

Atracción Fatal Fatal Attraction

Manuel C. Tardits

Una asociación estratégica: estaciones de metro y grandes almacenes como centro de la ciudad

Una de las experiencias más exóticas y emocionantes que puede tener un extranjero en Tokio es atravesar por una de las principales estaciones de la capital de Japón. Son núcleos desbordados en el caos visual del paisaje urbano, que ofrecen una visión moderna de los laberintos clásicos. Unidos, además, a los grandes almacenes y a otras muchas actividades comerciales en el complejo multiforme de la trama urbana, iluminan el proceso expansivo de la ciudad.

Los mayores elementos del actual tejido urbano, que resumen y proporcionan, en tres periodos, una idea clara de la historia de Tokio. Son la expresión construida tanto de las transformaciones socio-económicas como de los avances técnicos, ambos productos y catalizadores en relación dialéctica con la forma urbana.

Nacimiento y desarrollo de una joven pareja

El primer periodo se caracteriza por una cierta centralización de Tokio. Comienza en 1868, con la reinstauración del emperador Meiji y su traslado de la antigua capital imperial Kyoto a Edo, capital del derrocado Shogun Tokugawa, rebautizada como Tokio, y continúa hasta principios de 1920 en la era Taisho.

Por aquella época, las élites políticas tenían la intención de crear una obra que realizase los logros del nuevo orden, una especie de vitrina tanto para los extranjeros como para los japoneses. El devastador incendio de 1872 que destruyó la amplia zona popular de Shitamachi (en el centro de la ciudad), les permitió reconstruir en cinco años la larga calle de Ginza con edificios alineados, contruidos con ladrillos al estilo del neo-renacimiento. En la década de 1890, todos los grandes almacenes de Tokio se establecieron en esta calle, con una estación de metro a cada extremo, creando un importante eje tanto comercial como visual (1).

Si bien las estaciones de trenes, que constituyen las nuevas puertas de la ciudad, tienen un estilo de construcción y rasgos técnicos importados de Occidente, los grandes almacenes, aún con una fuerte influencia europea, están inspirados en los almacenes locales de productos secos. Los principales almacenes, parte del inmenso conglomerado japonés llamado Zaibatsu, que dominaba la economía japonesa, tenían relaciones comerciales con el exterior desde hacía mucho tiempo. Siendo instrumentos privilegiados de las relaciones internacionales, su papel en la remodelación del nuevo centro urbano, al estilo occidental por ejemplo, no es de ninguna manera accidental. En una ciudad donde ningún edificio superaba los dos pisos, una nueva generación de grandes almacenes de seis o siete pisos, reconstruidos entre 1905 y 1915, generaron perfiles urbanos aún más llamativos.

El segundo periodo que comenzó en los años veinte, se extiende hasta la Segunda Guerra Mundial. Se caracteriza por un hecho importante:

A strategic association: train stations and department stores as city centers

One of the most exotic if not exciting experiences a foreigner can have in Tokyo is to pass through one of the main stations of the Japanese capital. Sprawling cores in the visual chaos of the urbanscape, they offer a modern version of the ancient labyrinth. Moreover, associated with department stores and numerous other commercial activities, in an amorphous complex of urban vernacular, they enlighten the overall expansion process of the city. Train stations and department stores first appeared in Japan at the end of the nineteenth century. Major elements of the present urban fabric, three periods which they epitomize also provide a synoptic summary of the history of Tokyo. Both product and catalyst in a dialectic relation with urban form, they are the built expression of socio-economic transformations as well as of technical advances.

The birth and rise of a young couple

The first period is characterized by a certain urban centralization of Tokyo. It starts in 1868 with the restoration of the Meiji emperor and his move from the former imperial capital of Kyoto to Edo, capital of the overturned Shogun Tokugawa, renamed Tokyo, and goes on until early 1920, in the Taisho era.

At that time the wish of the political elites was to create a showcase in Tokyo in which the achievements of the new order might be displayed to both foreigners and Japanese. Taking advantage of a wide and popular area in Shitamachi (downtown Tokyo), made available by the destructions wrought by a disastrous fire in 1872, the large street of Ginza, lined with brick buildings in neo-Renaissance style, was achieved in five years. In the 1890s, all of the department stores of Tokyo were established on this street, which was provided with a train station at either end, contributing to the creation of a powerful commercial as well as visual axis (1).

If train stations, which constituted the new city gates, were a building type and a technical feature imported from the West, the department stores, even though largely influenced by European ones, had their roots in the large local dry-goods stores. The main ones, part of the huge Japanese conglomerates called Zaibatsu, which ruled the entire Japanese economy, had long since had commercial relations with foreigners. Privileged instruments of international relations, their role in remodelling the new city center in a more fashionable —i.e., Western— way was by no means accidental. In a town where most of the buildings did not exceed two storeys, a new generation of department stores of six or seven storeys, rebuilt between 1905 and 1915, generated much stronger urban landmarks.

The second period started in the 1920s and lasted until World War II. It is characterized by an important fact: the completion in 1925 of the circular Yamanote railway line, which created a ring around the "old town",

Manuel C. Tardits es arquitecto. Reside en Japón desde 1989, donde trabaja y desarrolla su tesis doctoral en la Universidad de Tokio. Traducido por Beatriz Anabitarte

Manuel Tardits is an architect. He has lived and worked in Japan since 1989, where he is also working on his doctoral thesis at the University of Tokyo.

la construcción en 1925 de la línea de ferrocarril circular Yamanote que creó un cinturón alrededor de la “parte antigua” de la ciudad, separándola de las nuevas caóticas zonas suburbanas que aparecieron a partir de 1900. Si bien esta situación nos recuerda a las ciudades europeas con su fuerte contraste entre los barrios antiguos y la periferia, esta estructura urbana es bastante más ambigua. En primer lugar, el cinturón Yamanote está superpuesto por la zona este al eje de la calle Ginza y a sus estaciones correspondientes. El antiguo centro y la periferia forman un todo continuo (2). En segundo lugar, en los puntos de cruce entre el cinturón y las líneas radiales que se extienden hacia las nuevas áreas periféricas, se desarrollaron una serie de importantes cruces de comunicación. Las compañías privadas de trenes que gestionan las líneas que finalizan en estos cruces, tuvieron la oportunidad de desarrollar estrategias originales de planificación urbana. El prototipo fue una línea de tren que en un extremo lleva a una de las estaciones del cinturón combinada con un gran almacén, y en el otro extremo ofrece un parque de recreo. Entre ambos extremos, las compañías aprovecharon los terrenos promocionando la creación de ciudades jardín. Paradójicamente, el cinturón sirve como una estructura lineal para los proyectos de la periferia, como la ciudad lineal de Arturo Soria, proyectada en el siglo diecinueve para la futura expansión de Madrid, o las teorías urbanas soviéticas de los años veinte.

El tercer periodo se desarrolla hasta hoy en día. La ciudad de Tokio, seriamente bombardeada por los aviones americanos en 1945 e incendiada por segunda vez en treinta años, se encontró en los años sesenta con el gran desarrollo económico japonés y un fuerte crecimiento de la población unido a una importante expansión urbana. A pesar de los intentos de creación de ciudades satélites y de zonas residenciales, lo que prevaleció fueron los barrios periféricos de antes de la guerra, extendidos en una inmensa red que cubría todo el espacio urbanizado. A diferencia de la mayoría de las ciudades europeas, las japonesas se regeneran rápidamente. Por lo tanto, la diferencia entre los suburbios y los antiguos centros de la ciudad es mínima. Las fuerzas económicas y políticas manejan el juego de atracción y repulsión que organiza todo este “magma” fluido. Los suburbios, que recuerdan la tradicional morfología urbana japonesa, el *sakariba*, constituyen polos físicos como estrellas en una nebulosa.

Los *sakariba* y la “supernaturalidad”¹

¿Cuáles son exactamente los elementos que enlazan todo este tejido urbano? *Sakariba*², literalmente “lugares alegres”, eran zonas de recreo. Espacio sagrado donde la gente podía pedir la protección divina durante las cosechas, estaban presentes en el origen de muchas ciudades y su origen es incierto. Durante el periodo Edo (1603-1867), eran espacios abiertos a los pies de los puentes, calles largas que conducían a los templos principales donde la gente podía protegerse de los frecuentes y devastadores incendios. Generalmente se dedicaban a actuaciones callejeras, tiendas, todo tipo de entretenimientos y relaciones sociales incluyendo burdeles en una ciudad, que por otro lado, estaba estrictamente controlada y socialmente organizada.

El moderno *sakariba* recuerda su papel de iniciador del urbanismo e instigador de la transgresión social. En el centro tiene la estación principal

cutting it away from the new and chaotic suburban zones appearing around 1900. If this situation recalls the strong opposition visible in European cities between the old towns and their suburbs, the urban structure was actually much more ambiguous. First of all, the Yamanote ring was superimposed in its eastern part on the Ginza axis and its stations. The old center and periphery overlap exactly (2). Second, at the crossing of the ring and the lines which radiate to the new suburban areas, a series of important commuting junctions was developed. Private railway companies, which ran these stations' lines, took the opportunity to promote original city planning, the archetype being a railway line, at one end leading to a station on the ring coupled with a large department store, and at the other end offering a leisure park. In between, the companies acted as land developers, promoting the creation of garden cities. Paradoxically, the ring served as a linear backbone for sub-centers, recalling such projects as the linear city of Soria y Mata for the future expansion of Madrid in the nineteenth century, or the theories of 1920s Soviet urbanism.

The third period continues up to the present. In the sixties, the years of the great Japanese economic boom, Tokyo, a city severely bombed by American planes in 1945 and burned down for the second time in thirty years, underwent enormous population increase, along with a gigantic urban sprawl. Despite attempts to create satellite cities and residential areas, what prevailed were the pre-war series of sub-centers, extended to a larger network which covered the whole, freely-expanding urbanization. In contrast with most European cities, Japanese ones regenerate quickly. As a result, the difference between new suburbs and old centers is weak. Economic and political forces underlie the game of attraction and repulsion which organizes this fluid “magma”. Sub-centers which recall a traditional Japanese urban morphology, the *sakariba*, constitute physical poles like stars in a nebula.

Sakariba and the “supernatural”¹

What exactly are these elements which so enervate the urban fabric? *Sakariba*², literally “places of buoyancy”, were areas for entertainment. Sacred spaces where people could ask for divine protection of their harvests, they were present at the birth of numerous cities; their origin is uncertain. During the Edo period (1603-1867), they were open spaces at the feet of bridges, large streets leading to the main temples to which the people could flee from the frequent and devastating fires. They were often devoted to street performances, shopping, all sorts of entertainment and sociality, including brothels in a town otherwise very strictly controlled and socially organized.

The modern *sakariba* recalls this role of urban initiator and instigator of social transgression. In its center there is a main train station and a couple of department stores, a combination inherited from the pre-war period, gathered together in a single and informal structure. Then there is a floating belt of boutiques, video game and *patchinko* (a kind of Japanese pinball) parlors, bars and restaurants, followed by an office area and, a little

de trenes y un par grandes almacenes, combinación heredada del periodo anterior a la guerra, reunidos en una estructura única e informal. A su alrededor tiene un cinturón de tiendas, salas de video-juegos, *patchinko* (una especie de sala de billar japonés), bares y restaurantes, seguidos por una zona de oficinas y un poco más alejado una zona de recreo llena de sex-shops, bares de alterne, salas de masaje, hoteles de paso con habitaciones para parejas, etc. En realidad, la película de ciencia ficción, *Blade Runner*, con las calles bulliciosas, llamativas carteleras y luces de neón brillantes, se inspiró en cierta manera en los *sakariba* japoneses.

La inevitable desorientación que experimentan los extranjeros en estos activos rompecabezas, con una sólida estructura aunque carente de un patrón claro, ofrece una clave valiosa para comprender la composición arquitectónica y urbana de las ciudades japonesas.

El viajero despistado, que atravesando uno de estos complejos, quiera comprar un billete de metro, se encontrará en un pasillo subterráneo lleno de tiendas y restaurantes, o en el sótano en la sección de alimentación de algún gran almacén, donde no hay ni rastro de máquinas expendedoras de billetes. Encontrar la salida también puede resultar difícil. Buscándola, se dirigirá hacia algo que parece un ascensor principal que le puede llevar al pasillo posterior de uno de los almacenes de los pisos superiores. Subir unos escalones hacia una posible salida le puede conducir al hall principal de un edificio de oficinas en la planta baja. Sin llegar a salir al exterior, puede elegir entre un café francés en el sótano o un restaurante indio en el último piso de unos grandes almacenes, una galería de arte en la planta baja o un museo privado en el piso décimosegundo de otro gran almacén, un cine o un auditorio de música, todo ello conectado a la misma red de galerías, escaleras automáticas y ascensores que enlazan toda la zona horizontal y verticalmente. Edificios privados, áreas comerciales, estaciones y espacios abiertos públicos están superpuestos. Los límites entre los distintos espacios no están claros. La porosidad de los distintos territorios es tan elevada, que la estación de Shinjuku tiene más de cuarenta entradas (3).

El centro de *sakariba* es más el resultado de un proceso aditivo de edificios o parte de ellos, que un sistema exclusivo y definitivamente planificado. Las diversas capas yuxtapuestas o superpuestas sin ninguna jerarquía racional aparente, recuerdan a la imbricación informal y topológica de las ciudades medievales europeas en un mundo tridimensional. Característico

further away, a pleasure zone filled with sex shops, hostess bars, massage parlors, love hotels with rooms available for couples, etc... The science fiction movie *Blade Runner*, with its noisy street life, its aggressive billboards and shiny neon lights, drew part of its inspiration from the Japanese *sakariba*.

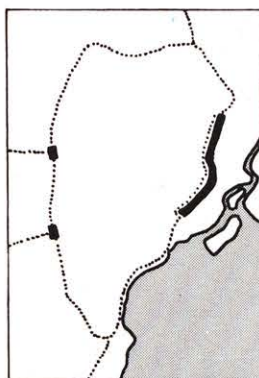
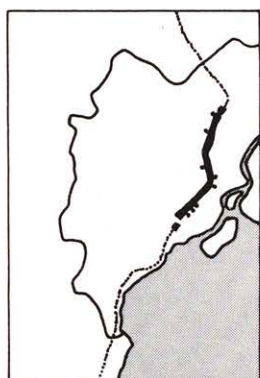
The reasons that foreigners get so fatally lost in the center of these busy puzzles, which although lacking any clear shape are nonetheless highly structured, provide valuable keys for an understanding of the urban and architectural composition of Japanese cities.

In one of these complexes, the uninitiated consumer looking to buy a subway ticket will often find him or herself in an underground alley of restaurants and boutiques, or in the basement of a department store devoted only to food, where signs of ticket-vending machines are less than scarce. Exit proves no less difficult; looking for an escape, one might take what seems to be a main elevator, but which in fact disgorges into the rear corridor of a store on an upper floor. Climbing stairways for an exit can lead instead to the entrance hall of an office building at street level. Without going outside, it is possible to choose between a French café in a basement or an Indian restaurant on the top floor of a department store, an art gallery on the ground level or a private museum on the 12th floor of another department store, a cinema or a concert hall...; all are connected to the same network of galleries, staircases, escalators and elevators which enervate the entire area both horizontally and vertically. Private buildings, commercial areas, stations and open public space all overlap. Limits between spaces or zones are unclear. That the porousness of the different territories is so pronounced is confirmed by the more than forty entrances to the station of Shinjuku (3).

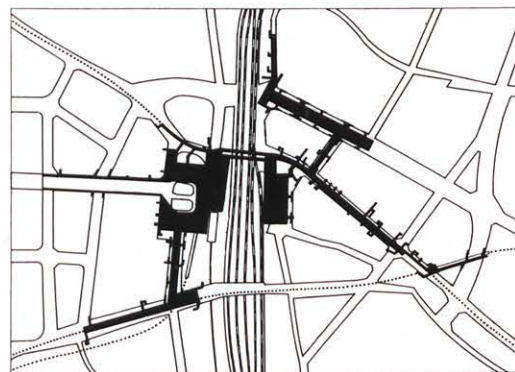
The core of the *sakariba* is more the result of an additive process of buildings, or parts of buildings, than of any definitive and exclusively planned system. The various juxtaposed or superimposed layers, with no evident rational hierarchy, recall the informal and topological intricacy of medieval European cities in a three-dimensional world. Characteristic of the Japanese sense of space —outside vs. inside and public vs. private— relationships in such densely populated areas as Shitamachi seem to have been more ambiguous than in classical and baroque European towns. Even

- 1 El nacimiento del complejo de Ginza alrededor de 1915.
- 2 La superposición del cinturón externo de la línea de Yamanote y el antiguo centro de Ginza alrededor de 1930.
- 3 La infraestructura subterránea de galerías de la estación de Shinjuku.

- 1 The apparition of the Ginza complex around 1915.
- 2 The superimposition of the external ring of the Yamanote line on the former center of Ginza around 1930.
- 3 The network of underground galleries of Shinjuku station.



--- líneas de trenes railways
 línea Yamanote Yamanote line
 ■ grandes almacenes department stores
 ■ estaciones stations
 ■ sub-centros sub-centres
 — límites de la ciudad town limit



del sentido del espacio japonés, lo exterior frente a lo interior, lo público frente a lo privado en las relaciones espaciales de zonas de alta población, como Shitamachi, parece haber sido mucho más ambiguo que en las ciudades europeas clásicas y barrocas. Incluso el tejido actual de la ciudad con su juxtaposición de arquitecturas que evitan las formas idénticas, que parece más una combinación de espacios revueltos y volúmenes cuarteados, carece de una morfología urbana como pueden ser las plazas, bulevares, etc., símbolos de un espacio público formalizado (4).

Otra de las razones por las que se crea confusión en los núcleos de *sakariba*, es que generalmente dan una imagen de complejos "supernaturales". La estación de Umeda en Osaka es uno de los ejemplos mejor logrados de dichas creaciones. Dentro de una amplia zona cubierta, se pueden encontrar fuentes, ríos y estanques; paseos, calles y plazas con tiendas y restaurantes, cada cual con su entrada, paredes con toda la apariencia de ser paredes exteriores con sus respectivas ventanas y otras características. Parecen muñecas rusas o cajas dentro de cajas, como las realizadas por el arquitecto alemán O.M. Ungers, espacios anidados unos dentro de otros. Estos espacios, como una cinta de Moebius, tienen la sorprendente cualidad de ser a la vez interiores y exteriores. Toda la zona tiene muchos niveles, subterráneos o por encima de la planta baja, y directamente conectados a edificios de oficinas y grandes almacenes de diez y quince pisos de altura (5).

Los áticos ajardinados diseñados en las azoteas de los grandes almacenes son un ejemplo de la tendencia hacia una "supernaturaleza". Fundamental en la arquitectura moderna de Occidente, los japoneses tomaron este elemento y lo convirtieron en zonas de recreo totalmente artificiales. En las terrazas de los grandes almacenes se pueden encontrar jardines en miniatura, tiendas, cafés o cervecerías al aire libre, aparcamientos, áreas de entretenimiento infantiles, templos, etc., exactamente igual que en la planta baja (6, 7). En estos lugares, los asalariados japoneses, generalmente caracterizados como un ejército de adictos al trabajo, suelen estar saboreando tranquilamente un café o relajándose en los bancos durante el descanso del mediodía.

En una ciudad donde los cafés no tienen terrazas, estas zonas son rarísimos oasis al aire libre, como los patios silenciosos de las mezquitas en la bulliciosa ciudad de Estambul. Por las noches, la gente se reúne allí para beber unas cervezas, disfrutando de la brisa ligera y del espectáculo de luces

the present city fabric, with its juxtaposition of architectures avoiding unitary shapes, resembling more a combination of scrambled spaces and jagged volumes, lacks such urban morphologies as squares, boulevards, etc..., the symbols of a formalized public space (4).

Another cause for confusion is that the cores of the *sakariba* often take the shape of vast "supernatural" complexes. Umeda station in Osaka is one of the most accomplished examples of such a creation. Within a large covered area, fountains, rivers, ponds, alleys, streets and squares lined with boutiques or restaurants provided with entrance gates, walls, with every appearance of being exterior walls, with their windows and various facilities, are recreated. Like Russian dolls or boxes within boxes as developed by the German architect O.M. Ungers, spaces are nested inside each other. These spaces, like a Moebius strip, have the surprising quality of being both inner and outer. The whole area is multi-storeyed, underground, at or above ground level and directly connected with office buildings and department stores ten to fifteen storeys high (5).

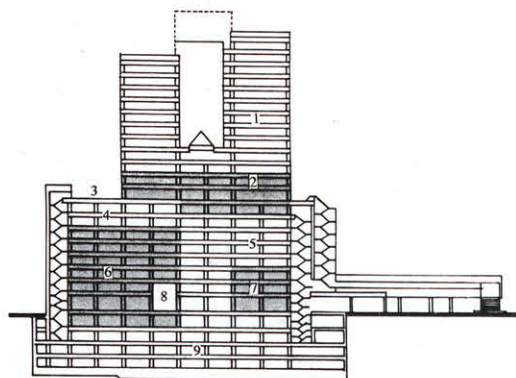
Examples of this tendency towards "supernaturality" are the roof garden designs on the top floors of most department stores. A definitive icon of modern Western architecture, the Japanese borrowed this element and turned it into a totally artificial recreation area. On the terraces of huge department stores can be found miniature gardens, shops, coffee-shops or open-air beer halls, parking lots, children's amusement corners, temples, etc..., just like on the ground level (6, 7). Japanese salary men, usually portrayed as an army of workaholics, can be seen slowly sipping their coffee or relaxing on benches there during the mid-day break.

In a town where cafés do not have outside terraces, they offer a rare open-air oasis, like the quiet courts of the mosques in roaring Istanbul. In the evening, people gather there to drink beer, enjoying the unusual cool breeze and the *son-et-lumière* show of the city, just as if they were standing on the deck of a large boat in a Fellini movie. These new hanging gardens of Babylon are the place where man-made reality joins man-made fiction. Fritz Lang's *Metropolis*, with its suspended streets, or Sant Elia's vision of the cities of the future come to mind (8).

To criticize this "supernaturality" as a kind of postmodern kitsch, a schizophrenic tendency towards a Disneyland-like city, it is not sufficient

- 4 La "obra inacabada" de la estación de Shibuya. Foto: M. Tardits.
5 La superposición vertical o la "congestión" del núcleo de *sakariba*. Zona norte de la estación de Ikebukuro [1/oficinas; 2/edificios públicos (banco, oficinas ministeriales, clínica); 3/ático ajardinado; 4/restaurantes; 5/grandes almacenes; 6/almacenes; 7/museo de arte; 8/acceso libre desde la calle; 9/aparcamientos].

- 4 The "incompleteness" of Shibuya station. Photo: M Tardits.
5 The vertical layering or the "congestion" of the core of the *sakariba*. Northern part of Ikebukuro station [1/offices, 2/services (bank, public offices, clinic), 3/roof garden, 4/restaurants, 5/department stores, 6/stores 7/art museum, 8/free access street, 9/parkings].



de la ciudad, como si estuvieran a bordo de un gran barco en una película de Fellini. Estos nuevos jardines colgantes de Babilonia son lugares donde se unen la realidad y ficción realizadas por el hombre. Vienen a la memoria la *Metrópolis* de Fritz Lang con las calles elevadas o las visiones de Sant'Elia de las ciudades futuristas (8).

Hablar de esta "supernaturaleza" como una especie de *kitsch* posmoderno o una tendencia esquizofrénica hacia una ciudad tipo Disneylandia no basta para comprender la construcción de tales complejos y su éxito. Aparte de la evidente influencia americana de posguerra, una mirada hacia la tradición paisajística indica la antigua y privilegiada relación entre la naturaleza y el entorno creado por el hombre en Japón. La reconstitución artística y delicada de paisajes en miniatura en los jardines tradicionales de las residencias lujosas, pinos cuidadosamente distorsionados, bonsais y similares, todos muestran una tendencia a imitar la naturaleza de forma codificada y aparentemente orgánica. Otro ejemplo son todas las flores en macetas de diversos tamaños y materiales, dispuestas como en una vitrina delante de muchas casas en las calles de las zonas populares de Shitamachi. Mostrando ambos ejemplos un gran interés por la naturaleza en zonas densamente construidas y una llamativa falta de orden, son la materialización de los límites y una muestra de una naturaleza más salvaje. Además, la creencia tradicional en la naturaleza precaria de este mundo y la condición humana que nace de las influencias budistas y los cataclismos naturales, que destruyen de vez en cuando el entorno creado por el hombre, explican también esta propensión a la "supernaturaleza" en un ambiente siempre cambiante, el llamado mundo flotante de *ukiyo-e* ³.

Los *sakaribas* modernos son la materialización de centros públicos no monumentales. Nacidos con y dentro de un continuo urbano, áreas inmensas de consumo, son una sorpresa para los occidentales y están también llenas de sorpresas para los japoneses, fatalmente atraídos.

merely to point out the reason for the elaboration of such complexes and their successes. Apart from the obvious post-war American influence, a glance at the landscaping tradition helps one grasp the long and privileged relations between nature and the man-made environment in Japan. The delicate and skillful reconstitution of borrowed and miniaturized landscapes in the traditional gardens of rich residences, carefully distorted pines, of Bonsai or similar types, all show a propensity to help or mimic nature in a codified but apparently organic way. Another example might be the crowds of flower pots, made in various sizes and in various materials, disposed as if in a showcase in the front of numerous private houses, along the streets of the popular areas of Shitamachi. Showing both a lively care for nature within densely built areas and a striking lack of tidiness, they are at once the materialization of a boundary and an artefact of a wilder nature. Besides, a traditional belief in the precariousness of this world and the human condition due to Buddhist influences and natural cataclysms, which from time to time obliterate the man-made environment, can also explain this propensity towards the "supernaturality" of an ever-changing environment, the so-called floating world of the *ukiyo-e* ³.

Modern *sakaribas* are the materialization of non-monumental public cores. Born with and within an urban continuum, gigantic places of consumerism, they are a surprise to Westerners, and full of surprises for fatally attracted Japanese.

¹ Here it is understood as an artificial state which tries to look more natural than nature itself

² They have to be distinguished from *meisho*, a "place of interest", which has a broader meaning.

³ Traditional Japanese prints.

¹ Se entiende como un estado artificial que intenta parecer más natural que la naturaleza misma.

² Deben diferenciarse de los *meisho*, lugares de interés, que tienen un significado más amplio.

³ Grabados tradicionales japoneses.

6/7 El cielo de la ciudad: jardines y aparcamientos en el tejado de unos grandes almacenes. Foto: M. Tardits

8 Niveles superpuestos: calle, recinto peatonal, vías de tren y autopista. Foto: M. Tardits

6/7 The sky of the city: gardens and parkings in the roof of a commercial center. Photo: M. Tardits.

8 Superimposed levels: street, pedestrian deck, rail tracks, and motorway. Photo: M. Tardits

