

Sofferinarsi sulle connessioni e concatenazioni tra diversi ambiti culturali serve per ricordarci dell'interdisciplinarietà dei saperi e della trasversalità interna ad ogni disciplina: è una questione indispensabile alla cultura contemporanea se si vuole esercitare una maieutica consapevole del fatto che ogni sapere è contiguo ed approda nel sapere dell'altro; se vuole, inoltre, offrire una visione unitaria della nostra cultura, che nel tempo si è andata sempre di più settorializzando.

Architettura e Musica hanno un profondo legame concettuale che si manifesta sul piano linguistico ma si rivela anche nella strutturazione e nei processi; entrambe condividono la specificità procedurale della Composizione, che peraltro definisce un territorio comune ad altre discipline e a differenti procedimenti creativi: la Composizione esprime il senso del lavoro necessario al farsi dell'Architettura e al farsi della Musica, precisando metodologie, regole e strumenti.

Il libro, a partire dal tema comune della Composizione, registra *memorie* e spinge a letture *aperte*, offrendo una esplorazione delle affinità tra Architettura e Musica, attraverso racconti *a voci alterne* di professori, maestri, compositori e studiosi di Musica e di Architettura.

euro 16,00

ISBN 978-88-6764-026-3



9 788867 640263



a cura di
ANTONINO MARGAGLIOTTA
LUIGI FAILLA

MUSICA COMPOSIZIONE ARCHITETTURA

MOSAICO

a cura di
ANTONINO MARGAGLIOTTA
LUIGI FAILLA

Composizione Musica Architettura

MOSAICO

Coordinamento editoriale
Antonio Carbone

Stampa
Grafiche Finiguerra
Lavello

Prima Edizione Dicembre 2013

In copertina
Scala elicoidale di C. Giachery nel palazzo ex-Ministeri a Palermo.
Foto ed elaborazione grafica di Giovanni Palazzo

Logo
Giovanni Francesco Tuzzolino

Copyright
Casa editrice Libria
Melfi (Italia)
Tel/fax +39 (0)972 236054
ed.libria@gmail.com
www.librianet.it

ISBN 978 88 6764 0 26 3

La pubblicazione è stata realizzata con il contributo dell'Università degli Studi di Palermo

LIBRIA

Sommario

- 7 **Composizione Musica Architettura**
Antonino Margagliotta
- 11 **Storia di Anfione. Musica e architettura tra ispirazione e metodo**
Alessandra Capanna
- 24 **La misura dell'architettura**
Antonino Margagliotta
- 38 **Figure musicali e forme compositive**
Marco Betta
- 42 **Ermeneutica delle dissonanze**
Giovanni Francesco Tuzzolino
- 51 **Paradise Alley: letture e processi compositivi**
Carmelo Caruso
- 58 **Gli spazi della musica e le musiche dello spazio**
João Pedro Xavier
- 70 **Architettura nelle forme musicali antiche e nelle microstrutture
compositive contemporanee**
Loris Capister
- 74 **Questioni di composizione**
Gaetano Cuccia
- 83 **La musica e i suoi spazi**
Giovanni D'Aquila
- 90 **Comporre lo spazio**
Giovanni Palazzo e Livio Lamartina
- 96 **Lo spazio nella musica elettroacustica**
Giuseppe Rapisarda
- 102 **Didattica tra architettura e musica**
Adriana Sarro

Ermeneutica delle dissonanze

di Giovanni Francesco Tuzzolino

Se l'architettura è il dispositivo estetico con cui interpretare i caratteri e le tensioni espresse dal contesto, credo che uno dei compiti più urgenti della ricerca architettonica consista nella comprensione dei luoghi della contemporaneità. In verità si tratta di una necessità di ordine eminentemente culturale che investe non solo l'ambito architettonico, ma anche quello artistico, filosofico, antropologico ed economico. Non c'è dubbio che il *luogo* debba essere oggetto di una accurata ricognizione e di una più opportuna descrizione, sia per quanto riguarda i contenuti nuovi che influenzano l'idea di *limite* (per lo stesso concetto di spazio e di figura che esso sottende), sia per quanto riguarda tutte le implicazioni estetiche legate alle incessanti trasformazioni del presente fisico. Mentre un tempo la sintesi della forma scaturiva dalla presa di coscienza di uno stato di fatto abbastanza chiaro nei significati e duttile nella interpretazione, adesso le condizioni in cui innescare le dinamiche del progetto appaiono certamente più difficili. La molteplicità e la complessità che caratterizzano il paesaggio attuale impongono nuove chiavi di lettura e nuove strategie capaci di orientare lo sguardo dell'architetto.¹ Bisogna cogliere la modernità del racconto che i luoghi suggeriscono e concepire i contenuti della narrazione all'interno di una feconda dialettica intessuta tra *descrizione* e *progetto*. Sappiamo bene quanto sia importante il *saper vedere* per restituire una nuova e plausibile immagine del mondo e quanto il progetto sia indissolubilmente connesso alla descrizione

dei luoghi. Lo stesso concetto di *recinto*, necessario per limitare il campo esperienziale dello spazio fisico, deve essere ripensato alla luce della scala di osservazione della realtà, che è fortemente influenzata da variabili culturali, ma soprattutto dalle acquisizioni del progresso scientifico e tecnologico. La conoscenza della realtà fisica dipende, cioè, dall'ampiezza del campo di osservazione dei fenomeni fisici ma anche dagli strumenti che aiutano e condizionano la stessa capacità di osservare.² Il concetto di scala si è evoluto con il passare dei secoli. L'uomo dell'antichità riconosceva il luogo e la natura delle cose in esso contenute grazie ad un rapporto di vicinanza che ne consentiva un approccio diretto e la possibilità di stabilirvi relazioni fisiche. La modificazione era, cioè, un'azione rivolta ad un contesto spaziale facilmente riconoscibile e dotato di una estensione relativamente limitata in cui ricondurre la più compiuta condizione dell'abitare. Oggi il punto di osservazione della realtà materiale si è progressivamente e sensibilmente allontanato assumendo distanze prima inimmaginabili. Si pensi soltanto alle moderne tecniche di telerilevamento satellitare ed alla possibilità di descrivere l'intero pianeta da punti lontani migliaia di chilometri dalla sua superficie, considerandolo alla stessa stregua di un oggetto manipolabile. Inoltre, più punti di vista possono consentirci di osservare simultaneamente uno stesso ambito territoriale, esprimendone immagini diverse e complementari. Gli sviluppi delle tecnologie telematiche e informatiche, d'altra parte, dilatando all'infinito la fitta rete delle relazioni tra le cose e tra i luoghi (pur mantenendone intatte riconoscibilità e identità) hanno anch'essi prodotto profonde ricadute sulla scala attraverso cui percepire e leggere il mondo. Per certi versi, potremmo spiegare tale atteggiamento come una conseguenza della globalizzazione intesa, in generale, come fenomeno legato alla necessità di confrontarsi con sistemi sempre più grandi e complessi. La trasformazione delle condizioni di *prossimità* o di *lontananza*, suggerendo nuovi rapporti spaziali e l'immaginazione di limiti diversi (o la loro completa disintegrazione) nella configurazione del luogo, impone adeguate riflessioni circa i contenuti dell'abitare

contemporaneo.³ Se tutto ciò ha delle ricadute nella concezione dello spazio, bisogna comprendere allora quali sono la dimensione e la misura della modificazione entro i quali può spingersi l'architettura, quali i limiti d'influenza sui quali costruire un significativo sistema di relazioni. Si tratta, forse, di esperire nuove e suggestive scale di lettura investendo ambiti solo apparentemente troppo vasti, per introdurre tutte le categorie di conoscenza e di interpretazione proprie del progetto di architettura. La grande scala (necessaria alla descrizione di un sistema esteso) confrontandosi ed interagendo con le scale più specifiche e convenzionali dell'architettura (applicate in genere all'interpretazione del manufatto in quanto oggetto autonomo) può offrire valide sollecitazioni nella ricerca di nuovi equilibri interni al progetto. Per quanto attiene all'essenza ed alla natura del luogo per così dire *dilatato*, individuato cioè alla scala territoriale, è facile notare come sia oltremodo difficoltoso coglierne nette soluzioni di continuità tra gli spazi aperti e quelli chiusi, tra i vuoti ed i pieni. E la difficoltà aumenta allorché si vada alla ricerca di una logica sovrastrutturale capace di omogeneizzare la congerie dei linguaggi presenti, in grado di governare l'estetica delle manifestazioni formali più minute, certamente più comprensibili alla piccola scala. In un sistema esteso, tutto si esprime attraverso imprevedibili commistioni. Sovrapposizioni ed intersezioni di significati derivanti da logiche compositive convenzionali, appaiono qui del tutto casuali perché frutto di accostamenti non previsti e consapevoli. Essi, di certo, complicano il processo di riconoscimento alla grande scala rendendo più ardua la individuazione delle parti e dei sottosistemi da utilizzare per una nuova strategia narrativa.

Gli ambiti che più agevolmente possono essere assimilati a sistemi di tipo esteso sono quelli che si addensano e si sviluppano lungo le grandi traiettorie di comunicazione (autostrade, ferrovie) le quali spesso costituiscono l'armatura portante di vere e proprie città lineari e policentriche disarticolate in un ampio contesto geografico. La loro struttura va riconosciuta e armonizzata, ma soprattutto

chiarita ed espressa sul piano paesaggistico. Lo studio di tali sistemi, da una parte deve tener conto di scale di lettura di tipo territoriale, dall'altra deve sforzarsi di introitare le procedure e gli atteggiamenti propri della scala architettonica. La piena consapevolezza della nostra modernità impone un approccio autentico e sperimentale alla natura morfologica e dimensionale dei sistemi antropizzati di tipo esteso. Impone di comprenderne il senso delle relazioni spaziali per istruire nuove dinamiche di composizione, nuove elaborazioni estetiche da portare avanti attraverso il progetto di architettura. Perciò, dal punto di vista dell'elaborazione spaziale, l'autostrada deve essere intesa come importante e straordinario organismo architettonico capace di coinvolgere e dare senso ad un vasto contesto territoriale; artefatto autoreferenziale imposto ad un paesaggio con prevalenti connotazioni naturalistiche ma, soprattutto, traccia che lega e ramifica luoghi variamente antropizzati.

Densità e rarefazioni di spazialità complesse (agglomerati residenziali o case isolate, complessi industriali o infrastrutture puntiformi), come nebulose multiformi, si distendono sulla superficie di estese aree geografiche. Qui sprigionano energie entropiche latenti che tendono a stabilire nuovi equilibri tra la logica della città e quella della campagna. Si tratta della lenta morfogenesi della città contemporanea che è struttura aperta in perenne divenire, articolata e complessa, diffusa e multipolare.⁴ Quel che un tempo era chiuso e circoscritto da rassicuranti recinti è ora inesorabilmente esploso nell'estensione geografica, investendo con i suoi detriti e le sue schegge siti ben lontani dagli originali nuclei storici di formazione.

Caos è la compresenza di diverse ed autonome norme, tale da rendere difficile la intelligibilità di ciascuna ed inestricabile il significato generale dei fenomeni osservati.⁵ Nel caso dei paesaggi autostradali, possiamo ritenere di trovarci in presenza di particolari sistemi caotici, per il fatto stesso che una pluralità di ordini governa gli eterogenei ambiti costitutivi del territorio. Una precisa chiave interpretativa per sviscerare la logica di aggregazione delle differenze ci viene offerta dalle relazioni

che legano *spazio* e *tempo*. Ai fini del nostro ragionamento, potremmo soffermarci su di esse analizzando le interferenze sussistenti tra la linea autostradale ed il suo contesto territoriale. Noteremo, ad esempio, che la variabile della *velocità* connota e discrimina spazi di diversa natura e qualità nei quali il *tempo* di percezione e di fruizione delle cose tende ad allungarsi o ad accorciarsi significativamente. Così, una sempre crescente velocità di percorrenza caratterizza lo *spazio* dell'architettura autostradale, distinguendolo da quello dell'architettura urbana propriamente detta. Ivi i movimenti sono rallentati, in linea con la maggiore concentrazione delle funzioni dell'abitare (il lavoro, il commercio, la residenza, lo svago) in aree omogenee o specificamente dedicate. Se si considera, inoltre, che il progresso telematico tende a spostare i livelli della comunicazione da un piano prevalentemente fisico e diretto ad uno di tipo multimediale e virtuale, ci si rende facilmente conto di come le attuali relazioni sociali necessitino, al limite, di spostamenti nello spazio pressoché nulli. In una forma urbana di dimensioni vaste convivono, allora, due distinte e parallele realtà percettive: una prevalentemente dinamica, governata soprattutto dal movimento e un'altra che potremmo definire statica in cui, invece, la vita e le comunicazioni fisiche si infittiscono e si addensano secondo una velocità trascurabile. In quest'ultima, alla convulsa ed instabile esperienza di fruizione del mondo si sostituisce una condizione di calma e di apparente equilibrio. Un'atmosfera che consente ai paesaggi e alle cose di modificarsi continuamente sedimentando in configurazioni mutevoli, e agli spazi di combinarsi e di crescere secondo complicati grovigli. Il caos determinato dal perenne conflitto tra il dinamismo della struttura autostradale e la staticità delle strutture urbane rimanda, per certi versi, alla pirandelliana dualità tra lo scorrere fluente della vita e la sua cristallizzazione in forma.⁶

Il paesaggio autostradale è, dunque, *luogo caotico delle metamorfosi* ed in quanto tale sarebbe fuorviante ricondurre necessariamente le sue regole ad unità, come pure ricercarvi una utopica omogeneità sovrastrutturale. Così come la composizione a scala architettonica

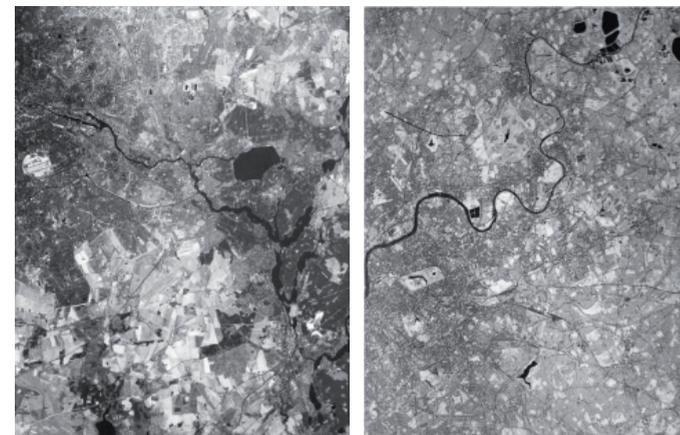
(convenzionalmente intesa) si sostanzia e si qualifica dalla intersezione di figure e forme e dal sincretismo dei significati dello spazio, allo stesso modo, i contenuti di una composizione a scala territoriale devono scaturire dalla molteplicità e dalla paritetica e legittima potenzialità dei sistemi spaziali. Devono, inoltre, tener conto della compresenza e della coazione dei differenti gradi di densità con cui i fatti trasformativi si manifestano e si dispongono nel territorio. Riportando, però, il ragionamento alle condizioni di assoluta incoerenza in cui versa gran parte dello stato di fatto paesistico italiano, va detto che quel che abbiamo identificato come caos territoriale è attraversato quasi indifferentemente da vie infrastrutturali costruite secondo le regole interne dei singoli manufatti e che, quasi sempre, introducono casualità e incidentalità all'interno dei contesti attraversati. I segni precisi delle infrastrutture lineari, incisi come tracce profonde nella forma polverizzata della città, non riescono ad attivare un convincente processo di trasformazione estetica dei luoghi. Nonostante disponga di un notevole potenziale figurativo, l'autostrada spesso non è in grado di costituirsi quale nuovo principio di rifondazione del grande sistema urbano, architettura lineare capace di catalizzare e governare le dissonanze spaziali e linguistiche del luogo. Il senso di questo discorso è molto vicino alle riflessioni che Heidegger fa nei suoi *Saggi e Discorsi* a proposito dei caratteri costitutivi dello spazio.⁷ Un ponte, connettendo orizzontalmente due diverse sponde, non solo rende possibile il passaggio dall'una all'altra, ma realizza uno sconvolgente elemento di misura e di auto-rappresentazione del paesaggio. Orienta la lettura delle sue caratteristiche strutturali svelandone inedite possibilità espressive e istituendo un nuovo e preciso ordine spaziale alla configurazione morfologica preesistente. Allo stesso modo, l'autostrada dispone gallerie, trincee e rilevati nella forma dei luoghi investendo e modificando con procedure fortemente autoreferenziali un'enorme varietà di situazioni spaziali consolidate. Realizza, così, una chiara corrispondenza biunivoca tra la linea regolare e continua del suo tracciato e la forma mutevole del territorio. Ciascun punto della sua

traiettorie instaura specifiche relazioni formali con i principali fatti al contorno, svelando e rappresentando, meno dopo metro, lo scarto e la differenza. Un approccio alla composizione dei sistemi territoriali, deve superare la pur feconda analisi funzionalista e la suggestione delle ricerche figurative condotte nel corso degli anni '70, per tentare la ricognizione delle qualità estetiche diluite nel contraddittorio paesaggio del presente. È opportuno, perciò, interrogare e interpretare la storia delle trasformazioni che lo hanno interessato (compromettendolo, a volte, in maniera molto seria) al fine di introdurre nuovi e discreti frammenti di coerenza. L'autostrada può certamente costituire il principio ordinatore di un equilibrio nuovo da ricercare tra i fatti che, a vario titolo, popolano e configurano i luoghi della contemporaneità. Regola che, attraverso procedure di tipo spazio-temporale, può ambire alla composizione di tutte le forme straniate e disperse, condannate ad un triste destino di atopia. Articolazione melodica tesa ad interpretare lo spazio secondo calcolate successioni di centralità e di prospettive, di pieni urbani e di vuoti naturalistici, predisponendo una narrazione dotata di nuovo senso architettonico. Probabilmente, si tratta di



Fig. 1: La Via Lattea.

assumere l'autostrada come la spina dorsale di un sistema molteplice ed articolato in cui le tre coordinate dello spazio siano intrinsecamente associate alla coordinata sfuggente del tempo. I diversificati scenari paesistici potrebbero, allora, arricchirsi e modificare il proprio carattere in virtù delle accelerazioni o dei rallentamenti percettivi imposti da un percorso preordinato. Il progetto deve saper comprendere e disporre in una significativa successione le immagini molteplici del luogo; istituire una sequenza tale da facilitare la connessione sistematica degli episodi spaziali, mantenendone inalterata la multiforme bellezza.⁸ Entrare nel merito di tale sequenza equivale ad immergersi in un racconto sorprendente e sconosciuto; ritrovarsi in luoghi ridestati da una realtà altra e parallela, esistente da sempre ma ormai del tutto sopita o solo sepolta nelle macerie di una vorticoso trasformazione. Come avviene per ogni percorso di conoscenza, anche al progetto non rimane che ascoltarne le ragioni più autentiche, cercando di ristabilire la memoria; configurare un nuovo tessuto di relazione tra le cose, armonizzandole non già in un quadro sinottico e monotematico (o, peggio, adoperando criteri di omologazione) ma, più semplicemente,



Figg. 2-3: Viste satellitari del bacino della Ruhr e di Londra.

predisponendovi un contesto sintattico (o paratattico) di ampio respiro. Raccordare il passaggio tra i più diversi ed eterogenei episodi dello spazio equivale, in tal senso, a insinuarsi nell'interstizio alla ricerca dei punti di tensione nelle inevitabili soluzioni di continuità tra le parti. L'elaborazione di una logica narrativa capace di ridestare la moltitudine degli oggetti (o soggetti) che giacciono straniati e attoniti nel territorio del XXI secolo diviene, così, uno degli obiettivi della composizione contemporanea, da perseguire per mezzo di procedure molto prossime a quelle della letteratura o del cinema. Forse le fabbriche dismesse, gli ipermercati, i luoghi privi di figura, le costruzioni incoerenti, ma anche le infrastrutture (i complicati svincoli autostradali, ma anche i parchi eolici o fotovoltaici), come una moltitudine di personaggi condannati a non recitare mai alcun copione, attendono proprio che qualcuno dia loro voce: un ruolo preciso nel tragico divenire dello spazio.

Note

¹ Cfr. G.F. Tuzzolino, *La misura e lo sguardo. L'architettura nel passaggio delle differenze*, coll. "Mosaico 61", Libria, Melfi 2012.

² Il luogo, secondo Marc Augé, nella modernità ha subito una trasformazione in funzione dei mutamenti di scala determinati dal progresso tecnologico. Cfr. M. Augé, *Nonlieux*, Paris 1992, tr. it. *Non luoghi*, a c. di D. Rolland, Edizioni Elèuthera, Milano 1993.

³ Per approfondire i ragionamenti sul significato di prossimità e di lontananza nella relazione tra le persone e le cose, nonché sulle conseguenze nell'uso dello spazio, cfr. E.T. Hall, *The hidden dimension*, New York 1966; tr. it. *La dimensione nascosta*, a c. di M. Bonfantini, coll. "Saggi Tascabili", Bompiani, Milano 1996.

⁴ Cfr. R. Arnheim, *Entropia e arte. Saggio sul disordine e l'ordine*, tr. it. di R. Pedio, coll. "Piccola Biblioteca Einaudi", Einaudi, Torino 1989.

⁵ Il concetto è sviluppato in O. Calabrese, *Caos e bellezza*, in "Phalaris", n. 15/1991, p. 42.

⁶ Cfr. L. Sciascia, *Alfabeto pirandelliano*, coll. "Piccola biblioteca", Adelphi, Milano 1989, p. 69.

⁷ M. Heidegger, *Bauen, Wohnen, Denken*, in "Vorträge und Aufsätze", Tübingen 1954, tr. it. *Costruire, abitare, pensare*, in "Saggi e discorsi", a c. di G. Vattimo, Mursia, Milano 1976.

⁸ La sequenza filmica può costituire un appropriato strumento di descrizione e di lettura del paesaggio, adeguato al sistema paesaggistico di cui stiamo parlando.

Paradise Alley: letture e processi compositivi

di Carmelo Caruso

*I saw the best minds of my generation destroyed by
madness, starving hysterical naked,
dragging themselves through the negro streets at dawn
looking for an angry fix,*

...

*What sphinx of cement and aluminum bashed open
Their skulls and are up their brains and imagination?*

...

*Moloch! Moloch! Nightmare of moloch!
Moloch the loveless! Mental Moloch! Moloch the heavy
judge of men!*

Questi i versi iniziali di *Howl (Urlo)* che hanno *profondamente condizionato* il mio *sentire* orientandomi verso modelli compositivi non certo identificabili in quelli appartenenti alle scuole classiche del secondo dopoguerra, bensì più vicini a correnti, che dopo la guerra, in alternativa alla scuola viennese e partendo da ricerche esclusivamente strumentali, hanno posto l'accento sulla gestualità.

Howl è dedicato a Carl Solomon che così scrive della Beat Generation: «Era uno strano gruppo. Per molti versi decadente, pensavo. Sembravano sentire che la guerra era finita e che non avrebbero mai più dovuto affrontare minacce tanto grandi. Sono ancora con me. Li incontro in giro, alla New School, in un ospedale psichiatrico, sulla 42esima, in un bar. Allora li chiamavano *la generazione silenziosa*, poi *la generazione beat*. Erano i precursori dei roccettari, ma in un certo