

## DERECHO AL FRENTE DE AGUA<sup>i</sup>

---

Susana Valansi<sup>1</sup>

Universidad de Flores

suvalansi@hotmail.com

### RESUMEN

El texto aborda la relación entre la ciudad y el río, y propone una mirada interdisciplinaria para trabajar sobre esta relación. La práctica arquitectónica precisa del auxilio de las ciencias humanas y sociales para comprender la realidad.

**Palabras clave:** espacio urbano, río, arquitectura, interdisciplina.

### ABSTRACT

The text addresses the relation between the city and the river, and proposes an interdisciplinary view for it. The architectonic practice requires the aid of human and social sciences to understand reality.

**Keywords:** urban space, river, architecture, interdiscipline.

### la ciudad y el río

#### **agua | tierra - líquido | sólido - móvil | fijo - único (indiviso) | dividido**

La relación entre la ciudad y el río es una relación incierta y variable, de atracción y rechazo, de amor y odio; relación de dos opuestos que se da en sus márgenes, los del río y los de la ciudad. Margen es lo que limita, la frontera y a veces, los márgenes son el único espacio posible de los que no tienen lugar en la ciudad.

Históricamente, los lechos de los ríos fueron organizadores de los espacios urbanos. La facilidad del abastecimiento para la supervivencia y la de los animales iniciaba un asentamiento un poco más permanente, comenzaba a partir de una plantación que originaba una aldea, un poblado que posteriormente resultaba en una ciudad. La mayoría de las ciudades del mundo tiene su área central de fundación ligada a un curso de agua navegable ya que ésta, como recurso primario, es fundamental para el transporte, la defensa y la recreación.

Para la geografía, el río determina una localización y caracteriza una situación. La presencia del agua en el espacio urbano es uno de los componentes más fuertes de su

---

<sup>1</sup> Arquitecta. Doctor en Integración de América Latina. Sociedad, Economía y Estado, Universidade de São Paulo. Docente en la materia Planeamiento II, Facultad de Planeamiento Socioambiental, UFLO.

organización, configurando **vínculos** y **rupturas**. **Nexo** y **obstáculo**. El curso de agua es obstáculo para el que intenta atravesarlo y vía de circulación para el que lo sigue, un camino en sí mismo cuando es navegable. El río es un elemento esencial de vínculo con las regiones vecinas. La ciudad crece, evoluciona, se desarrolla si tiene aseguradas sus necesidades de defensa, comercio y transportes. El río transporta y unifica. Las vías del ferrocarril, invención de la era industrial, generalmente acompañan los márgenes de los ríos. Desde el Renacimiento, las múltiples ciudades europeas manifestaron una actitud negligente con relación a los márgenes de sus ríos, dándoles las espaldas. Los márgenes son fronteras políticas, cuando pertenece cada lado a un poder diferente, son fronteras que dividen países, provincias y municipios, con ciudades que casi siempre los niegan.

En el nacimiento de la industria moderna, los márgenes fueron literalmente confiscados por fábricas y depósitos, con sus construcciones de espaldas a los ríos. Las ciudades se divorcian de sus ríos, proceso en el que ceden los espacios de contacto, o sea los márgenes, a las instalaciones utilitarias. Desde el pensamiento ecológico, a partir de la Conferencia de Estocolmo en 1972, trata de discutirse la rehabilitación de los ríos.

Para la ciudad, el río es una cuna, metafóricamente, pues él remite a su nacimiento, a su fundación, modela su identidad y facilita su crecimiento. Esa historia en curso, la de la relación de la ciudad y su río, ni es tranquila ni es lineal, sucede por ciclos, de obsolescencia y de reconquista, de abandono y de valorización (LIOTARD, 2004/141). De amor y de odio, de dinámica de oposiciones, de contrastes dialécticos.

Las ciudades y los ciudadanos no tienen mucha familiaridad con los márgenes de los cursos agua ya que su apropiación y privatización son relativamente antiguas. En el comienzo del siglo pasado, el río todavía era un espacio bucólico de paseo, de pesca, de práctica de remo, un espacio de recreación de las ciudades; un espacio donde se desarrollaba una relación normal y lógica con la naturaleza, relación perdida con el uso utilitario, con la ocupación de los márgenes por vías de tránsito rápido, por industrias, por puertos (FILLION, 1991/94-96). Hoy en día los márgenes se presentan como oportunidades para crear nuevas centralidades. Paradoja de transformar bordes en centro.

Las riberas son atractivas para las actividades recreativas y deportivas. El ocio encuentra también lugar en los márgenes del río. En ese retorno a los márgenes, los frentes fluviales son restaurados, son creadas marinas, paseos públicos que substituyen las vías expresas en las riberas. Son muchas las ciudades que participan de esa movida. No importa cuál sea el tamaño de ellas, todas buscan en la

recuperación de sus vínculos con sus respectivos ríos o cursos de agua, nuevas perspectivas de desarrollo.

El movimiento de retomada de la relación entre los ríos y las ciudades configura una línea de reflexión y de intervención en los estudios urbanos. La recuperación no es vista solamente desde el lado ecológico. Por un lado, ecología y patrimonio, por otro desarrollo sustentable, refuerzo de identidad y de prácticas sociales, sin olvidar el papel de la competencia entre las ciudades que exige renovación urbana para poder entrar en el elenco de las ciudades que merecen interés global.

La recuperación de esta relación es un asunto cultural, entendiendo por cultura todo acontecimiento y actividad realizado por el ser humano, dialéctica entre lo artificial y lo natural, entre lo que le hacemos al mundo y lo que el mundo nos hace (EAGLETON, 2001/15). La naturaleza produce la cultura que a su vez transforma a la naturaleza. Esa recuperación como tema cultural pasa por lo material, por lo físico y concreto y también por las conductas, por las formas apropiadas de actuar con relación al río, por los hábitos y maneras de tratarlo.

Los márgenes. Áreas que progresivamente perdieron muchas de sus funciones. Tierras disponibles, degradadas, abandonadas por la industria u ocupadas por vías de tránsito automotor o por estacionamientos están a la expectativa de una función más noble, la de ser un respiro para la ciudad, la de servir para nuevos usos, la de permitir el ejercicio del derecho de libre acceso al río, de ejercer la propiedad plena de las riberas por el conjunto de la ciudad, derecho ciudadano de acceso al agua.

El desafío que se presenta con estas nuevas intervenciones es el de crear nuevos espacios urbanos en el borde de los ríos en los cuales se pueda pensar en otro tipo de revitalización de la relación que no sea simplemente para actividades lúdicas, sin quitarles el valor que estas tienen. Se habla de una nueva cultura del agua, una nueva "maritimidad" o "fluvialidad". El agua se torna elemento importante de proyecto.

Los cursos de agua dejan de ser percibidos como factor incómodo para la circulación, un obstáculo dentro de la ciudad, para ser considerados como último elemento natural capaz de aportar cierta dosis de calidad de vida olvidada, una identidad perdida, además de un medio de transporte alternativo a las energías caras.

Río entendido como componente mayor del ecosistema metropolitano, en el que los espacios urbanizados y los espacios naturales son interdependientes. Río entendido como soporte de desarrollo es asociado al crecimiento del transporte de mercaderías por vía fluvial. Lugar de nuevas valorizaciones urbanas. Se desarrollan proyectos de ciudades-ríos, de frentes de agua. Estos proyectos se inician generalmente por la

valorización de los espacios más urbanizados, situados en el centro de las ciudades en los cuales, el contenido de los planes elaborados colectivamente deben servir para valorizar conjuntamente un patrimonio natural, construido y paisajístico que estructure todo el conjunto (BORDES-PAGES, 2004/13).

Espacio de identidad propicio al desarrollo cultural y turístico. El río es un elemento cultural vivo, una materialidad dotada de vida, de la vida de la ciudad que lo contiene y que él ayudó a formar. Su historia es inseparable de la historia de la ciudad.

El estudio de la ciudad y su relación con el río presupone dos tipos de análisis:

- el análisis del estado actual, y
- el análisis mediante cortes históricos, asumiendo la idea de ciudad como proceso continuo de construcción en el tiempo, donde intervienen el nivel histórico, la caracterización social y los planes urbanos de cada período, si los hubiera.

El recorte del análisis es individual y pertenece a cada investigador pero datado, o sea, está vinculado a un tiempo y a un espacio, y es testigo de una época. En este caso, la época en la que fue realizado el presente análisis es la que corresponde a la generalización de las tecnologías de la información y de las telecomunicaciones, aquella de la preocupación con el medio ambiente, con el patrimonio natural, histórico y construido, de la redefinición de los marcos territoriales, del ejercicio del poder democrático (governabilidad a escala de las aglomeraciones), de las transformaciones del cotidiano urbano - con la diversificación de los ritmos de trabajo, de recreación -, del envejecimiento demográfico y del aumento de la población inactiva (escolares, desempleados, jubilados), de la expansión de la ciudad para más allá de sus límites geográficos (PAQUOT, 2000/14).

Reconocemos cuatro grandes períodos con relación al río, desde nuestra realidad latinoamericana:

- **el río primitivo**, original, el río medio natural de comunicación formador de la ciudad, hasta el siglo XVIII; manufacturero en los países centrales, coincidiendo con el período de extracción de oro y plata y la consolidación en el territorio de las colonias, donde se comportó como una cuna.
- **el río de la energía** o río utilitario de la primera industrialización, siglo XIX, grandes migraciones. Revolución Industrial, máquina a vapor, iluminación, en las ideas y en las calles. "La energía liberta y la libertad da fuerzas, energiza". Modernización, industrialización y desarrollo están íntimamente ligados a las migraciones en gran escala y al crecimiento descontrolado de las ciudades. Consagración del binomio

**tren|puerto.** El acceso al río está perjudicado relegado atrás del cordón infranqueable provocado por las vías ferroviarias que abastecen el puerto

- **el río de la polución**, del crecimiento urbano sin control, siglo XX cambalache. Río productivo la construcción de la modernidad e industrialización, los puertos, la formación de las metrópolis. Lamentablemente, durante el siglo XX producción y polución siempre caminaron juntas, se puede afirmar que son dos caras de la misma moneda. El siglo pasado no supo producir sin provocar polución. En cambio causó mucha polución para no producir nada, a no ser más polución. Deterioro de la relación: período del margen-de-río industrial, período de uso utilitario del río.
- **el río de la información**, el río conectado con el mundo y las tendencias internacionales, siglo XXI. Etapa actual de la competencia de las ciudades. El acceso a la información es lo que globaliza.

Con relación a la tradición del **carácter público** del uso de los márgenes de los ríos podemos afirmar que en el fin del siglo XIX, algunas ciudades disfrutaban de sus ríos durante sus paseos dominicales, imitando la moda de Europa, práctica que se extendió hasta la década de 1930. Jardines públicos de orientación higienista, humanista y democrática.

Los años '80 traen para las ciudades nuevas miradas con relación a las cuestiones urbanas y consecuentemente para sus ríos, a partir de la **participación** de la población en las decisiones de la ciudad, también una práctica de hacer ciudad reconociendo la larga duración de los procesos urbanos en los cuales la población en su conjunto es el actor principal.

Espacios de márgenes de ríos y mares, frentes de aguas en general. Los últimos 20 años son testigo de la valorización de los espacios de frente de agua que ya adquirieron una categoría propia en urbanismo: el **waterfront**, palabra que se usa en inglés y en singular. El *waterfront* es un tema central de y en las discusiones de las ciudades, ya sean estas grandes o medias, o simplemente villas que tengan la "fortuna" de contar con un curso o espejo de agua en su frente.

El potencial urbanístico de las transformaciones de *waterfront*, capaces de promover el relanzamiento económico de grandes sectores urbanos, "*alavancar*", *favorecer*, *dar impulso (to leverage) inversiones privadas con fondos públicos*", proceso conocido como "rousificación" y fenómeno indisociable de la condición pos-moderna, en la crítica de David Harvey como recuerda Arantes (2002/62, destaque del autor) repercute en las formas de planificar y gestionar la ciudad; los proyectos urbanos de

*waterfront* son pensados de forma estratégica para ser desarrollados por partes de manera de coordinar acciones públicas y otras privadas (BUSQUETS, 2001).

Cada actividad debe encontrar su lugar en los márgenes del río: multifuncionalidad del frente de agua. **Lo que garantiza alguna salud del río es el uso social y cultural del que sea objeto.**

Las nuevas necesidades de las funciones portuarias de grandes espacios libres para depósito de containers, etc., ya no pueden más desarrollarse en los antiguos puertos próximos al centro, en los lugares de fundación, en el corazón de las ciudades y deben procurar sitios mayores y más alejados, dejando así disponibles enormes espacios, tierras de nadie – *no man's lands* –, en lugares privilegiados, cargados de tradición y de historia al borde de los centros de las ciudades, donde la decisión de lo que hacer es disputada entre el espacio público y el privado, entre el planificador y el emprendedor. Lo mismo ocurre con las instalaciones industriales obsoletas y desactivadas, remanecientes en sitios centrales en los márgenes de los cursos de agua. El planificador ve la necesidad de dar una función a un área ociosa, mejorar la calidad urbana de un lugar, de hacer "ciudad" donde ella se perdió. El emprendedor inmobiliario ve la posibilidad de multiplicar su capital. El capital se realiza profundizando la "contradicción entre la extensión del valor de cambio en el espacio y la posibilidad de realización de la metrópolis en cuanto valor de uso", sintetizando, en las palabras de Carlos (2005/33). El "modelo norte-americano" basado en el uso recreativo y turístico - la "museificación" y la "dysneylandización" han ejercido gran influencia, pues se trata de un programa que ya fue probado y funcionó. Remodelar un *waterfront* con formas y programas probados minimiza el riesgo de la inversión, según Gutiérrez e Talesnik (2002). De acuerdo con el modelo, se transforman los espacios industriales del puerto en espacios terciarios, de turismo urbano, donde surgen equipamientos culturales y turísticos como acuarios, marinas, parques temáticos y hotelería. Espacios hostiles y marginales se transforman en nuevos lugares de referencia del consumo sofisticado, donde es creada una "ilusión de convivencia", de espacio compartido (GRAVARI-BARBAS, 1998/261-278). Según Schneier, es el programa adoptado también en Puerto Madero, para quien el proyecto desarrollado resulta en un barrio insular donde se gesta un "nuevo estilo de vida' que desde el punto de vista de la ciudad, profundiza la tradicional brecha entre norte y sur, entre ricos y pobres", configurando la fachada internacional de frente al río (2001, destaque del autor). Modelo que se repite en la nueva versión en la costa de Avellaneda y Quilmes. Complementando el concepto del modelo dominante y homogeneizador de los proyectos de *waterfront*, estos son "Mecas turísticas" con equipamientos culturales y de lujo para una clientela rica (VERMEERSCH, 1998).

La realidad es que se hacen negocios y también se ganan nuevos lugares en la ciudad, lugares que estaban vedados al uso público. Esa categoría emergente de espacio público, el *waterfront* tiene una carga emocional muy fuerte para la ciudad, un espacio de importancia y centralidad y no un simple lugar de negocios, carente de contexto, generalmente es vinculado al sitio de fundación, donde la ciudad tuvo su origen.

Centralidad y accesibilidad son características que los hacen atractivos para fines turísticos, comerciales e inmobiliarios. Y el turismo es una de las actividades productivas principales de la nueva economía del siglo XXI. El *waterfront* forma parte de la ciudad; Arantes alerta para la *"contradicción recurrente entre el valor de uso que el lugar representa para sus habitantes y el valor de cambio con que este se presenta para aquellos interesados en extraer de él un beneficio económico cualquiera, sobretudo en la forma de una renta exclusiva"* (2002/65). Y es eso lo que debe ser concertado con la participación activa de la ciudad, esa disputa. La disputa entre el planificador y el emprendedor es una disputa intensa, de un lado está el capital con un poder innegable, del otro, el conjunto de la sociedad, valorizando su historia. En realidad, es en la disputa entre el valor de uso y el valor de cambio del lugar donde se desarrolla el proyecto de reconversión del frente de agua.

*"Los temas de reconversión portuaria y de frentes de agua en general, son urbanismo o estrategia económica?"* Se pregunta Roncayolo. El urbanismo, desde su nacimiento ha sido una estrategia económica. O acaso no fue el excedente de la Revolución Industrial lo que provocó el proceso de "embellecimiento" de París, a manos del Barón de Haussmann? Para que sea urbanismo, esa estrategia no puede atenerse solamente a las reglas del capital, de reproducción inmediata y sin medir las consecuencias. Una estrategia de esta índole se torna urbanismo colocando parámetros propios y adecuados a la construcción de lugares de convivencia y principalmente, limitando la acción especulativa.

El urbanismo de *waterfront* configura una línea de trabajo que merece estudio específico. No se trata de un proceso más de reconversión urbana como tantos otros, dada la presencia del agua y del carácter de lugar fundacional que generalmente el frente de agua contiene. Las ciudades están proponiendo cambios en sus formas a partir de sus propias escalas, para adaptarse a esa nueva forma de urbanismo, con el incentivo dado por el turismo, por la nueva cultura de lo acuático, en síntesis, por las nuevas formas de consumo del espacio, tan propias de estos tiempos. Los proyectos de frentes de agua, así como los proyectos urbanos en general deben estar inseridos en un plan director, un plan que regule y articule el conjunto de las intervenciones en

la ciudad, de esa manera son parte del repertorio urbanístico y no simples estrategias económicas.

Realizar operaciones urbanas parciales, en fragmentos de ciudad no exime de la necesidad de una planificación general que coordine esas intervenciones. Según Busquets, el desarrollo urbano procura dar más valor a esos espacios: "*La diversidad de las articulaciones entre puerto-ciudad-sitio natural son testigo de la necesidad de un planeamiento urbano que regule la participación inmobiliaria público-privado*". Esa valorización del espacio debe formar parte de un plan general de desarrollo de una ciudad, valorización que parte generalmente del proyecto del espacio público.

Las situaciones urbanas donde se dan las intervenciones son diversas; una renovación o reconversión puede no ser sinónimo exclusión. Es posible generar las condiciones de puesta en valor del patrimonio construido manteniendo la estructura social existente en el lugar o el proceso de *gentrification* es inevitable e irreversible? Entendemos por *gentrification* al cambio que se opera en un determinado barrio, donde una determinada población "*de pocos recursos económicos y culturales, resulta expulsada y substituida por otra con altos recursos económicos y culturales*" con todas las transformaciones en las formas y en los lugares que eso implica, como la renovación de los viejos edificios, nuevos espacios de consumo y culturales en sustitución de los "*negocios tradicionales que permitían la subsistencia de los antiguos moradores*" (RIGOL, 2003, apud. LEMOS, 2005/123-124), donde son desarrolladas nuevas actividades propias de los nuevos ocupantes del lugar. Dice Roncayolo que las operaciones urbanas tienen una doble naturaleza consistente en la recuperación de los espacios y en la creación de actividades económicas de sustitución, en la organización de nuevas actividades las que cuentan con la participación de inversiones de orden público y privados (1997/252). La participación de la sociedad en la determinación de las nuevas actividades y de los nuevos usos, en el control de las operaciones urbanas, es un límite contra la *gentrification*. En todo caso, deben ser atendidas dos estrategias principales: la preservación del patrimonio, tanto el construido como el social, y el acceso público a la nueva intervención.

La forma y el programa de lo que sea realizado en el *waterfront*, sin la preocupación de incorporar mixtura de usos con el fin de garantizar sustentación social y económica, y mantener una relación transparente y continua con la ciudad en lo funcional y en lo espacial, pueden llevar a la privatización de lo que sería un nuevo espacio público. Debemos recordar que el interés colectivo no siempre corresponde al interés de los propietarios particulares, a veces las prácticas de los usuarios originales son contrapuestas a los destinos imaginados para el lugar reconvertido.



La ciudad y sus ciudadanos, comprometidos con su realidad, su cultura y su historia deben ejercer el **derecho al frente de agua** para que el proyecto de *waterfront* no sea más de lo mismo.

El estudio de la relación ciudad-río fue iniciado durante el desarrollo de la maestría en Arquitectura y Urbanismo defendida en la FAU/USP, en el año 2000, desde el punto de vista arquitectónico. Durante el doctorado fue abandonado el encuadre específico de aquella disciplina para adoptar un abordaje interdisciplinar y "apasionado", siguiendo lo que dice Paquot (filósofo urbano) que "La ciudad es objeto de pasión y de apasionamiento al que, están expuestos los autores" y que la interdisciplinaridad tendría el mérito de "revelar las zonas de oscuridad del saber institucional". La interdisciplinaridad mixtura problemas de diferentes orígenes y presupone una tolerancia epistemológica en función de la innovación científica. Una única disciplina no puede pretender estudiar la realidad urbana polimorfa. La arquitectura y el urbanismo solamente contribuyen a hacer la ciudad modesta y limitadamente, procuran frecuentemente prefigurar aquello que debería ser una ciudad generando un espacio de otro orden y es ese el motivo por el que la utopía está presente en las teorías arquitectónicas. Por eso la práctica arquitectónica precisa del auxilio de las ciencias humanas y sociales para comprender la realidad.

#### REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ARANTES, Otilia. *Cultura e transformação urbana*. In: Cidade e Cultura. Esfera pública e transformação urbana. Vera Pallamin (org.). São Paulo: Estação Liberdade, 2002, 118p., p. 59-70.
- BORDES-PAGES, Elisabeth e François Dugény. *Le fleuve: un système, des territoires, des acteurs*. In: Le fleuve: un système, des territoires, des acteurs. Les Cahiers de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région de Île-de-France. Publication trimestrielle. Paris: IAURIF, nov. 2004, p. 7-20.
- BUSQUET, Joan. *Los frentes de agua españoles*. In: Portus La Relación Puerto-Ciudad de las Zonas Urbano-Portuarias. Veneza, Centro Internazionale Città d'Acqua, Marsilio, 2001, 75 p.
- CARLOS, A.F. e CARRERAS, C. (org.) *Urbanização e Mundialização. Estudos sobre a metrópole*. São Paulo: Contexto, 2005. Novas abordagens. v.4, 159p., p.122-129.

- EAGLETON, Terry. *La Idea de Cultura. Una mirada política sobre los conflictos culturales*. Barcelona: Piados Ibérica, 2001. Título original: *The Idea of Culture*. Oxford: Blackwell, 2000, 207p.
- FILLION, Odile. *Bords de fleuve: des kilomètres à réactiver*. In: *Le Moniteur des Travaux Publics et du Bâtiment*. (FRA), n. 91/40, oct. 1991, p. 94-96.
- GRAVARI-BARBAS, Maria. *Le festival market place ou le tourisme sur le front d'eau : un modèle urbain américain à exporter*. In: *Norois* (FRA), n. 178, abr.-jun., 1998, p. 261-278.
- GUTIERREZ, Alejandro e TALESNIK, Daniel. *Transformaciones de frente de agua: la forma urbana como producto estándar*. In: *Revista EURE*. Santiago: PUC de Chile, vol. XXVIII, n. 84, set. 2002.
- LIOTARD, Martine. *Valorisation urbaine et aménagement des fronts d'eau*. In: *Le fleuve: un système, des territoires, des acteurs*. Les Cahiers de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région de Île-de-France. Publication trimestrielle. Paris: IAURIF, nov. 2004, p. 141-155.
- PAQUOT, Thierry; LUSSAULT, Michel et BODY-GENDROT, Sophie. *La ville et l'urbain, l'état des savoirs*. Paris: La Découverte, 2000, 442 p.
- RONCAYOLO, Marcel. *La ville et ses territoires*. Paris: Gallimard, 1997, 285 p. Col. Folio/Essais. Nouvelle édition revue.
- SCHNEIER-MADANES, Graciela. *Buenos Aires: une métropole en projet*. In: *Deux ports, un fleuve*. Urbanisme (FRA), n. 298, jan.-fev. 1998, p. 14-17.
- VALANSI, Susana. *O Direito à Frente d'Água. Piracicaba e Rosário*. Tesis de Doctorado. São Paulo, PROLAM-USP, 2007
- VERMEERSCH, Laurent. *La Ville Américaine et ses Paysages Portuaires entre Fonction et Symbole*. Coll. Géographie et cultures, série « Études culturelles et régionales ». Paris: L'Harmattan, 1998, 206 p.

---

<sup>i</sup> El presente artículo es una síntesis de la tesis doctoral defendida en 2007 en el programa interdisciplinar de Integración de América Latina de la Universidad de San Pablo, Brasil. La autora es arquitecto-urbanista de la FADU/UBA, con maestría en Estructuras Ambientales y Urbanas por la FAUUSP Universidad de São Paulo y también doctora en Integración de América Latina – sociedad, economía y Estado. Es Profesora Titular de Planeamiento de la carrera de Arquitectura de la Facultad de Planeamiento Socio-ambiental de la UFLO, desde 2008 y dirige la investigación Corredor Verde del Oeste y el Barrio de Flores.