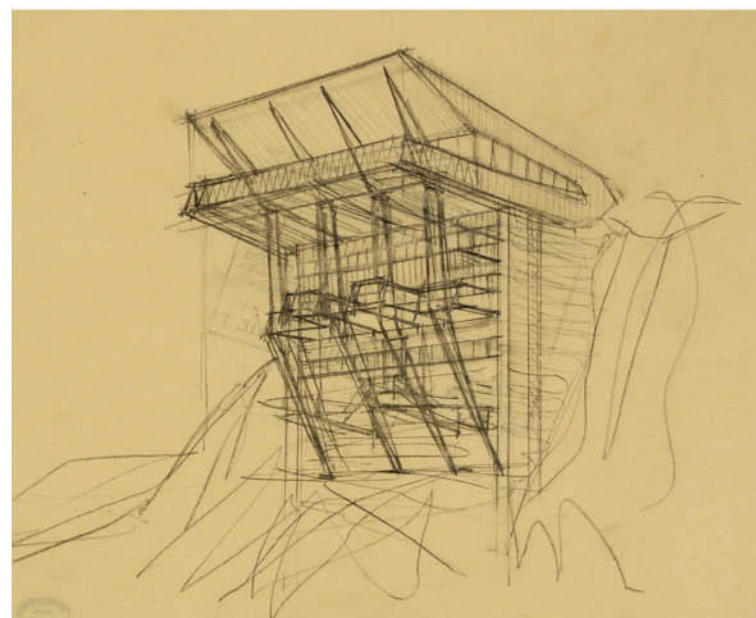
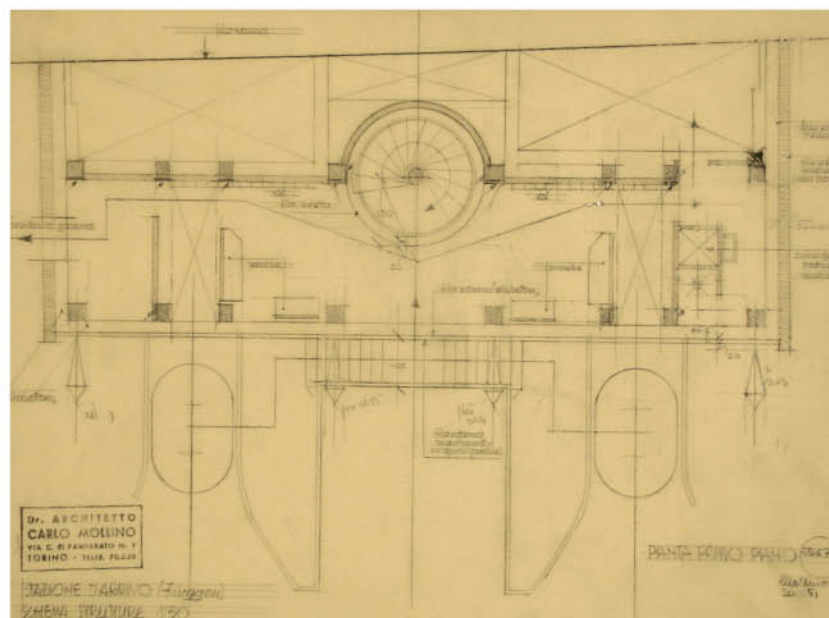
The arrival station of the cableway at the top of Furggen (3,497 m, Cervino mountain range) is connected to the intermediary station of Plan Maison by a single stretch of 2,900 metres, the maximum reached to date. Situated on the Swiss-Italian border, it is anchored to a sheer wall on the Italian side. Its location and the various functional needs has given rise to the resolution of unique problems regarding structure, aerodynamics and assembly.

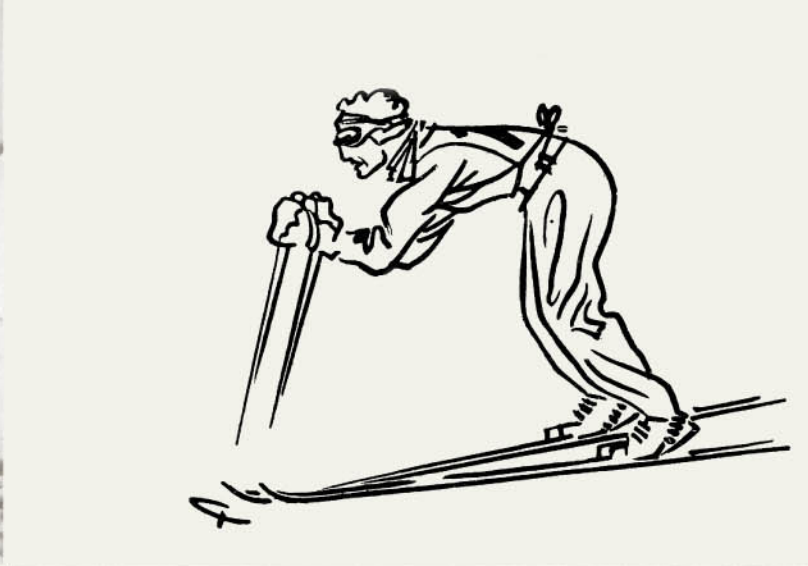
As well as the anchoring structure for the machinery, it consists of three floors (waiting room and services, facilities for customs offices and the Carabinieri, restaurant services) in brick, on top of which is a restaurant area with a metal structure with roof and panels in extruded aluminium. This

structure is cantilevered from the platforms underneath where the cabins arrive. Externally, a metal structure made of four uprights in double bent lattice supports the embarkation platform, the upper terraces with their canopy structure and the end cantilever. On the ground floor, a tunnel in rock is accessed via the waiting room that opens onto the glacier, connecting it to areas well known to mountain climbers and skiers.

Carlo Mollino

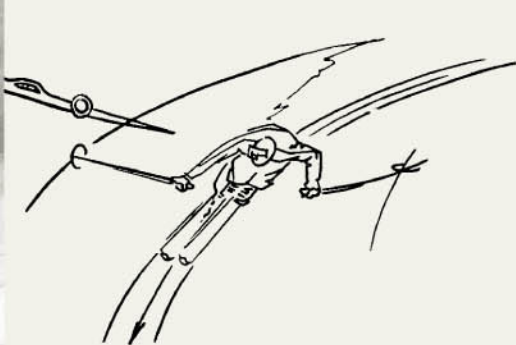
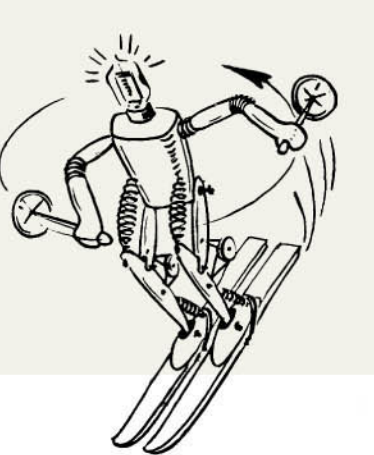
Excerpt from "The Station of the Furggen cableway", in *Prospettive*, no. 1, December 1951





Immagini tratte da: Leo Gasperi, *Discesismo*, Milano 1939. Il testo è stato illustrato e redatto da Mollino. Leo Gasperi indossa il *Thiring Mantel*, il mantello da pipistrello frenante inventato da un fisico viennese. Nel 1951, Mollino pubblicherà il suo *Introduzione al discesismo* sulle migliori scoperte di tecniche di discesa

Pictures taken from: Leo Gasperi, *Discesismo*, Milan 1939. The text was illustrated and edited by Mollino. Leo Gasperi wears the *Thiring Mantel*, the braking bat's cloak invented by a Viennese physicist. In 1951, Mollino published his introduction to the best discoveries of downhill racing techniques



Il sottile duca bianco

Gianluigi Ricuperati

Sono le quattro e mezzo di un pomeriggio di cristallo europeo invernale, lungo la linea di confine tra l'Italia e la Svizzera, a circa 3500 metri sul livello del mare – e la verità è: quella stazione impiccata lassù parla di cosa abbia voluto dire lasciare segni nello spazio e nel tempo del XX secolo. La prima espressione che conta è dello stesso Mollino – *soluzione di architettura in altissima montagna*, ovvero imbastire uno stupefacente cappello di eliobeton dopo aver fatto brillare il collo della vetta; se la vetta fosse una bottiglia sarebbe una bottiglia spaccata, pronta per essere usata come arma. L'espressione numero due ha a che fare con l'obiettivo di quell'arma, cioè il "controllo della natura", splendida definizione fornita da John McPhee per raccontare la costruzione fra l'altro delle dighe a New Orleans: Fürggen non è un disastro naturale, ma oggi appare come il simulacro di una serie di fallimenti seguiti a una serie di sogni.

L'espressione numero tre suggerisce la singolarità di quei sogni, perché il '900 è stato un secolo come un cono, e al termine del cono

non ci sono masse amorphe ma i contorni di un Individuo piuttosto assoluto, nel senso proprio di *sciolto* – milioni di singoli che almeno in occidente hanno sperimentato sulla propria libertà, sulla tecnica, sulla natura, sul tempo, sul decorso biologico con lo stesso *drive* ossessivo che presiede alla costruzione psichica dei dittatori e delle *popstar*. Non si può non pensare al David Bowie di *Station to Station*, che incarnava sul palco nel 1976 una *silhouette* dandy e sovraesposta del "sottile duca bianco" retroilluminato di gelo nazista e occhi da tramonto dell'occidente. Se Mollino fosse stato *realmente* uno scrittore sarebbe stato Tommaso Landolfi, e se Tommaso Landolfi fosse stato meno isolazionista sarebbe corso ad applaudire l'innalzamento di Fürggen, e ci avrebbe ambientato il racconto chiamato *La morte del Re di Francia*, in cui il suo solito protagonista aristocratico cerca di vincere un duello psicotico con un ragno in una grande casa avita di campagna. Ma quelli erano spazi *enormi*, soprattutto nella psiche. Quelli erano individui enormi, soprattutto nel senso delle possibilità

autorigeneranti, gioielli cresciuti senza sosta su alberi rinnovabili all'infinito. Si trattava di non mettere in discussione le risorse, ossia di fabbricare un futuro da cielo fumetto – ma pur sempre un tempo *davanti*. L'insieme di condizioni in cui c'erano le risorse, il controllo, il davanti, lo definisco croce di Novecento. Imprese come Fürggen fanno cantare la croce di Novecento. Il primo minuto di quella croce sono stati i Cinquanta. L'ultimo i Settanta: nel 1956 il progetto di Mollino ha fatto spuntare la galleria nella roccia in uno degli attici geologici d'Europa – nel 1973 la crisi petrolifera che ha dato la svolta alla storia degli ultimi trent'anni e anche dei prossimi trenta: lo stesso anno, Mollino muore. Se l'architettura è un "diagramma economico sul territorio", il modo in cui Fürggen traccia un raggio a dispetto di tutti gli altri diametri è un diagramma di tempo con una voce cristallina, che canta *qua / da noi / non succederà / mai / più*.

Gianluigi Ricuperati, scrittore e critico, vive e lavora tra Milano e Torino.

Il sottile duca bianco

Gianluigi Ricuperati

It is half past four on a crystal-clear winter's afternoon on the Italo-Swiss border, approximately 3,200 metres above sea level. The truth is that the ski resort perched high up among these peaks shows what it meant to leave signs in 20th-century time and space. The first expression that counts is Mollino's own: a *high-mountain architectural solution*, or rather the creation of an amazing eliobeton hat after blowing up the neck of the peak. If the peak were a bottle, it would be a broken bottle ready for use as a weapon. The second expression concerns the purpose of that weapon, i.e. "to control nature". This splendid definition was coined by John McPhee to describe, among other things, the construction of dams in New Orleans. Fürggen is not a natural disaster but today stands as the effigy of many failures that followed many dreams. The third expression conveys the singularity of those dreams. The 20th century was like a cone, at the end of which *there are no* shapeless masses but the silhouette of an absolute Individual, in the sense of *free* – millions of individuals who, in the West at least, experimented with their

freedom, technique, nature, time and biological development with the same obsessive drive that constructs the psyche of a dictator or pop-star. The David Bowie of *Station to Station* springs to mind. On stage in 1976, he embodied the dandy and overexposed silhouette of the "thin white duke", illuminated from behind by a Nazi-like coldness and the eyes of a declining West. If Mollino had *actually* been a writer, he would have been Tommaso Landolfi, and if Tommaso Landolfi had been less isolationist, he would have rushed to applaud the erection of Fürggen. This is where he would have set his story entitled *The Death of the King of France*, in which the customary aristocratic protagonist tries to win a psychotic duel with a spider in a large ancestral country home. Those, however, were huge spaces, especially in the mind. Those were *huge* individuals, especially in terms of their self-regenerative potential: precious stones grown without interruption on ever-renewable trees. It was a matter of not questioning the resources, i.e. fabricating a comic-strip future – but a time *still to come nonetheless*. I define the set of conditions that contained the resources, the

control and the still to come as the cross of the 20th century. Undertakings such as Fürggen lay the 20th-century's cross bare. The 1950s constituted the first moment of the cross. In 1956, Mollino's project conjured up a tunnel through the rock of one of Europe's geological attics. The last moment was the 1970s: 1973 brought the oil crisis that prompted *the* turning point in the history of the past 30 years and in that of the coming 30. Mollino died that same year. If architecture is an "economic diagram on the territory", then the way Fürggen traces a radius despite all the other diameters is a time diagram singing in a crystal-clear voice *this will never happen again here*.

Gianluigi Ricuperati is a writer and critic. He works in Milan and Turin.

Si ringrazia la S.p.A. Cervino e la famiglia Cravetto per l'accesso al Fürggen, la prof. Elena Tamagno e l'Archivio Mollino, Rosalba Terranova Cecchini, Luca Bich autore del film su Leo e Luciana Gasperi *L'eleganza della piega*. Thanks to S.p.A. Cervino and the Cravetto family for the access to Fürggen, Elena Tamagno and the Mollino Archive, Rosalba Terranova Cecchini, Luca Bich author of the movie on Leo and Luciana Gasperi *L'eleganza della piega*.