

Després de guanyar un concurs internacional d'idees el 1995, el projecte de FOA per a la terminal de *ferries* de Yokohama va restar aparcat durant alguns anys, fins que la consecució per part de Corea i el Japó de l'organització conjunta del Mundial de Futbol del 2002, i la posterior selecció de Yokohama com a seu de la final del campionat, van comportar que les autoritats nipones reprenguessin el projecte amb urgència. Finalment, les obres de la terminal es van acabar poques setmanes abans del començament del mundial i la flamant instal·lació va permetre que els aficionats es desplaressin per mar entre els dos països amfitrions.

La terminal de *ferries* de Yokohama és un edifici de forma rectangular que sorgeix sobre l'aigua, perpendicularment al port i al parc de Yamashita. És una peça arquitectònica amb tres nivells: dos d'ells (la planta baixa i la primera) compleixen el programa necessari de la terminal, i l'altre (la planta de la coberta) es comporta alhora com a element funcional, com a plaça i com a connector amb la ciutat i el parc. L'edifici aconsegueix, gràcies a la seca manca de límits definits i la seva suau i heterogènia geografia, que s'hi puguin creuar els recorreguts dels passatgers dels *ferries* amb els de la gent que gaudeix de l'espai de la coberta. La terminal de *ferries* s'integra com un espai urbà de la ciutat, en poder ser utilitzada per passatgers i ciutadans de Yokohama indistintament i en tenir diversos usos que s'hi barregen. L'estructura de pòrtics d'acer de secció canviant dona l'aspecte fluctuant, d'heterogeneïtat ordenada, que presenta la coberta. Diferents desnivells i elements que hi apareixen, determinen els diferents caràcters dels espais de la coberta: espai-ombra, espai-descans (amb llocs on seure), espai-verd, espai-pas, espais-entrada... La geografia artificial defineix els espais sense limitar-los. El paviment de fusta que, juntament amb les tires de «verd», s'estén per tota la superfície, dona a la coberta una imatge d'uniformitat. Els accessos de vehicles a l'aparcament (a la planta baixa) i al nivell de la terminal

(a la planta primera), i l'accés de vianants a la coberta se situen on l'edifici connecta perpendicularment amb el port.

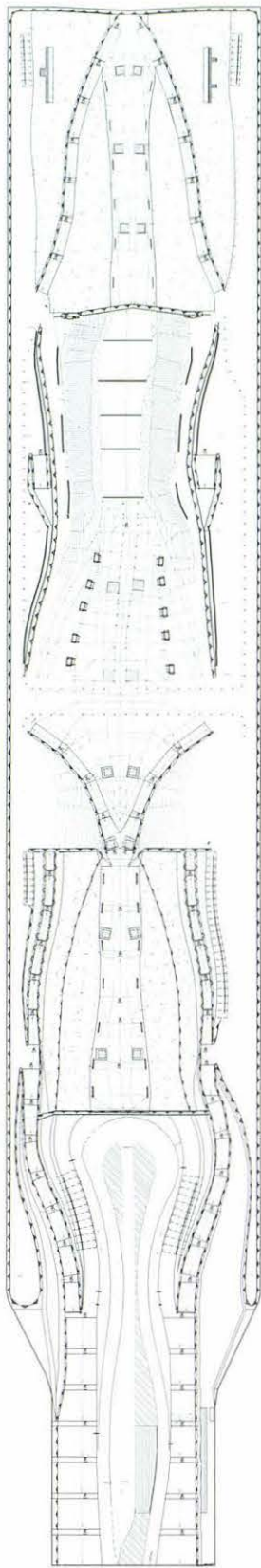
Una de les decisions més importants del projecte va ser la selecció del material de coberta, paviment alhora de la plaça pública. La continuïtat de la coberta feia que el drenatge fos molt complex i, especialment durant la temporada de pluges al Japó, resultava difícil evitar que l'aigua sense control s'escolés per la coberta inclinada. A més, la necessitat de situar-hi extractors d'aire, tubs de climatització i instal·lacions elèctriques, com també l'interès de protegir els vestíbuls de la radiació solar directa, van fer pensar en una doble pell, amb una superfície interior impermeable i una altra, d'exterior, permeable, construïda amb taulons de fusta. Aquesta fusta, que cobreix la superfície de la plaça, és una fusta tropical, l'ipé, que prové, curiosament, del Brasil. ■
Après avoir gagné le concours international d'idées en 1995, le projet de FOA (Foreign Office Architects) pour le terminal de ferry de Yokohama est demeuré sur une voie de garage pendant quelques années, jusqu'à ce que la Corée et le Japon obtiennent l'organisation conjointe de la Coupe du Monde de Football de 2002, et que la deuxième ville du Japon soit désignée comme siège de la finale du championnat. Cet événement sportif de premier ordre a incité les autorités nippones à reprendre le projet en urgence. Finalement, les travaux du terminal furent terminés seulement quelques semaines avant le démarrage de la Coupe du Monde et les installations flambant neuf ont permis aux supporters de se déplacer par la voie maritime entre les deux pays d'accueil.

Le terminal de ferry de Yokohama est un bâtiment de forme rectangulaire qui apparaît au-dessus de l'eau, perpendiculairement au port et au jardin de Yamashita. C'est un ensemble architectural qui s'étend sur trois niveaux : deux —le rez-de-chaussée et le premier étage— remplissent les conditions indispensables du programme du terminal, et un autre —l'étage correspondant à la terrasse— est à la fois un élément fonctionnel,

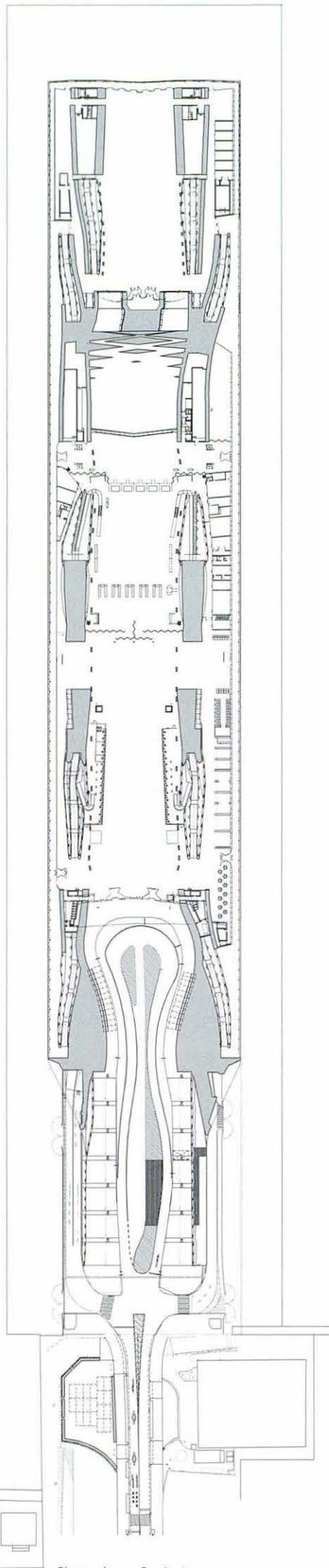
une place et un connecteur entre la ville et le parc. Grâce à l'absence de limites clairement définies et à une géographie délicate et hétérogène, le bâtiment permet aux passagers et aux personnes qui viennent profiter de l'espace de la terrasse de se croiser. Du fait qu'il peut être utilisé indistinctement par les passagers et par les habitants de Yokohama, et que divers usages y sont mêlés, le terminal est intégré à la ville comme espace urbain. La structure de portiques d'acier de section variable participe à cet aspect fluctuant, d'hétérogénéité ordonnée, que présente la couverture. Les différences de niveaux et les divers éléments présents déterminent le caractère des espaces de la couverture : espace ombre, espace repos —avec des parties permettant de s'asseoir—, espace verdure, espace promenade, espaces entrée, etc. La géographie artificielle définit les espaces sans les limiter. Le pavement de bois qui s'étend, de même que les bandes de verdure, sur toute la surface donne à la couverture une image d'uniformité. Les accès des véhicules au parking —rez-de-chaussée— et au niveau du terminal —premier étage— de même que l'entrée des piétons qui se rendent sur la couverture sont situés là où le bâtiment est connecté perpendiculairement au port.

L'une des plus importantes décisions du projet a été la sélection du matériau de la couverture, qui est en même temps pavage de la place publique. La continuité de la couverture rendait en effet le drainage très compliqué, et tout spécialement pendant l'époque des pluies au Japon ; il était alors très difficile d'éviter que l'eau ne coule, de manière incontrôlée, sur la surface inclinée. D'autre part, la nécessité de situer des extracteurs d'air, des sorties de tuyauteries de climatisation et d'installations électriques, ainsi que la volonté de protéger les vestibules des rayonnements solaires directs ont fait naître l'idée d'une double peau, avec une surface intérieure imperméable et une surface extérieure perméable ; cette dernière étant faite de grosses planches de bois. Ce bois, l'ipé, qui recouvre la surface de la place est un bois tropical qui provient, curieusement, du Brésil.

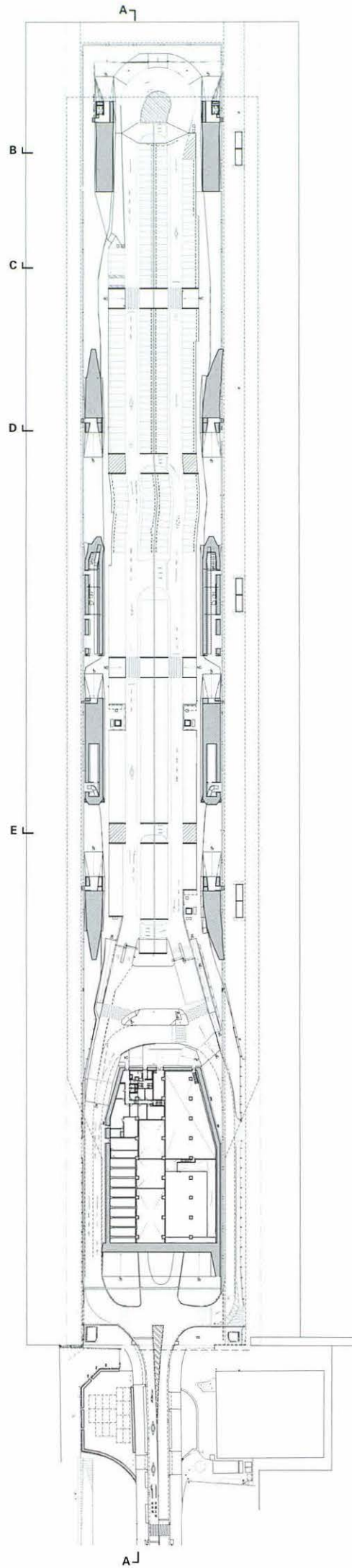




Planta de coberta · Niveau de toiture



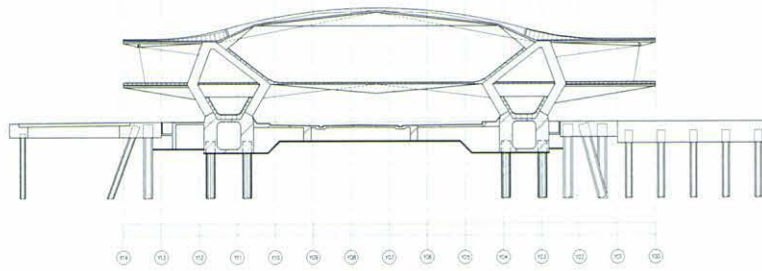
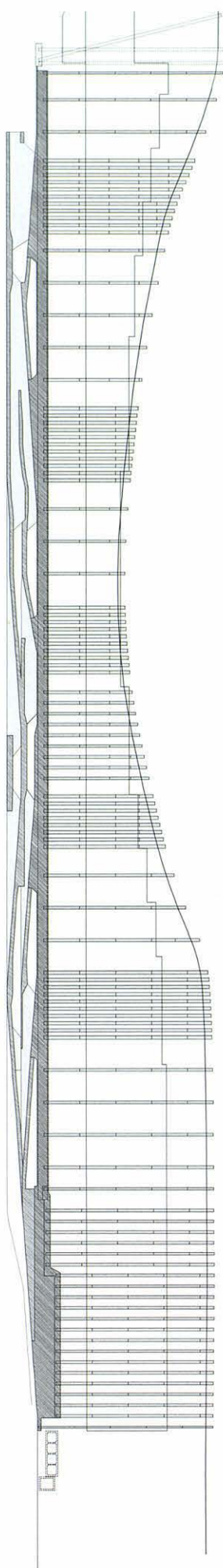
Planta primera · Premier étage



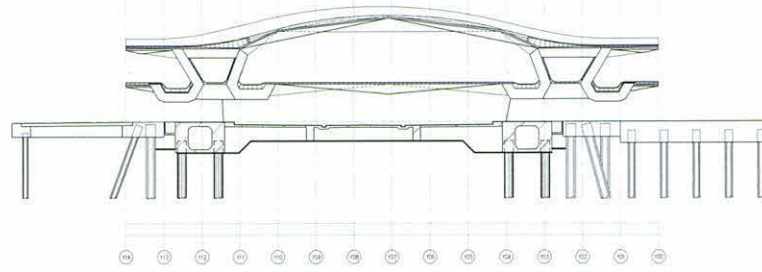
Planta baixa · Rez-de-chaussée | Escala · Échelle 1:2.000 | **S**



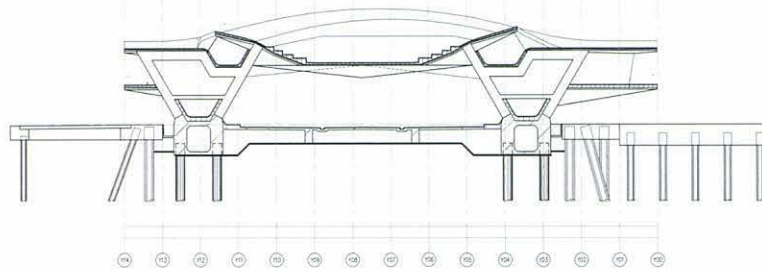
Secció · Coupe A



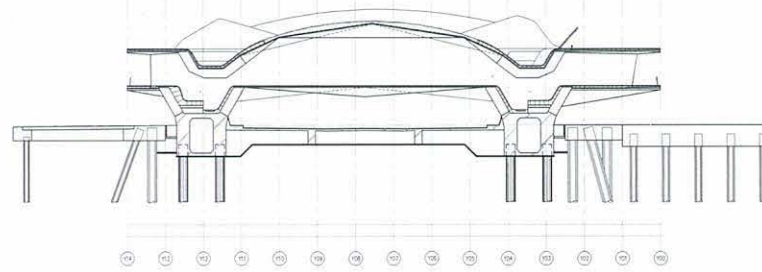
Secció · Coupe B | Escala · Échelle 1:2000



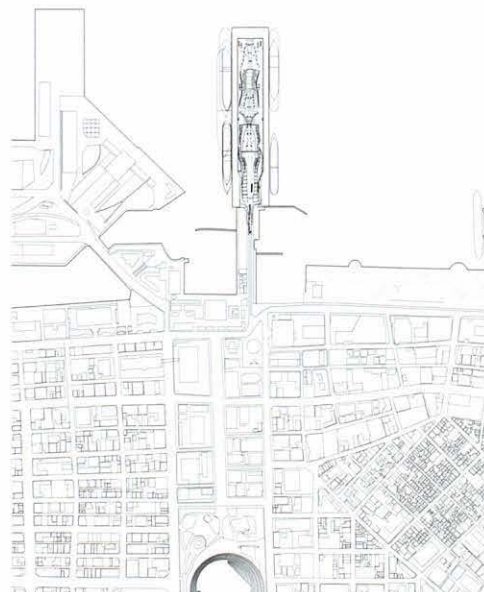
Secció · Coupe C



Secció · Coupe D



Secció · Coupe E



LOCALITZACIÓ · SITE : YOKOHAMA, JAPÓ · JAPON

Projecte · Projet : 1999

Execució · Livraison : 2002

Promotor · Maître d'ouvrage : Ajuntament de Yokohama · Mairie de Yokohama

Superfície · Surface : 438 243 m²

Cost · Coût : 23.500.000.000 ¥

Arquitectes · Architectes : Foreign office architects, Farshid

Moussavi, Alejandro Zaera-Polo

Col·laboradors · Collaborateurs : Shokan Endo, Kensuke Kishikawa,

Yasuhisa Kikuchi, Izumi Kobayashi, Kenichi Matsuzawa,

Tomofumi Nagayama, Xavier Ortis, Lluís Viú Rebes, Keisuke Tamura

(arquitectes · architectes)

Consultors · B.E.T. : Structure Design Group (estructura ·

structure), Nagata Acoustics Inc (acústica · acoustique),

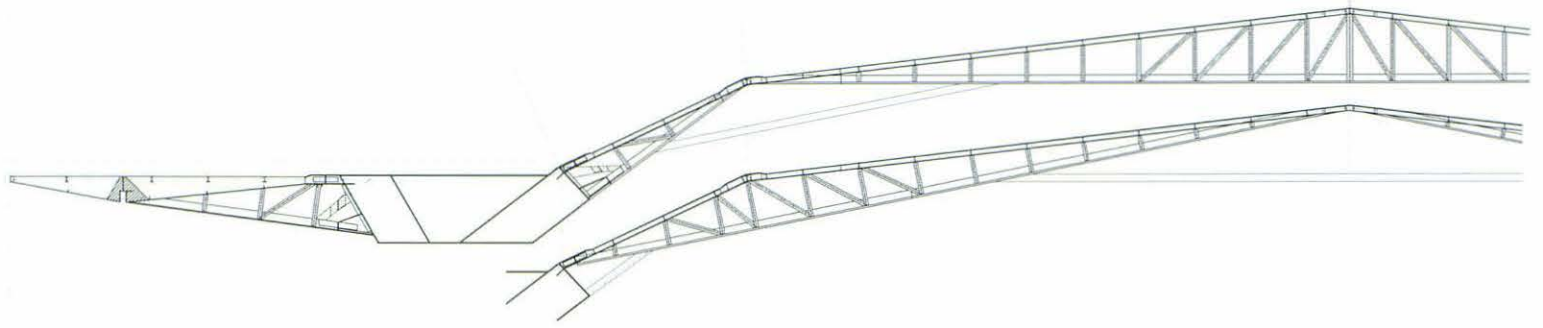
PT Morimura & Associates (instal·lacions · installations)

Constructor · entreprise générale : Shimizu Corporation,

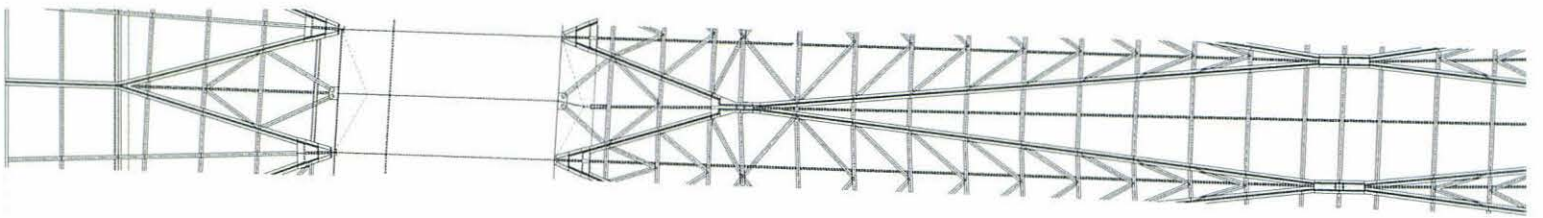
Kajima Corporation, Toda Corporation

Fotografies · Photographies : Kurt Handlbauer (reportatge · reportage),

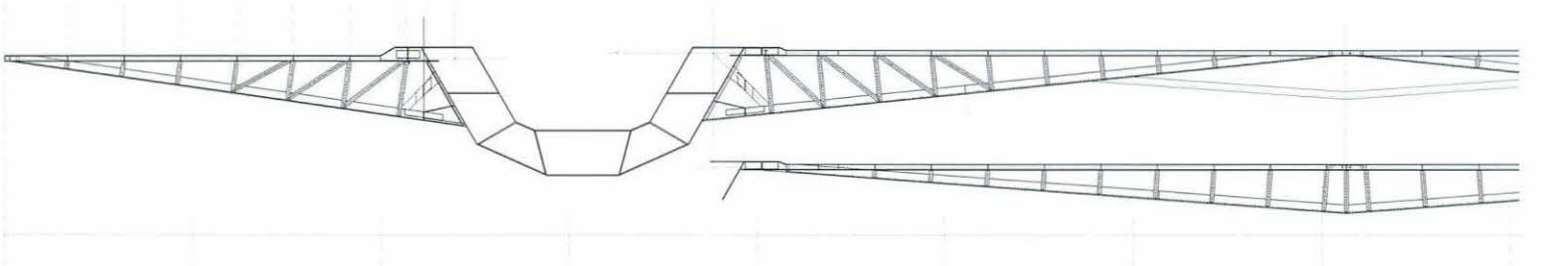
Satoru Mishima (aèria · aérienne)



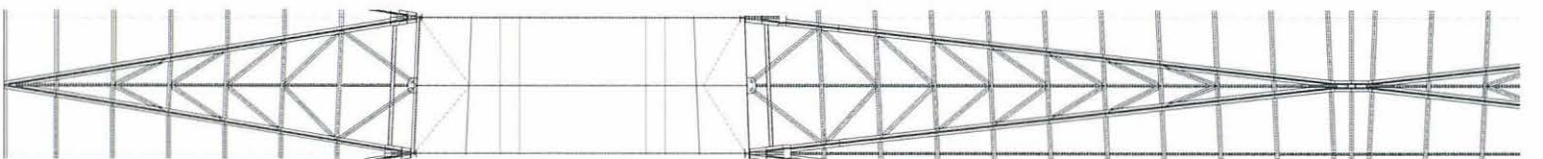
Secció longitudinal estructura coberta - Coupe longitudinale structure toiture



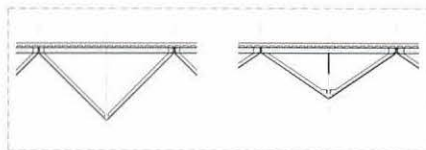
Planta estructura coberta - Rez-de-chaussée structure toiture | Escala - Échelle 1:200



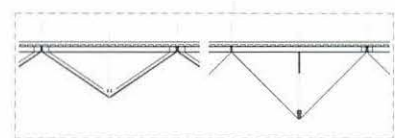
Secció longitudinal estructura planta primera - Coupe longitudinale structure premier étage



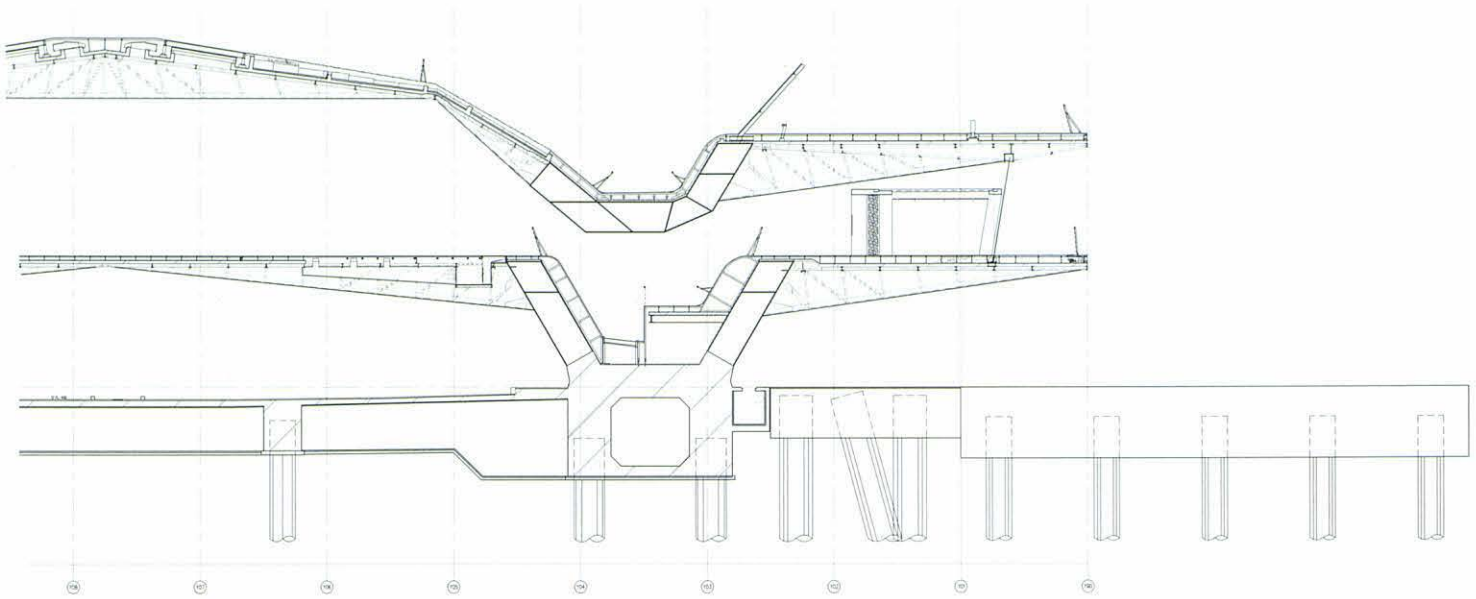
Planta estructura planta primera - Rez-de-chaussée structure premier étage | Escala - Échelle 1:200



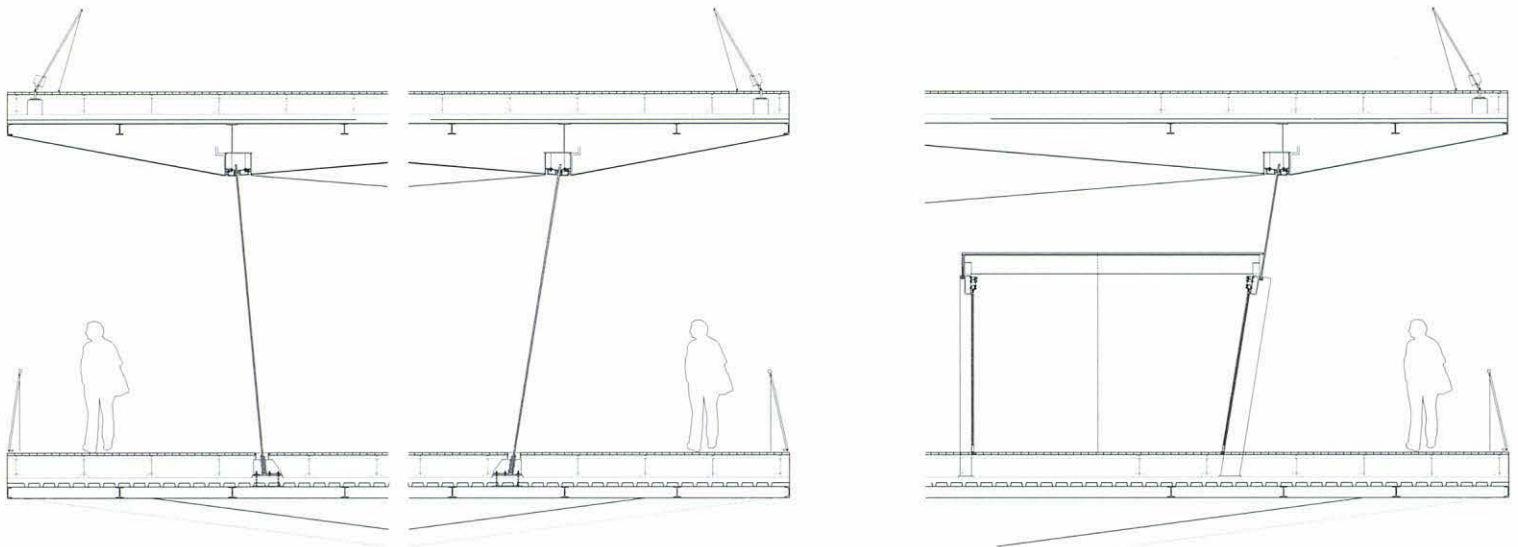
Secció transversal estructura coberta -
Coupe transversale structure toiture



Secció transversal estructura planta primera -
Coupe transversale structure premier étage



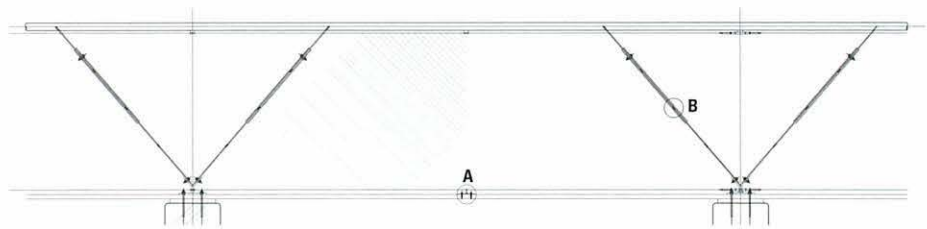
Secció · Coupe I Escala · Échelle 1:300



Detall · Détail I Escala · Échelle 1:100



Secció barana · Coupe balustrade



Alçat barana · Élévation balustrade



Detall · Détail A



Detall · Détail B



Planta barana · Plan balustrade I Escala · Échelle 1:50





















Es revisen en aquest número dos projectes que ja es van presentar al número 212 de *Quaderns* (primavera 1996). El projecte de FOA per a la terminal de ferries de Yokohama i el projecte «Passanelles» de Toni Gironès, a Cadaqués. Durant els sis anys passats entre totes dues publicacions s'ha produït una doble evolució: un projecte tan complex com el de Yokohama ha passat de ser la presentació i la idea d'un concurs guanyador a un edifici emblemàtic i peça clau del Campionat Mundial de Futbol recentment celebrat a Corea i el Japó; també es pot apreciar com una intervenció efímera, com ara «Passanelles», ha passat de ser una acció concreta a consolidar-se com un esdeveniment anual a Cadaqués i com, del seu reciclatge, n'ha sorgit un altre projecte, una barana. ■ Nous présentons ici deux projets qui ont déjà été exposés dans le numéro 212 de *Quaderns* (printemps 1996) : le projet de FOA pour le terminal de ferry de Yokohama, d'une part, et le projet Passanelles de Toni Gironès à Cadaqués, d'autre part. Au cours des six années qui se sont écoulées entre la première publication et celle-ci, il s'est produit une double évolution. Un projet aussi complexe que celui de Yokohama a cessé de n'être qu'une idée et des plans présentés et gagnants d'un concours international pour devenir une réalisation concrète, pièce-clé de la récente Coupe du monde de football qui s'est tenue conjointement au Japon et en Corée, et aujourd'hui édifice emblématique. Parallèlement, on peut aussi apprécier comment une intervention éphémère, comme l'était le projet Passanelles, a cessé d'être une action ponctuelle pour devenir un événement annuel à Cadaqués, et comment du recyclage de celui-ci a surgi un autre projet, la balustrade.