



Tendencias en el desarrollo de los puertos deportivos: el caso de Puerto de Olivos en la Provincia de Buenos Aires, Argentina

Trends in Marina Developments: the case of Puerto de Olivos in the Province of Buenos Aires, Argentina

Los puertos deportivos y las marinas turísticas han estado íntimamente relacionados con el desarrollo turístico. En la clasificación de los puertos deportivos éstos forman parte de las piezas que equipan el territorio, de las que se producen cuando se agotan los atractivos naturales de un lugar o de aquellas en las que se quiere ofrecer una mayor calidad. Los puertos deportivos ofrecen un plus de exclusividad y distinción, que los sitúa entre los equipamientos de uso privado que a su vez son atractivos turísticos para toda la población (Nebot Gómez 2009).

Actualmente la promoción náutica pasa por las operaciones que se desarrollan en espacios portuarios obsoletos o abandonados, también conocidos como waterfronts. La reconversión de estos espacios portuarios pretende establecer un contacto más continuo entre la ciudad y el agua, en palabras de Joan Busquets (2006), "se diría que las ciudades vuelven a recuperar sus láminas de agua". En el análisis que hace Rinio Bruttomesso (2004) acerca de la relación entre turismo y frentes marítimos, afirma que ha sido el fenómeno turístico el que ha activado un intenso proceso de rehabilitación y reconversión del frente de agua en respuesta a las nuevas demandas del mercado. No cabe duda, que los espacios del agua y las nuevas relaciones ciudad-río constituyen un atractivo para la actividad náutica y turística.

Estos espacios intermedios puerto-ciudad han quedado obsoletos para dar respuesta a las necesidades actuales de un gran puerto de cargas, por lo que se han reconvertido muchos de ellos en puertos deportivos (que requieren 2-3 m de calado únicamente) y en espacio de esparcimiento, actividades deportivas y de servicios. De esta forma, ciertos países con una gran tradición náutica, como es el caso de Francia, Reino Unido e Italia, proponen una nueva alternativa, que es la de reordenar y ampliar las instalaciones en puertos existentes, una alternativa que presenta ventajas (Alemany, 2004).

Antecedentes en la gestión reciente del Puerto de Olivos, el Museo del Río

En la mayoría de los casos, la regeneración de los waterfront lleva aparejada una mejora de las relaciones puerto-ciudad, replanteándose la reconversión de usos de la zona, la regeneración de espacios, la ruptura de barreras arquitectónicas y urbanísticas y un desarrollo de la economía local, en un intento de facilitar la relación entre la ciudad y el río en espacios que presentan cierta cercanía con el



centro de la ciudad y que, por tanto, son lugares potencialmente rentables a todos los niveles. Se crean para este tipo de procesos toda una serie de nuevos agentes institucionales de participación y financiación pública-privada, concebidos para la explotación de estas zonas.

Es importante considerar los beneficios que pueden generar una serie de actividades que estén de alguna manera conectadas con los usos originales de la zona. Ésto suele producir una revitalización, modificación y transformación de los espacios que pasan a tener nuevos usos, generalmente relacionados con actividades terciarias (servicios), deportivas, turísticas y recreativas.

Con la realización de este tipo de proyectos de carácter multidisciplinar, se debe atender a un proceso de planificación lo más detallado y claro posible. Es imprescindible tener en cuenta los diferentes factores que entran en juego (económico, patrimonial, legal, ambiental) y plantear una serie de objetivos a corto, mediano y largo plazo. Se requiere elaborar un modelo de planificación y gestión conjunto, ya que se manifiesta la necesidad de coordinación entre autoridades portuarias, provinciales y municipales en lo referente a los planes de desarrollo a llevarse a cabo.

Siguiendo esta línea, desde comienzos del año 2008, el gobierno de la Provincia de Buenos Aires en la figura del Gobernador Daniel Scioli está llevando a cabo la modernización y puesta en valor del Puerto de Olivos, con un perfil orientado a las actividades recreativas, deportivas, turísticas y al transporte de pasajeros. Mediante el Decreto 1364/08 se creó la Delegación Portuaria Olivos, que comprende la unidad portuaria homónima y las unidades portuarias de San Isidro y Tigre en la Provincia de Buenos Aires.

Este programa incluye la construcción de un paseo peatonal ribereño, rodeado de una franja con oferta de servicios gastronómicos, hoteleros, además de un área de oficinas y negocios vinculados con la actividad náutica. También se prevé la instalación de un nuevo amarradero, tendiente a quintuplicar la cantidad de amarras existentes y una terminal de pasajeros en la que operará una línea de taxis acuáticos, que realizarán el trayecto Olivos (Argentina)-Colonia (Uruguay), sin necesidad de que los usuarios deban trasladarse a la Capital Federal.

En este marco de puesta en valor del puerto de Olivos, en el año 2009, por medio de un acuerdo firmado entre la Subsecretaría de Puertos y el Ministerio de Economía de la Nación, se obtiene el financiamiento para realizar los estudios de base correspondientes al emplazamiento de un museo flotante. El concepto implica su construcción en el espejo de agua exterior.

Museo del Río Puerto de Olivos

En el marco de dichos estudios, se realizó un relevamiento de la jurisdicción portuaria, se estudiaron los diferentes componentes de vinculación con la ciudad, como sus límites con el río y el municipio, las vías de acceso, los clubes náuticos de la zona, la dinámica y estacionalidad de los visitantes, entre otros parámetros.

Fue realizado también, un exhaustivo análisis comparativo en el conocimiento de museos similares ya existentes en el mundo, que reúnen ciertas características tenidas en cuenta por los estudiosos del tema. Se buscó que fueran museos modernos, innovadores, con diseño de formas libres, pro-

Yachting and tourist marinas have been closely linked to the way tourism develops. Where classification is concerned, marinas are facilities that emerge when the natural appeal of a place is lost or when there is a wish to provide a zone with greater quality. Marinas offer something extra where exclusivity and distinction are concerned, which places them among the facilities for private use that also serve as tourist attractions for the whole population (Nebot Gomez 2009). At present, such nautical activities are generally promoted through operations that are developed in obsolete and derelict harbour zones, also referred to as 'waterfronts'. Redeveloping these areas is done in an attempt to establish a more permanent contact between the city and the water. In the words of Joan Busquets (2006), "it could be said that cities are reclaiming their water surfaces". In the analysis given by Rino Bruttomesso (2004) about the relationship between tourism and seafronts, he states that it is the phenomenon of tourism that has set in motion an intense process of rehabilitation and redevelopment of waterfronts in response to new market demands. It is undoubtedly the case that water zones and the relationships between the city and the river, are very appetising where yachting and tourism are concerned.

These intermediate port-city zones have become obsolete as a result of the current needs for major cargo ports, so many of them have been converted into marinas (which only require a depth of 2 to 3 metres) or into areas given over to recreation and leisure, sports activities and services. As a result, certain countries with a great nautical tradition, such as France, the United Kingdom and Italy, have put forward a new option, which involves restructuring and enlarging the facilities in existing harbours, an option that holds certain advantages (Alemany, 2004).

Background to the recent management of Puerto de Olivos, the River Museum

In most cases, regenerating the waterfront goes hand in hand with improving the port-city relations, reconsidering the uses to which the zone is put, revitalising whole areas, breaking down the architectural and urban barriers and developing the local economy, in an endeavour to enhance the relationship between the city and its river in zones that are relatively close to the city centre and that thus are a potential source of profit from all perspectives. A series of new and participatory institutional bodies have been set up to oversee these processes. They receive both private and public funds, and have been established to operate these zones.

It is important to consider the benefits that a series of activities can generate when they are in some way linked to the original uses of the zone. Such activities usually bring about a revitalization, modification and transformation of these areas, which end up being put to new uses, generally associated with the tertiary sector (services), sports, tourism and recreation.

When these types of multidisciplinary

Luis Alberto Abot

Rendering del Museo del Río Puerto de Olivos

Zona de estudio: lugar de emplazamiento del museo

Rendering of the project for the Olivos River Port Museum

Museum Site - project area



vistos de tecnologías sustentables, de fuerte carácter, posibles hitos urbanos como elementos revitalizantes de zonas que antes estaban en desuso. Profundamente arraigados al agua y dialogando en armonía con el entorno.

Proyectos que son integradores desde lo urbano y tienen al público como espectador y protagonista a la vez.

Entre los museos investigados se destacan: Aquaria Vattenmuseum (Estocolmo, Suecia); Connecticut River Museum (Essex, EE.UU); Wisconsin Maritime Museum (Wisconsin, EE.UU); Maritime Museum Helsingbor (Helsingborg, Dinamarca); Hudson River Maritime Museum (New York, EE.UU); Los Ángeles Maritime Museum (San Pedro, LA, EE.UU); Statens Maritima Museer (Karlskrona, Suecia); Museo Marítimo de Barcelona (Barcelona, España); Netherlands Water Museum (Güedres, Holanda); Santa Bárbara Maritime Museum (Santa Bárbara, EE.UU); Stedelijk Scheepvaartmuseum (Antwerp, Bélgica); EyeOcean Pavilion (Corea del Sur); Conoco Museum (Oklahoma, EE.UU); Energy Science Museum (Londres, Inglaterra).

El proyecto intenta favorecer los distintos intereses involucrados, proporcionando un lugar de esparcimiento para los habitantes del área urbana circundante, con un marcado déficit de espacio público. Propone ampliar el puerto deportivo existente, generando una directa relación del visitante con el agua, mediante el uso de infraestructuras sustentables. Así también se facilita el acceso a la costa integrándola a la trama urbana. La propuesta plantea la interconexión de todo el corredor ribereño, convirtiéndose en la pieza focal que vincula las áreas norte y sur del espacio litoral.

Los estudios realizados fueron indicando que la tendencia actual en educación a través de museos se basa en una forma de entretenimiento diseñado para cultivar y entretejer como proceso conjunto. Este paradigma ubica a las entidades culturales en un nuevo lugar de responsabilidad y compromiso social, donde se potencia su rol como institución responsable de estimular el interés hacia el conocimiento. En éste tipo de experiencias los visitantes participan activamente en un diálogo con el ámbito que los envuelve, afianzando el vínculo entre la persona y su medio. La investigación y la indagación toman protagonismo en la vida del visitante una vez concluido su paseo por el museo.

La propuesta concreta de este museo flotante se encuentra sobre la superficie del propio Río de la Plata. Por esta razón, en el momento en que los visitantes entren a vivir su experiencia en el museo, también estarán entrando al río mismo. Al sumergirse en los mundos que se proponen en este proyecto, su mirada de ese "Río" comenzará a cambiar.

Esta propuesta será una experiencia que se conjugará e interactuará con el río, haciendo eje en profundizar la relación que tenemos con esta corriente de agua fundamental de la región, tanto como paisaje, como patrimonio nacional, como recurso fundamental de nuestra supervivencia y como fuente de vida de cientos de especies que lo habitan. Una de las atracciones principales será el pabellón que contiene los aspectos históricos. En este se realizará un gran mapa/maqueta a escala del Río de la Plata y sus costas pobladas, y mediante recreaciones históricas se proyectarán animaciones que le darán vida a los eventos que se relatan. Uno de los aspectos diferenciadores de la propuesta será el

projects are carried out, the planning process has to be as detailed and as clear as possible. It is essential to take into account the different factors that play a role (economic, patrimonial, legal and environmental) and to set a series of short-, medium- and long-term objectives. A joint planning and investment model has to be prepared, because it is necessary for the port authorities and the provincial and municipal authorities to coordinate the development plans that are to be implemented. Along these lines, since the beginning of 2008, the Government of the Province of Buenos Aires, headed by the Governor Daniel Scioli, has been modernising and enhancing Puerto de Olivos, orienting it towards leisure, sports and tourist activities, as well as transporting passengers. Decree 1364/08 was used to establish the Olivos Port Delegation, which includes the Olivos Port Authority itself, together with the Port Authorities of San Isidro and Tigre in the Province of Buenos Aires.

This programme involves the construction of a pedestrian walkway beside the river, surrounded by a strip with restaurants and hotels, as well as a business area with offices associated with nautical activity. It is also planned to install a new mooring area, whose aim is to obtain a fivefold increase in the number of berths, as well as a passenger terminal from which a fleet of river taxis operate, taking passengers on the Olivos (Argentina) to Colonia (Uruguay) route, without the users having to go to the Federal Capital. Within this context of enhancing the Port of Olivos, in 2009, and as a result of an agreement signed by the Under-Secretary for Ports and Harbours and the country's Minister of Economic Affairs, financing was obtained to go ahead with the basic studies concerning the site for the floating museum. The concept involves constructing it on the outer harbour water surface.

As a result of these studies, the Port Authorities lost their jurisdiction over the zone, and a study was conducted into the different components associating the zone with the city, such as its limits with the river and the municipality, the access channels, the yacht clubs in the vicinity, the dynamics and the seasonal nature of the visitors, amongst other parameters.

An exhaustive comparative analysis was also conducted into museums of a similar nature that have already been opened in the world, which have certain qualities taken into account by experts on the subject. Modern and innovative museums were sought, which have freeform designs and are equipped with sustainable technologies, ones that are regarded as potential urban landmarks that have revitalised zones that were formerly derelict. The museums analysed had to have very close ties with the water and had to be in harmony with their respective environments. Projects that blend in from an urban perspective, where the general public are not only spectators but also participants. The following are some of the most outstanding museums analysed: Aquaria Vattenmuseum (Stockholm, Sweden); Connecticut River Museum (Essex,

USA); Wisconsin Maritime Museum (Wisconsin, U.S.A.); Maritime Museum Helsingbor (Helsingborg, Denmark); Hudson River Maritime Museum (New York, U.S.A.); Los Angeles Maritime Museum (San Pedro, LA, U.S.A.); Statens Maritima Museer (Karlskrona, Sweden); Museo Marítimo de Barcelona (Barcelona, Spain); Netherlands Water Museum (Güedres, Holland); Santa Bárbara Maritime Museum (Santa Bárbara, U.S.A.); Stedelijk Scheepvaartmuseum (Antwerp, Belgium); EyeOcean Pavilion (South Korea); Conoco Museum (Oklahoma, U.S.A.); Energy Science Museum (London, England).

The project aims to act in the interest of the different parties involved, providing a place of leisure for those who live in the nearby urban area, which is severely lacking in such facilities for the general public. The idea is to enlarge the existing marina, bringing visitors into direct contact with the water through the use of sustainable infrastructures. It also makes it easier for people to reach the coast, which it incorporates into the urban fabric. The proposal likewise aims to give continuity to the entire riverbank corridor, making it the focal point that links the northern and southern parts of the coastal zone.

The studies conducted indicated that the current trend towards education through museums is based upon a form of entertainment devised to educate and entertain at the same time. This endeavour bestows a new responsibility and social commitment on cultural bodies, enhancing their role as institutions whose purpose is to create an interest in knowledge. In this type of experience, the visitors play an active role in a dialogue with the environment that surrounds them, strengthening the bond between individuals and their environment. Research and the enquiring mind come to the fore in the visitors' lives once they have completed their sojourn through the museum.

This floating museum's specific proposal lies on the surface of the River Plate itself. That is why, as soon as visitors enter and experience the museum, they are also entering the river itself. As they become immersed in the worlds that are proposed in this project, their view of this "River" begins to change.

This initiative is to be an experience that will blend and interact with the river, making a point of going more deeply into the relationship that we have with this water course that is so basic to the region, not only as a seascape, but also as national heritage, a resource that is essential to our survival and a source of life for the hundreds of species whose lives depend upon it.

One of the main attractions will be the pavilion that houses the historic exhibits. It will contain a large map / scale model of the River plate and its coastal settlements, and will project animated historical images that will recreate and give life to the past events that are being illustrated.

One of the aspects that adds a touch of distinction to this proposal will be the museum itself. The exterior design, with its irregular and organic surfaces, is reminiscent of the movements of the

museo en sí. Su diseño exterior, de superficies irregulares y orgánicas, remiten al movimiento de las aguas. Varios sectores de esta estructura serán transitables de manera que sea un paseo a cielo abierto sobre el mismo río, convirtiéndose así en un lugar de encuentro y en un nuevo icono de la zona.

El interior y exterior de este museo flotante, cuyas formas y colores remiten metafóricamente al río y su oleaje, podrá ser recorrido por los visitantes de la misma manera en que el agua adapta su curso a las variables del terreno, libremente. Si bien cuenta con un acceso principal, el recorrido dependerá de la elección de cada visitante, ya que cada pabellón tiene su propio acceso independiente y la intercomunicación entre ellos es también variada, con puentes que los comunican casi al nivel del agua, a la altura del muelle y también accesos desde la cubierta.

El acceso principal al edificio será a través de una plaza intervenida arquitectónicamente para fundirse con el diseño del propio museo. Esta plaza es además el remate de una de las arterias más importantes de la zona, la avenida por la cual se accede al Puerto de Olivos. Por eso su vista será desde el inicio un gran atractivo visual para los visitantes.

Conclusión

El objetivo general del proyecto es desarrollar el significativo potencial con que cuenta el Puerto de Olivos y su área circundante, transformándose en un puerto emblemático para las actividades náuticas deportivas, recreacionales, turísticas y comerciales conexas. Asimismo, se ha instalado como un puerto de referencia nacional, regional e internacional, en relación a las actividades mencionadas, jerarquizando el espacio público y potenciando el beneficio social a toda su área de influencia.

* en colaboración con el Licenciado Daniel Álvarez, y la Licenciada Natalia Fernández, ambos asesores de la Subsecretaría de puertos.

water. It will be possible to walk upon several sections of this structure, in such a way that it will be like taking an open-air stroll on the river itself, making it a meeting place and a new landmark in the zone.

The visitors can flow through the interior and exterior of this floating museum – whose shapes and colours metaphorically hint of the river and its wave movements –, in the same way as the water adapts its course to the land relief, i.e. freely. Although there is a main entrance, the route will depend on the individual choices of each visitor, because every pavilion has its own independent entrance and the intercommunication between them is also varied, with bridges that connect them almost at water level, at wharf height, and there are also entrances from the roofing.

The main entrance to the building will be via a square that has been architecturally modified to blend in with the way the museum is designed. One of the major avenues in the zone also runs into this square, the one that leads to Puerto de Olivos. The visitors will thus find the view from there very appealing from the outset.

Conclusion

The main objective of the project is to develop the great potential of Puerto de Olivos and its surroundings, transforming it into an emblematic harbour for yachting and sports activities, as well as leisure, tourism and associated commercial activities, in addition to distinguishing it as a national, regional and international benchmark, where those activities are concerned. It will also prioritise the public space and enhance the social benefits throughout its sphere of influence.

* in collaboration with Daniel Álvarez and Natalia Fernández.

Rendering del Museo del Río Puerto de Olivos
Rendering of the project for the Olivos River
Port Museum

