

Plan de Kenzo Tange para un

Mat-city
do flotante

Jorge Vidal

100



Contexto

En la primavera de 1958 Kyuro Kano presidente de la *Japan Housing Corporation*, propuso, con la finalidad de hacer frente a la especulación territorial y la caótica densificación, el desarrollo de Tokio sobre el mar¹. La intención era desecar la parte norte de la bahía y conseguir un área de 83.225 m²; una vez y media el territorio actual hasta la periferia de la ciudad. La construcción sobre la bahía podría resultar más costosa, pero allí habría un riesgo mínimo en la especulación de la tierra. Esta operación permitiría que Tokio volviera a ser una ciudad junto al mar. La movilidad era una condición necesaria de estudio para una metrópolis sobrepoblada, las infraestructuras se habían transformado en sus canales de distribución relacionando las diferentes capas de la ciudad (fig.1).

Al igual que en el debate sobre la ciudad de Tokio, la movilidad resultaría ser un tema de vital importancia en las primeras discusiones urbanas del Team10. Alison y Peter Smithson, ya en su libro *Uppercase*, lo expresaban de la siguiente manera: *“La movilidad es la clave del planeamiento, tanto desde el punto de vista social, como organizativo. La movilidad no está sólo relacionada con caminos y carreteras, sino con el desplazamiento en general que atañe a una comunidad fragmentada y móvil. Los caminos forman parte de la esencial infraestructura física de la comunidad”*².

Se comprendió que si se quería obtener un edificio o una ciudad con sus funciones plenamente integradas habría

que interiorizar y relacionar también las circulaciones y las infraestructuras. Los edificios estera o *mat-building* empezaron a proliferar como idea de pequeños organismos vivos integrales, donde infraestructura y movilidad quedaron incluidas dentro de estos procesos de mezcla entre partes. Estas tipologías edificatorias rechazan la función única y son la base de los conjuntos plurifuncionales con flujos integrados. El *mat-building* engloba tanto estructura como infraestructura y resulta ser una entidad a medio camino entre el edificio y la ciudad. Esta relación la reforzó Aldo Van Eyck afirmando: “La declaración ‘gran casa-pequeña ciudad’ (esa que dice que una casa es una ciudad en miniatura y que una ciudad es una casa inmensa) es deliberadamente ambigua. De hecho, su ambigüedad es de una naturaleza que me gustaría ver trasladada a la arquitectura”⁷³. Al poco tiempo estas propuestas, basadas en retículas estructurales y redes circulatorias, empezaron a cambiar de escala ocupándose de los problemas de la ciudad.

Ideología

Con este espíritu, dos años más tarde, Kenzo Tange⁴ empieza a trabajar en un plan de escala territorial sobre la bahía de Tokio, con los criterios aplicados en el proyecto de la bahía de Boston junto a los estudiantes de MIT⁵ (fig.2-4). En la *World Design Conference de Tokio* en Mayo del 1960, Tange explica el soporte ideológico y filosófico del plan, previo a su publicación: “Mientras acabamos la primera mitad del siglo XX y continuamos con la segunda tengo la sensación de que estamos experimentando cambios vitales en las formas culturales, la estructura social y el medio ambiente humano.

En esta época de cambios y avances el ideal arquitectónico de la primera mitad de siglo no es suficiente para los problemas de hoy en día. Ha llegado el tiempo de revolucionar el proyecto des-

de dentro. *Concentrémonos un momento sobre un asentamiento humano. Para mí, el primer problema es la movilidad, que cada vez es más frecuente y rápida. La distancia depende de la dimensión de la velocidad. El hombre camina, siempre ha caminado, en pasos de menos de un metro, pero hoy la velocidad de más de 100 km/h forma parte de la vida cotidiana. Así que la movilidad es un problema que afecta al hombre común y la tecnología que están en rápido crecimiento. Hoy Tokio es un enorme aglomerado en ebullición de peatones, bicicletas, trenes y automóviles. El automóvil y el peatón se oponen el uno al otro como enemigos naturales.*

El segundo punto que quisiera considerar es la influencia de la comunicación y de la producción en masa en nuestras vidas. En Tokio, por ejemplo, cada sector tiene la misma densidad de población y edificios de la misma altura, similares en funciones, y todos están desarrollados del mismo modo artificial... Nosotros vivimos en un mundo que existen grandes incompatibilidades: escala humana y sobrehumana, estabilidad y movilidad, permanencia y cambio, identidad y anonimato, comprensibilidad y universalidad.

El movimiento de la vida se caracteriza por tener un orden. El problema es la relación entre el orden y la libertad, pero el hecho importante es que sólo acercando los extremos podemos llegar a obtener el cuadro completo. Un enfoque por sí solo no es suficiente. La tarea consiste en crear un orden en lo que parece ser incompatible”⁷⁶.

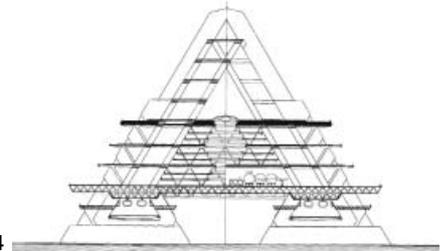
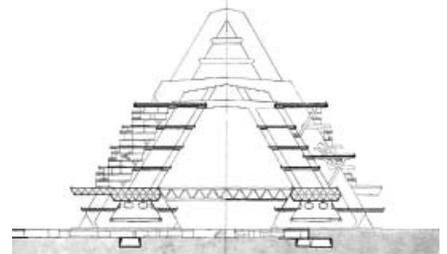
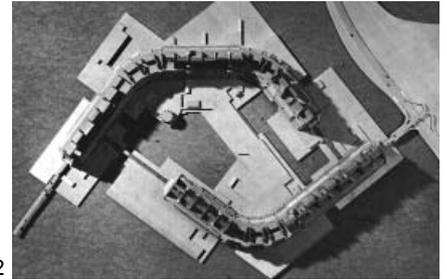
En el Plan para Tokio se podrá leer la tentativa de fusión de los diferentes órdenes descritos anteriormente. Órdenes que requieren de un sistema capaz de organizar la nueva interpretación de la ciudad. Concebida como “un nuevo orden espacial urbano” donde las comunicaciones, el crecimiento y el cambio constante son las señas de identidad. El Plan constituirá como señala Reyner-

1. Kenzo Tange. Plan para Tokio, 1960

Kenzo Tange. Proyecto para 25.000 habitantes en la Bahía de Boston, 1959-1960

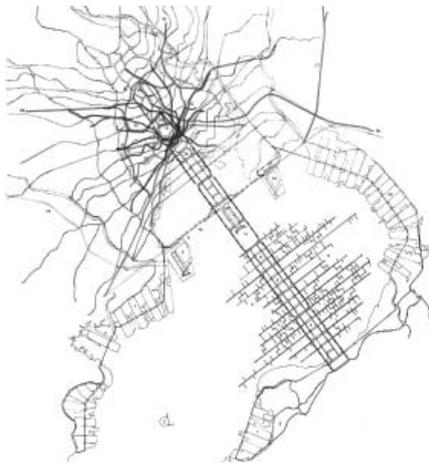
2 y 3. Maqueta

4. Dos secciones transversales de la unidad de vivienda



Kenzo Tange. Plan general sobre la Bahía de Tokio, 1960

5. Vías de circulación.
6. Estructura del eje comunal.
7. Katsushika Hokusai. La gran ola de Kanagawa. Serie 36 vistas del monte Fuji. 1830-33.
8. Erasmus Francisci's Lustgarten. Poblado flotante, China, 1668



Banham, "una de las visiones urbanísticas más heroicas aparecidas en este siglo".

Plan

En 1961 Tange publica el "Plan para Tokio 1960: Hacia una reorganización estructural" (fig.5). Con una ciudad de unos diez millones de habitantes en previsión alrededor del centro, el proyecto plantea la ampliación de Tokio, ocupando la bahía con un eje cívico sobre el agua, de 18 kilómetros de largo. Situando en los bordes laterales las zonas industriales. De esta forma, se establece un eje que se inicia en el centro de Tokio hasta el lado opuesto de la bahía, con capacidad de extenderse tantos kilómetros como fuera necesario. La solución pasa por romper este centro en un extensión lineal de ejes ligados como eslabones de una cadena, algo parecido a una espina dorsal (fig.6). Una serie de circuitos anulares con cuatro anillos mayores, cada uno de los cuales contiene tres medios circuitos. En el segundo anillo mayor, un medio circuito es la estación de ferrocarril y otro es el puerto. Cada medio circuito contiene a su vez a otros tres menores, cada uno de los cuales encierra un sector residencial, excepto en el tercer anillo mayor, donde uno contiene oficinas del gobierno y otro oficinas industriales. Esta sucesión de anillos de circulación tiene seis niveles, que combina la circulación rodada por carriles aislados con el monorraíl, la calle convencional y el metro. Estas plataformas viarias rodean espacios megaestructurales donde se albergaran los diferentes usos urbanos, que a través de puentes de varios pisos se extienden por el territorio entre torres de servicios formando otro nivel elevando por encima de la malla viaria. Des de el eje central se distribuye un sistema perpendicular de ejes paralelos que, también sobre el agua, organizan las áreas residenciales, configurando una agrupación de entramado en racimo.

Un mundo flotante

El interés de la propuesta se centra en "la voluntad precisa de mantener intacto los valores de la ciudad actuando en los conflictos que genera"⁸. Pero el resultado no es otro que el esquema de una ciudad ideal y utópica, aunque minuciosamente justificada con cálculos económicos hasta el preciso detalle, con la finalidad de demostrar lo contrario. La forma como se realiza la propuesta no es nada nuevo respecto a las propuestas coetáneas que encuentran sus precedentes en los proyectos de Le Corbusier⁹ de Argel o Buenos Aires. Aunque se impregna de la elegante sensibilidad de la tradición nipona¹⁰, siendo el conjunto de la agrupación una aproximación figurativa a las pinturas japonesas del *Ukiyo-e*¹¹. Éstas, hacen referencia a la cultura *chōnin*¹² que tuvo su auge en los centros urbanos de Edo (actualmente Tokio), Osaka y Kioto. Simbolizan un mundo dentro de sí mismo, en el que la relación intensa de las geometrías fluidas de las olas que dibujaba Katsushika Hokusai¹³, las construcciones palafíticas junto a los veleros de las pinturas de Utagawa Hiroshige¹⁴ o los veleros sobre el mar en Tokaido del mismo Hiroshige, narraban la vida japonesa en un mundo flotante sobre el agua. (fig.7)

De nuevo el agua, como ocurre en el proyecto de Boston¹⁵, pero aquí con mayor intensidad. El plano acuático ofrece un territorio neutral, sin preexistencias y con una condición de vacío horizontal de infinitas posibilidades. La extensión de una ciudad nos la podemos imaginar como el dibujo en un papel en blanco, abstracto, sin la preocupación por sobrantes y vacíos. Con una capacidad de extensión sólo limitada por el borde litoral (fig.10-11). Encontramos en el imaginario local símiles como los tradicionales poblados lacustres de regiones japonesas o vecinas como China, Tailandia, Filipinas, etc. Podríamos entender el plan como una transformación moderna de un sistema tradicional, hecho sin ar-

quitectos, que surge por la necesidad de habitar en el agua (fig.8).

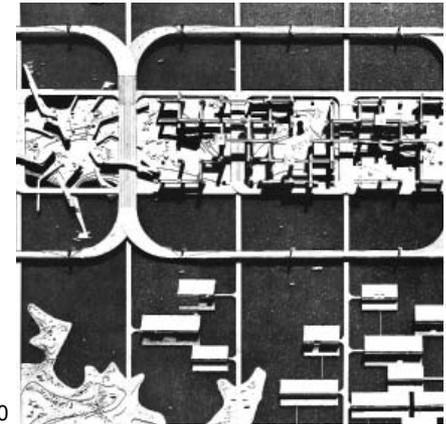
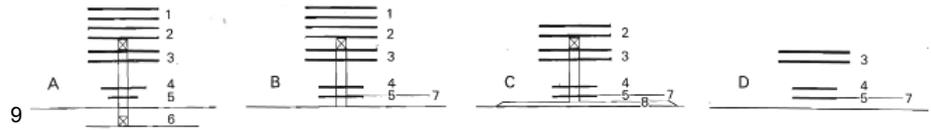
La situación del plan entre agua y aire, provoca un estado de levitación de todo el proyecto causada por la falta de orientación y referencia. No hay plano de suelo, la ciudad esta en el aire, en el espacio. Todo pertenece a un mundo simbólicamente flotante, lo que permite establecer diferentes secciones de vías superpuestas donde todas las partes tienen múltiples relaciones (fig.9) Como si de una manta continua se tratara, las vías se intersecan y tejen un malla de soporte porticado para las edificaciones que surgen del fondo marino. El agua como libertad para el asentamiento provoca una falta de relación entre lugar y edificación. Resulta curioso que lo que para Le Corbusier era una simple figuración del agua metafórica¹⁶, con capacidad para la reflexión de los volúmenes o la ampliación del campo visual por profundidad y distancia, para Tange se convierte en una realidad porque la ciudad es libre de extenderse, como un tablero de juego, por la indiferencia del plano horizontal de su perfecta superficie.

Edificios

Superpuestos al sistema viario que discurre en paralelo al plano acuático, en otro nivel aéreo, edificios de diferentes programas, ocupan este gran tejido de 55 billones de dólares. Por un lado, los edificios residenciales se desarrollan en vías secundarias a partir de cada lado, partiendo sus caminos de las uniones entre las vértebras. Esta tipología es continuidad de la propuesta presentada en el concurso para sede de la Organización Mundial de la Salud en Ginebra (1959)¹⁷, aquí dos grandes bloques inclinados, curvilíneos y simétricos entre sí, se relacionan y se sirven mediante el gran espacio central que dejan (fig.12). El plan para Tokio, de manera similar, propone dos estructuras en forma de 'A' en cuyo espacio central se integran los servicios escolares, comercios, jardines,

Kenzo Tange. Plan general sobre la Bahía de Tokio.

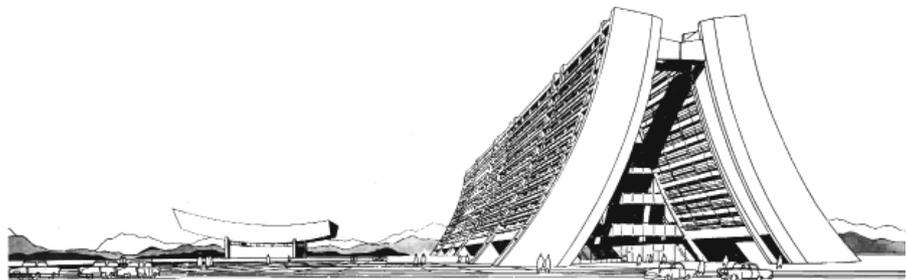
9. Secciones de la intersección de las circulaciones.
10. Eje comunal y edificios residenciales.
11. Eje comunal y edificios residenciales. Vista eje infraestructural



12

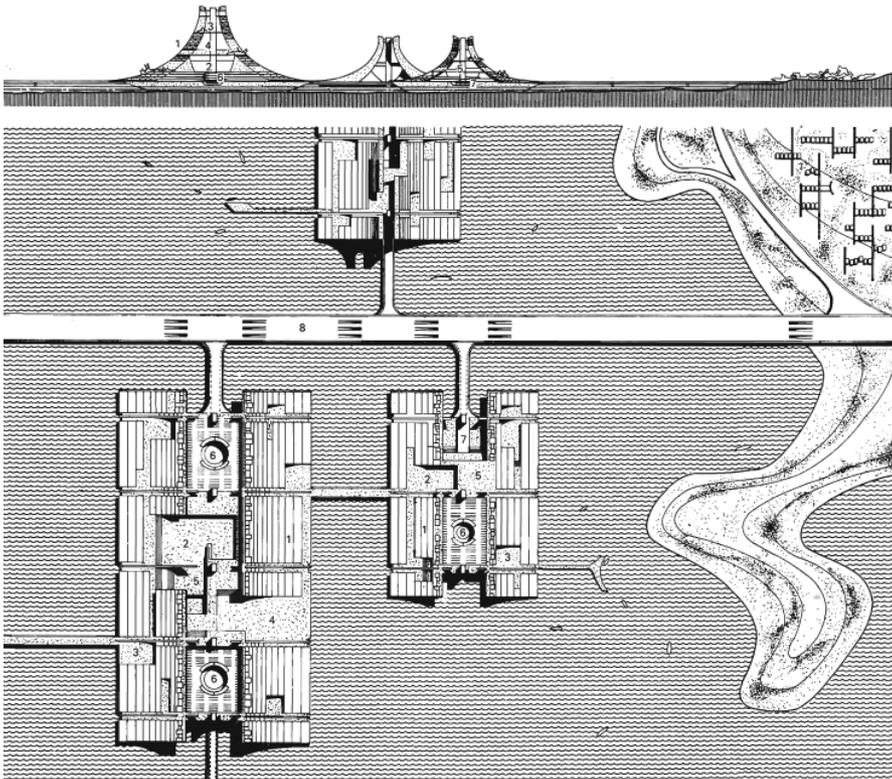
10

13

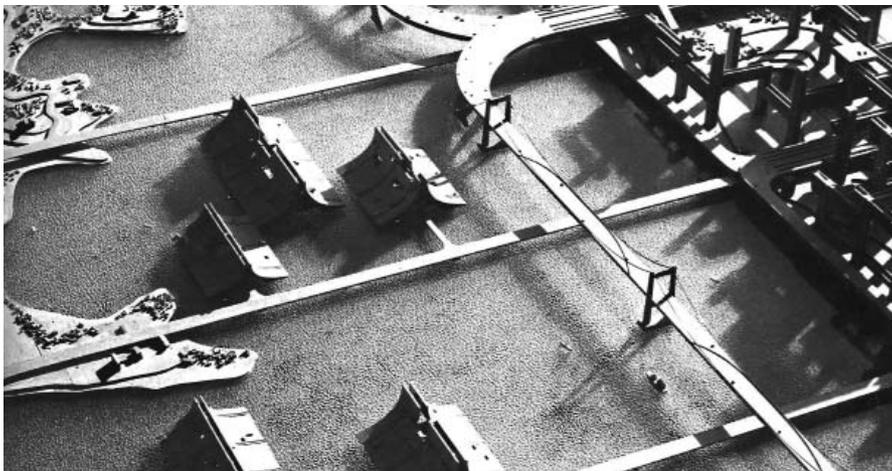


11

12. Osaka, vista aérea del distrito de Doyotima. Sistema de vías de comunicación entre
13. Kenzo Tange. Sede de la Organización Mundial de la Salud en Ginebra, 1959



104



aparcamientos, etc. (fig.14-15). Para ello se plantean los edificios residenciales con la forma de la comba japonesa, cuyo efecto rítmico recuerda los techos de las aldeas japonesas, aunque aumentados de escala cien veces.

En conjunto la utopía habitacional de plataformas continuas no parece de interés. La sección explica cuanto se confía en la superposición de diferentes niveles de contenido urbano, de la valoración de las comunicaciones (la ciudad se pensaba como comunicación, flujos, movimiento) y la duda que surge, es cómo finalizan estos recorridos lineales de sección continua e interrelacionada, si acaban conectándose o dónde acaban. Quizás éste es uno de los temas a resolver por los proyectos en tapiz o *mat-building*, pues tienden a ser sistemas extensibles y adaptables con un desarrollo claro pero sin una conclusión definida, porque son sistemas abiertos. Lo que deriva en una constante por tridimensionalizar la ciudad, en varios estratos, a través de los aspectos de circulación.

El otro tipo de edificios eran los destinados a oficinas y ocio, que ocupan las partes centrales de la "columna vertebral" (fig.17). Ubicados en el eje cívico, se diseñaron como una serie de bloques elevados por torres cuadradas que contienen elevadores y servicios, en intervalos regulares de 60 m de distancia. La base de algunos bloques, elevados sobre pilotis huecos con programa, pueden encontrarse a 30 m o más sobre la tierra, y se entrecruzan a diferentes alturas formando otro tejido en niveles aéreos (fig.16y18). Estos edificios se estructuran por dos paredes laterales triangulares que liberan el interior de pilares, aumentando así las posibilidades de uso de los interiores¹⁸. Del flujo que se organiza alrededor, entre, sobre y bajo de esta malla espacial edificada, que organiza la vida laboral de la ciudad, surge el más continuo e interrelacionado espacio urbano.

14

15 Hablar de la cota cero en el plan no

es posible, pues el proyecto es la mezcla de esta cota en diferentes niveles construyendo un plano horizontal que desarrolla la vida metropolitana, sobre el agua, en varios niveles donde todos son la cota cero. Liquidando la división de actividades para conseguir una hibridación programática, representando *“la verdadera complejidad de las asociaciones humanas”*⁷⁹. Se intuye que el urbanismo no podía utilizar las leyes de la ciudad jardín y las de la ciudad racional, y que era necesario una visión escenario donde las agrupaciones urbanas se creasen a través de organismos más complejos.

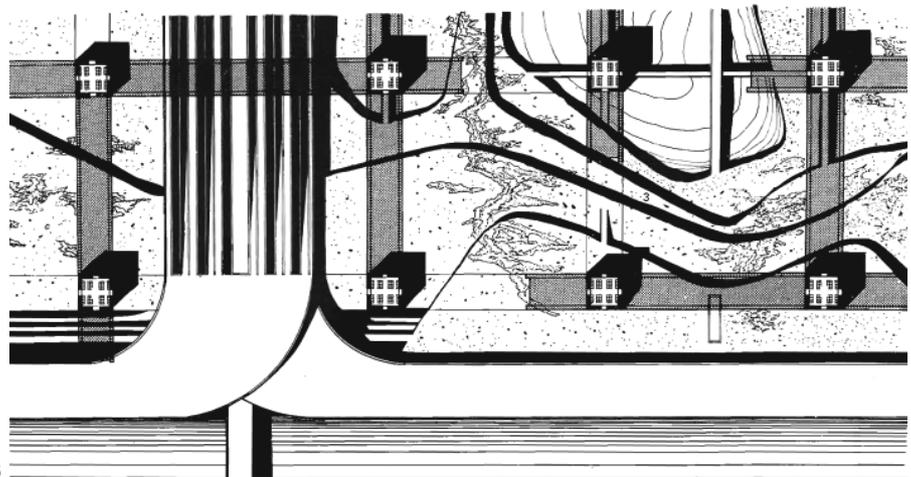
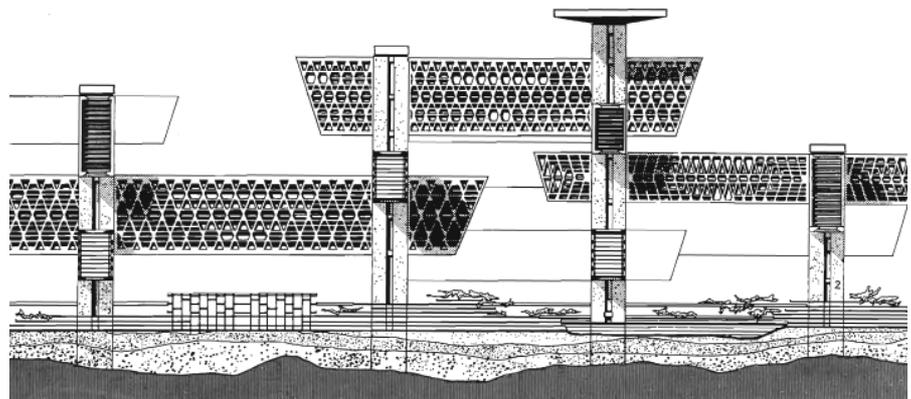
Mat-city

No se puede dejar de ver la propuesta del plan de Tokio como un gran edificio donde la escala del *mat-building* es superada por una terrible rigidez organizativa, que conlleva una imposibilidad de relación humana, al destinar la mayor superficie pública al tráfico rodado. Acuñaremos el término *mat-city* a la estrategia urbana que desarrolla la ciudad en planos horizontales y verticales totalmente conectados. Se entiende la ciudad como un gran edificio, donde la cota cero lo engloba todo, pues la ciudad está en el espacio. Es un sistema de orden y estructuración necesaria para la convivencia de una población organizada desde la necesidad de la movilidad. El concepto *mat-city* presentará un plan urbano, basado en un infraestructura de información y comunicación, que sirva al sistema, construido a manera de megaestructura sobre la superficie. La característica de esta estructura será crecer o cambiar, para determinar la frecuencia y el punto de las modificaciones. Los elementos urbanos que constituyan algunas funciones, como el tráfico urbano, gozarán, a la luz de la experiencia, de un mayor rango de vida, a diferencia de otros, como la vivienda, que presentará un carácter más temporal. Se formularán los principios de una arquitectura

16

Kenzo Tange. Plan general sobre la Bahía de Tokio, 1960

- 14. Alzado y planta de la zona residencial
- 15. Las zonas residenciales, el eje comunal y la vía rápida
- 16. Alzado y planta del eje comunal



Kenzo Tange. Plan general sobre la Bahía de Tokio, 1960

17. Vista aérea del eje comunal

18. Perspectiva zona eje comunal

19. Kenzo Tange. Tsukiji Plan. Vista en detalle de los pisos de oficinas que están unidos por pasarelas incluso en los niveles superiores.

eminente dinámica (pero no suficiente), como lo es la sociedad. El planteamiento urbano será como un gran tapiz en torno a varios ejes, mientras que los edificios se concebirán como una red tridimensional que llevará implícita la posibilidad de futura expansión y cambio.

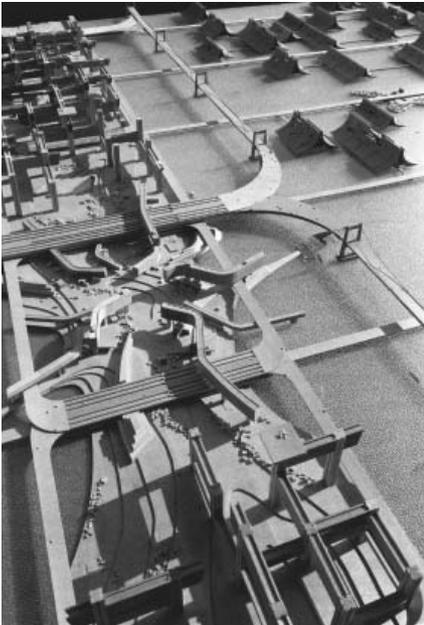
La ciudad no es un árbol

A la luz de lo expuesto entendemos que, en el Plan para Tokio, Kenzo Tange se encuentra con el problema de doblar una ciudad sobrepoblada, como si el plan fuera el reflejo de la ciudad sobre el mar. La pregunta que se plantea es; ¿Cómo llevar a acabo esta operación de estructuración y organización de una nueva ciudad de más de 10 millones de habitantes? Y la pregunta que falta responder es; ¿Cómo llevar a cabo un planteamiento con la necesaria sensibilidad? Esta dificultad a la se enfrenta Tange, es absolutamente humana pero desmesurada e inabarcable. Su respuesta es espacialmente organizada, económicamente justificada y demográficamente necesaria. Pero deberá superar las barreras de la jerarquía y de la inflexibilidad abstracta del esquema, para transformarse en una infraestructura con capacidad de adaptabilidad al cambio. Para dar paso a la vida, tal y como reclamaba Christopher Alexander:

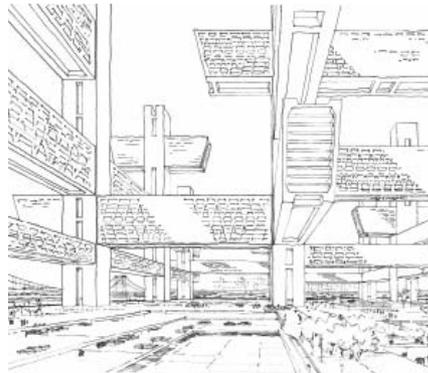
“Para la mente humana, el árbol es el vehículo más simple para las ideas complejas. Pero una ciudad no es, no puede y no debe ser un árbol. La ciudad es un receptáculo para la vida. Si el receptáculo rasga los nudos entre las fibras de vida de su interior, porque es un árbol, será como un cuenco lleno de cuchillas de afeitar puestas de canto, listas para trocear lo que quiera que se introduzca en el recipiente. Si hacemos ciudades que son árboles, partirán nuestra vida en pedazos”²⁰.

La ciudad no es un árbol, no es un esquema congelado subordinado, sino que por su condición de complejidad es un entramado, un lugar de infinitas posibilidades donde la base de lo urbano es el marco para la acción metropolitana. Sugerir y permitir son las estrategias urbanas que debemos plantear. El fracaso del urbanismo funcionalista nos tiene que alumbrar el camino hacia un nuevo concepto metropolitano. Por eso, creo que un urbanismo abierto, hecho con el tiempo y semi-entramado, podría ser la respuesta. Apostando por las cosas urbanas como componentes de proyecto y transformando los sistemas (como en nuestro caso el de *mat-city*) en variables de organización infinitas que contengan los máximos parámetros posibles para organizar una urbanidad, que cada día nos exige, que sea más humana.

106



17



18



19

Notas:

1. Se propuso un sistema de diques para desecar las zonas costeras y ganar terreno al mar a través del aporte de tierras. Esta solución para la propuesta de Tokio conllevaba numerosas dudas. Por un lado, la dureza y radicalidad del procedimiento. Y por otro, el hecho de que estas tierras continuarían con el desorden urbanístico y arquitectónico que en la actualidad reinaba en la periferia de Tokio. Se elaboran diferentes planes. Masato Otaka, arquitecto del estudio de Kunio Mayekawa, propone un solución basada en grandes pilotis encastados en el fondo del océano, que soportan grandes islas de hormigón armado. No tiene sentido afirma Otaka, rellenar de tierras un lugar que después tiene que ser excavado para su construcción. Kiyonori Kikutake propone una ciudad marina flotante, formada por un conjunto de islas artificiales unidas al mar y a la tierra. The Japan Architect, mayo del 1959; News and comments, editoriale.

2. Smithson, Alison y Peter. *Team 10 Primer*, Cambridge, The MIT Press (noviembre 1974) p.51.

3. Van Eyck, Aldo. *Team 10 Primer*, Cambridge, The MIT Press (noviembre 1974) p.41.

4. Anteriormente, en el Congreso de Otterlo, celebrado en 1959, última reunión de los CIAM, o si se prefiere primera del Team 10, Tange presentó dos proyectos. El ayuntamiento de Tokio y el Centro Gubernamental de la prefectura de Kagawa, que fueron aclamados por aunar la tradición japonesa y los conceptos derivados del Movimiento Moderno como no se había logrado nunca. Tange mostró además "La ciudad marina" de Kiyonori Kikutake, el germen de lo que constituiría el Metabolismo. Aunque Tange no firmase el manifiesto metabolista de 1960, sí apoyó activamente al grupo y compartió sus ideas.

5. Kenzo Tange fue invitado por el Massachusetts Institute of Technology para dirigir la cátedra de urbanismo donde dio clase durante el curso 1959-1960. Tange propuso a los estudiantes de final de carrera el estudio de un barrio residencial para 25.000 habitantes en el interior de la bahía de Boston. Tange previó una estructura portante de grandes dimensiones con las viviendas y las demás instalaciones situadas entre los distintos niveles. Una estructura en forma de triángulo alberga los diferentes usos, mientras que en su centro las comunicaciones de movilidad recorren longitudinalmente la infraestructura. Es como una especie de gran pórtico hueco habitado y circulado. Una infraestructura flotante habitacional.

6. Tafuri, Manfredo. "Un piano per Tokyo e le nuove problematiche dell'urbanistica contemporanea-Panorama", en *Argomenti di Architettura*, n° 4 (diciembre 1961) pp. 70-77.

7. Banham, Reyner. "Urban futures of the recent past", en *Megastructure*, Thames and Hudson, 1976. Crítico de arquitectura británico que adaptó el término y lo renombró como brutalismo (brutalism en inglés), término que identificaba el estilo emergente.

8. Grassi, Giorgio. "La città come prestazione vitale", en *Casabella-Continuità*, n° 258 (diciembre 1961).

9. En palabras de Tange: "Me topé con los dibujos y una fotografía de la maqueta que Le Corbusier presentó para el Palacio de los Sóviets. Me sentí completamente cautivado por el diseño que desprovisto de todo ornamento, era, sin embargo, pasmosamente bello. De este modo empecé a pensar en la arquitectura por primera vez". Así recordaba Kenzo Tange cómo decidió hacerse arquitecto. Al terminar la carrera, en 1938, aprovechó la oportunidad de trabajar con Kunio Mayekawa, discípulo de Le Corbusier, lo que le permitiría seguir profundizando en la obra del maestro suizo.

10. Tange se reencuentra con la tradición japonesa a través del Santuario de Ise y del Palacio Imperial de Kioto, de los que valoraba el conjunto de edificios y el entorno que generan, más que cada una de las piezas de manera aislada.

11. Literalmente "escenas del mundo flotante". El tema original de los ukiyo-e era la vida de la ciudad, particularmente actividades y escenas de lugares de entretenimiento. Cortesanas hermosas, robustos luchadores de sumo y actores populares eran representados realizando actividades atractivas. Más adelante los retratos paisajistas se hicieron populares. El sexo fue un tema prohibido, pero que aparecía de forma continua en los impresos ukiyo-e, también conocidos como *shunga*.

12. Habitantes de la ciudad, que fueron una clase de ciudadanos que emergió en Japón durante los primeros años del periodo Edo (1603-1867) y que llegó a ser un sector social próspero e influyente. Llamados así por residir en las ciudades (chō), los chōnin eran generalmente comerciantes, aunque también se incluía en la clase a profesionales y artesanos. Desarrollaron una cultura propia que conformó un ideal que llegó a conocerse como ukiyo, el «mundo flotante», el mundo de la elegancia y la diversión popular.

13. Katsushika Hokusai (Edo, hoy Tokio, 1760-id., 1849). Pintor, dibujante y grabador japonés. Hasta 1806 concentró su atención

básicamente en la representación de paisajes y escenas históricas, aunque tras la muerte de su hijo mayor se introdujo en el más comercial soporte del «libro de ilustraciones», entre los que destacan sus Treinta y seis vistas del Monte Fuji (1826-1833), culminación del ukiyo-e y una de las más delicadas muestras artísticas japonesas de todos los tiempos.

14. Utagawa Hiroshige (Tokio, 1797-id., 1858) Pintor japonés también conocido como Ando Hiroshige. Comenzó trabajando como retratista, pero no tardó en orientarse hacia el paisaje, con la serie de *Vistas famosas de Edo*. A partir de entonces se centró en los paisajes, realizados siempre en series sobre ciudades, lagos, rutas o naturaleza. Sus obras, caracterizadas por la suavidad, el lirismo y el detallismo atento, ejercieron en Occidente una gran influencia. Las *Sesenta y nueve estaciones del Kisokaido* se cuentan también entre sus realizaciones más conseguidas.

15. Para este proyecto se estudiaron una serie de plataformas que establecían las relaciones pertinentes entre los diferentes niveles de la planta inferiores del edificio. Estas plataformas no reseguían los edificios sino que tenían autonomía y se organizaban según las diferentes necesidades o encuentros en los bordes.

16. "Y en esta fuente de incertidumbres, gracias al agua, todo se esclarece: la arena, el fango, las aguas tranquilas, las aguas corrientes, las aguas subyacentes". Le Corbusier, Carnet J 38 n° 368.

17. La importancia que caracterizó la sección triangular del proyecto de Boston con los estudiantes del MIT encuentra aquí una clara referencia. La sección del proyecto de Boston también es triangular aunque sin curvaturas. Plantea unas plataformas lineales que se sustentan sobre pilotis. Estas plataformas acogen las circulaciones y los diferentes programas que se plantearan.

18. Solución utilizada para los edificios de oficinas del proyecto del Distrito de Tsukiji 1967 (fig.19), basado en las mismas oficinas suspendidas, entre columnas de servicios. A modo de gran retícula espacial los edificios conectan a diferentes alturas con los núcleos que llegan al suelo para después organizar una planta baja palíptica que permite que las diferentes vías se organicen en las direcciones necesarias.

19. Smithson, Alison y Peter. *Team 10 Primer*, Cambridge, The MIT Press (1968) p.78.

20. Alexander, Christopher. A city is not a tree. Architectural Forum, Vol 122, n. 1, Abril 1965. Pág. 58-62 (Parte I). Vol 122, n. 2, Mayo 1965. Pág. 58-62 (Parte II)