



## LE FORME DELL'ACQUA

# Galataport Istanbul, terminal crocieristico e autorimessa

## PROGETTO

**BEA Architects** (Bruno-Elias Ramos, John Colao, Robert Draper; progetto terminal crocieristico interrato e piani circolazione flussi)

**Dror+Gensler** (masterplan)

**Norm Architects** (architetto incaricato)

## COMMITTENTE

Doğuş Holding, Bilgili Holding

## CRONOLOGIA

2014-2021

## LUOGO

Istanbul, Turchia

## DIMENSIONI

350.000 mq (terminal crocieristico, spazi commerciali, uffici, spazi pubblici)

## COSTO

1,7 miliardi di dollari (importo dei lavori di competenza dello studio: 90 milioni di dollari)

## FOTO

BEA Architects

**A** Istanbul l'acqua non è uno sfondo, ma una matrice urbana: il Bosforo disegna la città e ne orienta economie, conflitti e stratificazioni storiche. Eppure, per decenni, un tratto decisivo del waterfront tra Karaköy e Salıpazarı è rimasto sottratto alla collettività, schermato da recinzioni e funzioni portuali industriali. Galataport Istanbul interviene senza espellere l'infrastruttura, ma riconfigurandola, spostando le operazioni portuali "sotto" la città. Il risultato è un terminal crocieristico ipogeo che libera oltre 60.000 mq di fronte mare e riattiva 1,2 km di costa come spazio pubblico.

Istanbul è una città di soglie e attraversamenti: tra continenti e rotte, tra bacini marittimi e identità culturali. Dal nuovo waterfront lo sguardo verso la Penisola Storica non è semplice "panorama", ma una scena urbana carica di potere e continuità, con uno skyline che obbliga ogni intervento a misurarsi con la storia. Proprio per questo la separazione fisica tra città e mare, prodotta da apparati portuali e barriere, era particolarmente critica: il Bosforo era visibile ma non praticabile. La scommessa progettuale diventa allora duplice: restituire permeabilità e accessibilità senza compromettere operatività e sicurezza di un porto crocieristico contemporaneo, rovesciando la logica dei terminal tradizionali che privilegiano la nave rispetto alla città.

La scelta chiave è l'interramento del terminal: nessuna volumetria in elevazione a occupare il bordo acqua, ma una struttura ipogea su tre livelli, integrata dietro una nuova banchina ingegnerizzata. In superficie, il lungomare si configura come promenade continua, con spazi aperti, caffè, luoghi di interesse culturale e una vista ininterrotta sul Bosforo. All'arrivo delle navi, un sistema di botole a scomparsa trasforma temporaneamente tratti della passeggiata in corridoi controllati; alla partenza, l'infrastruttura rientra e lo spazio torna integralmente pubblico. La sicurezza diventa un dispositivo temporaneo, non una condizione permanente. L'impatto operativo a quota strada si comprime in una fascia minima (circa 10 metri), mentre la complessità si concentra nel sottosuolo, imponendo soluzioni strutturali, antisismiche e impermeabilizzazioni capaci di sopportare pressioni idrostatiche e sollecitazioni marine.

La realizzazione del terminal ipogeo richiede di tradurre un'idea radicale in macchina operativa. BEA Architects, con un ruolo centrale nella progettazione del terminal e nella consulenza marittima, ha seguito coordinamento di banchina e infrastrutture, progettazione architettonica, sicurezza e standard ISPS, circolazioni intermodali e modellazione dei flussi, oltre all'integrazione dei livelli sotterranei dedicati a trasporti, dogane e parcheggi. Il terminal è trattato come un sistema logistico complesso: sbarco, controlli, gestione bagagli e innesto nel tessuto urbano devono avvenire in tempi ridotti, mantenendo una separazione netta tra percorsi "sicuri" e "non sicuri". A Galataport Istanbul tutto questo avviene sotto quota, su quattro livelli che ospitano dogane, bagagli, trasporti intermodali, stalli per taxi, bus e parcheggi (oltre 2.300 veicoli). La congestione veicolare viene sottratta al waterfront, preservando continuità pedonale e qualità dello spazio aperto. La sequenza dei collegamenti verticali – scale mobili, ascensori, rampe – costruisce un percorso controllato ma fluido: l'efficacia sta nel fatto che la "coreografia" resta invisibile in superficie.

Galataport Istanbul si configura come riqualificazione urbana su vasta scala (circa 85.000 mq), più che come semplice infrastruttura portuale. Il masterplan integra commercio, ristorazione, istituzioni culturali, uffici, strutture ricettive e piazze pubbliche. Il progetto dichiara attenzione al contesto storico di Karaköy: altezze contenute per preservare le visuali, materiali e proporzioni in dialogo con l'intorno, evitando gesti iconici in competizione con lo skyline. L'interramento delle funzioni "pesanti" restituisce la superficie alla dimensione civica: la passeggiata torna continua e l'acqua diventa esperienza quotidiana, non un elemento osservato dietro recinzioni.

Un porto vive strutturalmente la tensione tra apertura internazionale e controllo



dei confini. Galataport Istanbul affronta questa dicotomia attraverso un dispositivo architettonico performativo: le botole integrate nel suolo definiscono corridoi sicuri solo quando necessario, allineandosi con precisione alle passerelle e consentendo l'attracco simultaneo di più navi. Quando il sistema non è attivo, scompare e ricompono l'unità del paesaggio. Ne deriva un principio più ampio: il confine può essere efficace senza diventare permanente e l'acqua può tornare a essere orizzonte condiviso invece che linea di separazione.

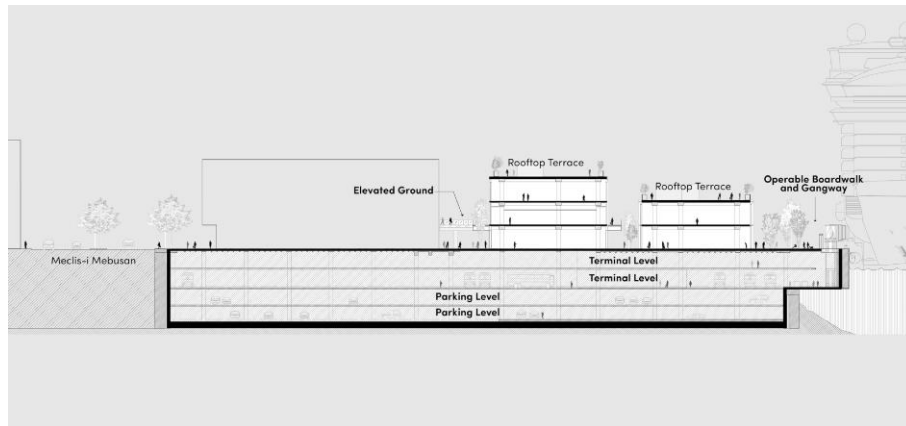
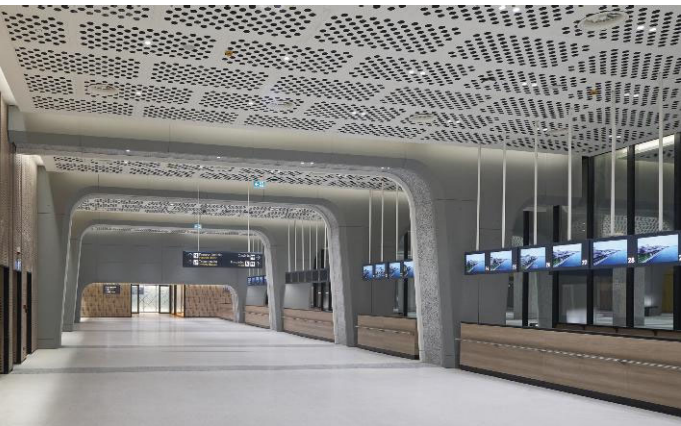
La prossimità visiva e simbolica con la Penisola Storica impone un atteggiamento di misura: interrare il terminal significa preservare le visuali lunghe e non interrompere la continuità dello skyline. L'architettura non compete con la storia: la incornicia, lasciando che il Bosforo continui a riflettere cupole e minareti senza nuovi ingombri in primo piano. L'inaugurazione nell'ottobre 2021 ha segnato una riconnessione tra città e mare: una struttura portuale che opera senza "dominare" il fronte.

Costruire sotto il livello del mare richiede strategie ingegneristiche rigorose: ricostruzione e stabilizzazione della banchina per consentire lo scavo, strutture capaci di rispondere a pressione idrostatica e sisma, impermeabilizzazioni pensate per la durabilità. Il trasferimento nel sottosuolo della mobilità veicolare riduce congestione ed emissioni lungo la promenade e concentra le infrastrutture intermodali, aumentando efficienza e limitando ridondanze. In un quadro di incertezza climatica, il progetto è proposto come esempio di waterfront che dialoga con l'acqua in modo consapevole, non difensivo.

Per i passeggeri, l'arrivo è organizzato come una sequenza efficiente: sbarco e procedure doganali avvengono sotto quota, poi la risalita conduce direttamente in un quartiere a uso misto. Per i residenti, il valore è soprattutto urbano: un fronte mare restituito alla città, interrotto solo in finestre temporali limitate durante l'attracco e con impatti controllati. Due popolazioni – cittadini e viaggiatori – condividono lo stesso margine senza che l'una escluda strutturalmente l'altra. Galataport propone un paradigma alternativo: il terminal non deve occupare e dominare la costa, e la sicurezza non implica necessariamente una sottrazione permanente di spazio pubblico. L'infrastruttura può coesistere con la generosità

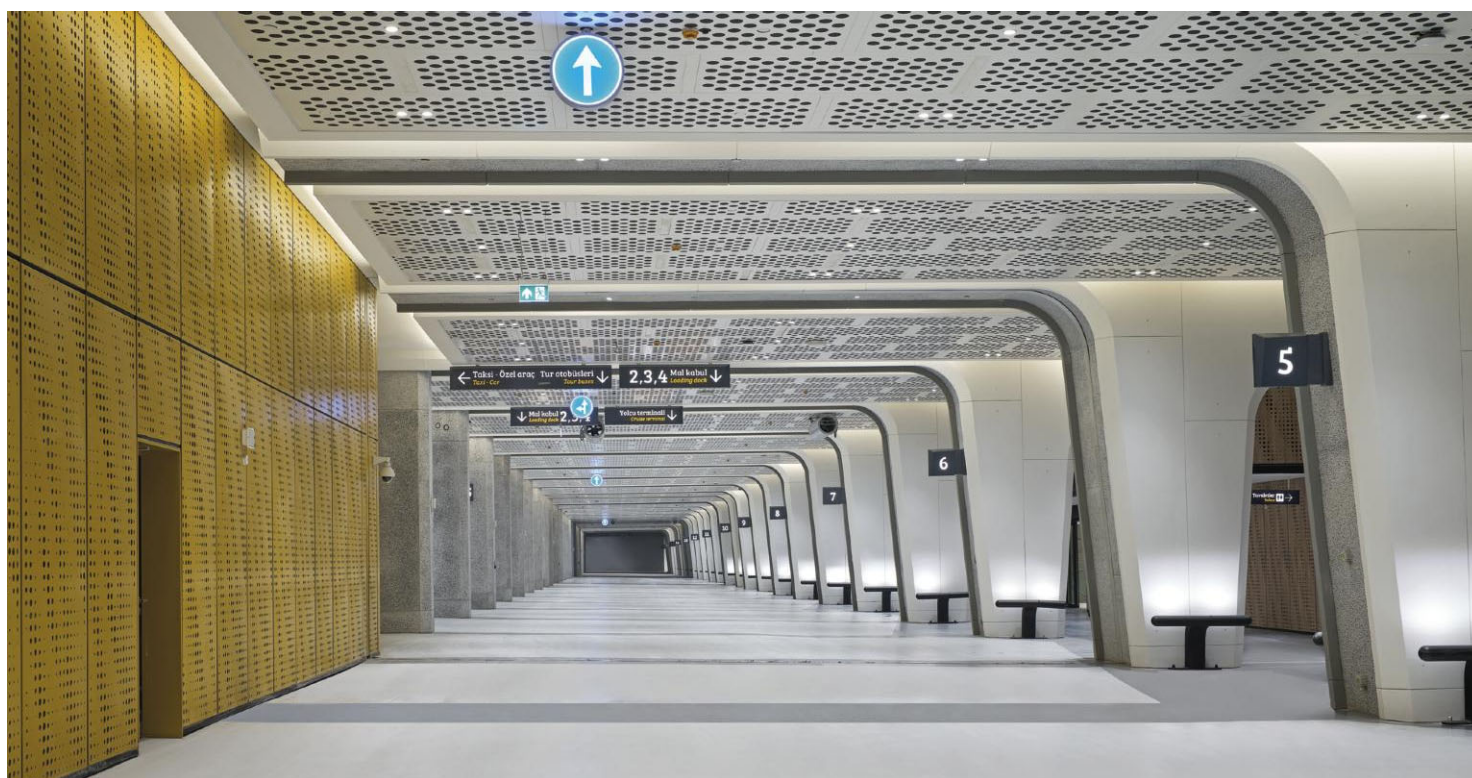
**Vista del nuovo terminal crocieristico sul Canale del Bosforo, con le navi attraccate e in avvicinamento, sullo sfondo dello skyline metropolitano.**

View of the new cruise terminal on the Bosphorus Canal; docked and approaching ships stand against the backdrop of the metropolitan skyline.



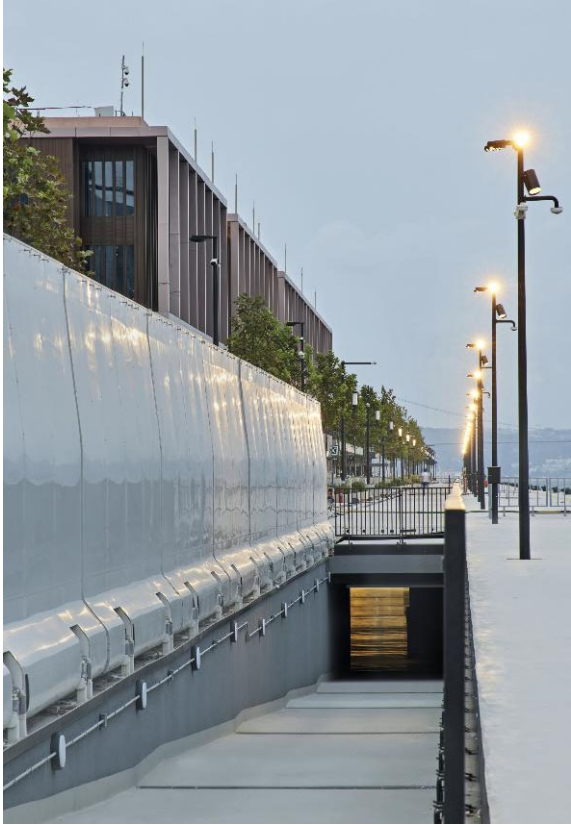
dello spazio collettivo se ripensata come dispositivo reversibile e integrato. La soluzione sotterranea non è replicabile ovunque, ma la logica sì: restituire suolo e continuità civica ogni volta che le condizioni lo permettono. La complessità del progetto richiede cooperazione tra progettisti, ingegneri, sviluppatori e autorità marittime turche e internazionali. Per BEA Architects e per Ramos, la realizzazione si misura in anni di lavoro e presenza operativa: visite in cantiere e coordinamento tecnico diventano parte della responsabilità progettuale. In questo racconto, la leadership è un ponte tra intenzione e costruzione, capace di proteggere l'ambizione ipogea dalle inevitabili difficoltà esecutive.

In molti waterfront contemporanei, rigenerazione significa privatizzazione e selezione degli accessi. Galataport Istanbul indica un'altra traiettoria: l'architettura si ritrae, l'infrastruttura si inerra, la sicurezza si attiva solo quando serve e il mare resta visibile e praticabile. Sotto la promenade, il calcestruzzo armato affronta maree e tettonica; sopra, la città recupera il proprio orizzonte. Il progetto si presenta come una "tesi costruita in sezione": il gesto più potente è quello che scompare, permettendo ad acqua, storia e vita urbana di convergere e rimodellare la geografia con effetti civici profondi.■



In alto a sinistra e sopra, viste interne degli spazi del terminal ricavati sotto il livello del mare. In alto, a destra, sezione schematica di progetto che evidenzia i quattro livelli interrati del terminal destinati a servizi per i viaggiatori e parcheggi. Nella pagina a fianco, uno dei passaggi che conducono ai piani ipogei e viste della nuova organizzazione della banchina che si configura come promenade pubblica con vista ininterrotta sul Bosforo.

On the top left and above, internal views of the terminal spaces below sea level. Above, on the right, the section highlights the underground levels of the terminal intended for services and parking. On the opposite page, one of the passages leading to the underground floors and views of the quay configured as a public promenade with uninterrupted views on the Bosphorus.



clad in silver stainless steel, shaped and polished using CNC technology. Its reflective finish captures passing pedestrians, the activity of the port and the shifting sky, integrating these dynamic elements into the architecture. This brings a sense of movement and human presence to the otherwise industrial structure.

## Portlantis, Rotterdam

**MVRDV**

Portlantis is a visitor and exhibition centre for the Port of Rotterdam located at the port's western-most point. Comprising a stack of five rotated exhibition spaces, the building stands out from its surroundings with its crimson-red public route from the dunes to its rooftop, while offering spectacular views in all directions of the North Sea, the coastline, and the port. The shape of the building is a direct response to the activities taking place inside and out. The orientation of each floor, and the direction its main window faces, corresponds to its function: on the ground floor café, window faces westward and provides an intimate view of the dunes, while diners in the fourth-floor restaurant can enjoy views of both sunsets over the North Sea and the illuminated skyline of the port at night. The permanent exhibition is spread over the three levels and each level addresses a different theme; the panorama windows are focused on elements within the port that enhance the content of the exhibition. The building's materials are simple and industrial, seeking to be sustainable by following circular economy principles. The structure is demountable so that its parts can easily be reused, and the façade panels will be returned at the end of their lifespan under an agreement made with the manufacturer.

## Galataport Istanbul, Mixed-Use Development with Cruise Terminal & Parking Garage

**BEA Architects, Gensler, Dror, Norm Architects**

The revolutionary Galataport Istanbul Seaport Cruise Terminal challenges the traditional limits of cruise terminal design while respecting the cultural texture of Istanbul. Its mindful aesthetic makes it the world's first underground cruise operation: instead of constructing a conventional above-grade terminal building, the design team proposed a three-level subterranean facility embedded behind a newly engineered bulkhead. At grade, the waterfront remains a continuous promenade. When no ships are docked, there is no visible terminal – only open space, cafés, cultural venues, and uninterrupted views of the Bosphorus. When ships arrive, a custom-designed hatch system integrated into the boardwalk opens, transforming sections of the promenade into secure gangway corridors. The security perimeter rises temporarily from within the landscape itself. When ships depart, the hatches close, and the promenade returns to full public access. The terminal sits three levels underground at the forefront of the new Civic Center. Additionally, it plays an important role in supporting the city's retail and tourism industry by directing pedestrians towards the center while maintaining security along the port-side area.

## J1 L'Odysée. The Underwater City

**Atelier(s) Alfonso Femia, Carta Associés, Jacques Rougerie Architectes Associés, Christiane Schmückle-Mollard**

Marseille is connected to its sea, the Mediterranean, through an axis that connects north to south there where its harbour turns towards east and looks west. To the west, the horizon and many other that are created during the day according to the parabolic trajectory of the sun that accompanies us until sunset. The harbour, with the characteristic profiles of its port infrastructures, concentrates to the west its most emblematic structures, of which J1 is one of the last extraordinary examples.

The project is a continuous research for dialogue with the light that turns towards the horizon, penetrating between J1's structure and the suspended volume of the underwater space. J1's horizon

is that of the sea merging with the sky and of the sky merging with the sea. Feel it, discover it, experience it at different levels, through different worlds, from the city to the harbour and from the harbour to the sea; these are the feelings that guide all the phases of our project, always looking for this suspension between water and air or between sea and sky, in an always clear relationship between the value of heritage, of the «existing», of J1, the public space, the harbour, the exploration space and the underwater one.

Finally, this project minimizes the amount of ground occupied by the building. The new project is partly conceived as a “underwater” volume, with more intimate spaces destined to discovery and contemplation. And then, a suspended space destined to a more collective dimension, always exploring the horizon and the city. In the middle, the empty, transparent and permeable space brings continuity with the public space of the city.

An ephemeral space to live, experience, listen and contemplate during the events and the performances offered by the Municipality of Marseilles, which offer different possibilities and new perceptions, on the sea, on the city and also on Gaston Castel's J1.

## Cultural District and Zayed National Museum, Abu Dhabi

**Foster + Partners**

The island of Saadiyat, just hundreds of meters from the mainland, is the natural area of expansion of Abu Dhabi.

Just 7 minutes from downtown and 20 minutes from the airport, the island has undergone considerable development and a profound transformation still in progress. The strategy has been to attract and centralize a large number of leading cultural institutions, which stand out for the quality of the architecture that houses them, designed by Pritzker Prize winners or world-renowned studios and all grouped in an area that can be easily covered in a few minutes.

Zayed National Museum, located at the heart of the Cultural District, traces the history of the Emirates, from the earliest evidence of human habitation to the civilisations that shaped its culture and identity. The museum's five lightweight steel wings are part of the system of natural ventilation. Air vents open at the top of the towers, taking advantage of the negative pressure on the lee-side of the profile to draw hot air out from the atrium, assisted by the thermal effect of the heat build-up on the tips of the wings. The museum spaces are located within a mound, which has textured faceted panels that are an abstraction of the UAE's topography. The mound insulates the interior spaces from solar gain, forming a protective shield that prevents heat from entering the building. Of the six permanent galleries, four pod-shaped galleries are suspended above the atrium, and provide controlled environments to protect the sensitive artefacts on display. Outside the museum, the Al Masar Garden links the building to the coast. Integrating landscape and heritage, the garden is intended as a new community asset, with spaces for socialising, play, and reflection

## Zaishui Art Museum

**Junya Ishigami + Associates**

The Zaishui Art Museum, designed by Junya Ishigami + Associates in Rizhao, Shandong Province, is a reflection on the relationship between human beings, architecture and water. Set on an artificial lake, the complex does not simply overlook the water, but crosses and incorporates it, becoming a sort of “new ground.” Stretching for about one kilometer, the building skims the lake surface, while its floor is designed to give visitors the sensation of gliding over the water. Inside, rows of evenly spaced columns shape a landscape in which the boundary between the built and the natural is intentionally blurred.