



# Coronel Domínguez 2030

PLAN URBANO LOCAL











# Coronel Domínguez 2030

---

PLAN URBANO LOCAL



Imagen aérea Coronel Domínguez. 2019





## Estimados vecinos y vecinas:

En mi carácter de presidenta comunal y vecina de Coronel Domínguez, me es muy grato presentarles el Plan Urbano Local Coronel Domínguez 2030, que ha surgido de un importante proceso de participación encauzado en el Área Metropolitana de Rosario.

Considero importante en el inicio de mi gestión contar con una herramienta de estas características, porque si bien estamos abocados a resolver los problemas que surgen en el día a día atendiendo a los vecinos de Coronel Domínguez, escuchando sus reclamos y tratando de encontrar las mejores soluciones para los problemas que nos plantean, somos conscientes de las nuevas necesidades. Reconocemos el constante crecimiento de nuestra comuna y la conveniencia de hacer una apuesta mayor: programar su futuro crecimiento para garantizar un desarrollo sustentable, basado en una adecuada relación entre los usos residenciales y los usos industriales, entre el suelo urbano y el suelo rural. Estamos convencidos de que tomaremos mejores decisiones en el quehacer diario si tenemos en claro un proyecto a más largo plazo.

El Plan Urbano Local Coronel Domínguez 2030 que estamos presentando aborda ese gran desafío. Visualiza el futuro de nuestra localidad planteando sus posibilidades de transformación urbanística con una mirada a 10 o 15 años. Incluye proyectos estratégicos que podremos impulsar junto a localidades vecinas con una perspectiva metropolitana y regional. Plantea importantes acciones a desarrollar y potenciar a partir de establecer consensos con otras comunas y municipios del Área Metropolitana de Rosario. Son importantes los desafíos a escala local que se pueden alcanzar mejorando nuestra comunicación y afianzando los lazos territoriales.

Esta iniciativa de construcción de un plan se llevó adelante gracias

a la incorporación de Coronel Domínguez al “Programa 26 estrategias locales, un plan metropolitano”, junto a otras 11 comunas y municipios que constituyen el Ente de Coordinación Metropolitana de Rosario (ECOMR) y que fueron integradas en la segunda etapa de su implementación.

Distintas instituciones participan en su desarrollo coordinadas por el ECOMR (CONICET, INTA, Universidad Nacional de Rosario y Colegio de Arquitectos), prestando colaboración técnica y aportando personal idóneo que se ha sumado a la tarea orientada por los equipos técnicos del ECOMR, con la asistencia del personal técnico de la comuna.

Su realización se inscribe en el Programa de Desarrollo de Áreas Metropolitanas del Interior (DAMI), encuadrado en el Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda del gobierno nacional y ha contado con el financiamiento del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y del Gobierno de la Provincia de Santa Fe.

Confiamos en que este Plan nos orientará y nos marcará el rumbo a seguir para lograr transformar positivamente nuestra localidad y mejorar la calidad de vida de nuestra gente.

**Mónica Villegas**

Presidenta comunal de Coronel Domínguez

# ÍNDICE

---

10 **INTRODUCCIÓN.**

---

**CAPÍTULO 1.**

## CARACTERIZACIÓN DE LA LOCALIDAD

Ubicación en el territorio metropolitano ..... 18

Descripción general de la localidad .....20

Proceso de urbanización ..... 21

- Configuración urbana y cambios de uso de suelo ..... 21

- Transformaciones recientes ..... 22

- Caracterización del suelo periurbano y rural ..... 25

## CAPÍTULO 2.

### DIAGNÓSTICO

<b>Sistemas generales</b> .....	28
• Sistema vial jerárquico .....	28
• Sistema ferroviario .....	28
• Transporte público .....	28
• Sistema de espacios verdes .....	30
• Equipamientos urbanos significativos .....	30
• Patrimonio urbano-arquitectónico de valor .....	32
<b>Ejes temáticos sectoriales</b> .....	37
• Urbanización y vivienda .....	37
• Déficit habitacional .....	38
• Estado de las infraestructuras y los servicios .....	42
• Desarrollo del suelo periurbano y rural .....	47
• Accesibilidad y movilidad .....	47
• Desarrollo industrial, productivo y de servicios .....	50
<b>Principal normativa vigente</b> .....	52
<b>Síntesis de los principales problemas urbanísticos</b> .....	53
<b>Identificación de las potencialidades locales</b> .....	58

## CAPÍTULO 3.

### PROPUESTA

<b>Relación entre el Plan Metropolitano y el Plan Urbano Local</b> .....	62
• Criterios generales .....	62
• Criterios particulares adoptados para las localidades del COM .....	65
<b>Síntesis de las estrategias de desarrollo para el COM</b> .....	73
<b>Objetivos de transformación urbana</b> .....	80
<b>Criterios de urbanización a nivel local</b> .....	82
<b>Políticas y acciones para el desarrollo local</b> .....	83
• Definición de nuevas políticas de urbanización y vivienda .....	83
• Optimización de recursos ambientales y patrimoniales y creación de espacios verdes .....	84
• Reorganización de la accesibilidad y conectividad .....	86
• Ordenamiento de las actividades productivas y/o de servicios .....	88
• Dotación de equipamientos, infraestructuras y servicios .....	88
• Lineamientos preliminares para un plan de infraestructuras y servicios .....	90
• Modelo integrado de las estrategias para el desarrollo local .....	94
<b>Grandes operaciones estructurales</b> .....	96
<b>Instrumentos normativos y de gestión</b> .....	108
• Normas urbanísticas generales .....	108
• Normas urbanísticas particulares .....	108
• Reglamento de edificación .....	110
• Instrumentos de gestión para la concertación .....	110
• Instrumentos de redistribución de los beneficios del desarrollo urbano .....	111

## INTRODUCCIÓN

12

La dimensión metropolitana resulta hoy una condición indispensable para abordar las complejas transformaciones existentes en el territorio actual, a fin de proyectar de manera conjunta el desarrollo de un Área Metropolitana más equitativa, consensuada e integrada. La ciudad de Rosario, cabecera del área, desarrolló una amplia trayectoria en materia de planificación urbanística. Desde las primeras décadas del siglo XX, junto a la aprobación del primer Plan Regulador de la ciudad en 1935, la mirada ampliada al territorio regional ha resultado esencial en la definición de los distintos lineamientos planteados por los diversos planes y estudios urbanos propuestos. Entre los más recientes se encuentran el Plan Director de Rosario 2001, el Plan Urbano 2007-2017 y el Plan Estratégico Rosario Metropolitano (PERM)<sup>1</sup>.

Esos instrumentos marcaron un rumbo a seguir constituyendo importantes antecedentes en materia de planificación del Área Metropolitana de Rosario (AMR), la cual toma mayor impulso a partir de 2010 con la creación del Ente de Coordinación Metropolitana (ECOMR), organismo que involucra hoy una asociación voluntaria de 25 localidades que rodean a la ciudad de Rosario. Este Ente se conforma como un ámbito de planificación y gestión de iniciativas metropolitanas, se configura como referente en la coordinación y promoción de políticas públicas consensuadas; y se consolida como un actor clave en la asistencia a las comunas y municipios que lo integran para desarrollar sus propios instrumentos de planificación local: los Planes Urbanos Locales (PUL).

Con la promulgación de la Ley Provincial de Áreas Metropolitanas N°13.532 en abril de 2016, impulsada por el gobierno de la Provincia

de Santa Fe, se le otorga al ECOMR el estatus de ente público no estatal. Se impulsa con esta ley la creación de otros entes de coordinación entre ciudades y comunas de una determinada región de la provincia y se establece que la naturaleza de la asociación será la de gestionar, planificar, coordinar y promover distintas políticas acordadas entre las diferentes localidades que la integran, con el objetivo de mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

En este contexto y aprovechando las sinergias logradas, se puso en marcha el “Programa 26 estrategias locales, un plan metropolitano”, mediante el cual se inició un proceso que en una primera fase involucró trece comunas y municipios ECOMR: Álvarez, Alvear, Arroyo Seco, Capitán Bermúdez, Fighiera, General Lagos, Granadero Baigorria, Ibarlucea, Pérez, Pueblo Esther, San Lorenzo, Soldini y Villa Gobernador Gálvez. La segunda etapa de ejecución suma a Coronel Domínguez entre otras once más: Acebal, Carmen del Sauce, Empalme Villa Constitución, Fray Luis Beltrán, Funes, Pavón, Piñero, Pueblo Andino, Ricardone, Villa Constitución y Zavalla. Rosario, ciudad cabecera del área, se integra al programa a través del planteo de 5 Planes Interjurisdiccionales, a desarrollar en forma conjunta con seis localidades colindantes.

A la finalización del programa, prevista para finales del 2019, todas las localidades ECOMR contarán con su plan urbano; y el AMR contará con un plan metropolitano convalidado por el conjunto de planes urbanos.

Esta iniciativa viene a solucionar un problema importante para la mayor parte de las localidades del área, que no cuentan con instrumentos de planificación actualizados que incorporen he-

1. Ver Cuaderno N° 2 ECOMR, 2014. Disponible en <http://www.ecomrosario.gob.ar>

rramientas acordes a las necesidades actuales. A nivel local, el único municipio del AMR que dispone de un plan urbano de estas características es la ciudad de Rosario. Ante esta situación, la mayoría de los municipios se regula con las Normas Mínimas de Ordenamiento Urbano que establece el Decreto Provincial N° 7.317/67 y N° 563/78, o en el mejor de los casos, con normas locales parciales o con planes desactualizados.

La elaboración del “Plan Urbano Local Coronel Domínguez 2030” supone no sólo la actualización y reformulación implícita del cuerpo normativo vigente, sino, sobre todo, su adecuación a los objetivos y políticas concertadas a nivel metropolitano. Los proyectos y las propuestas urbanísticas que se planteen en Coronel Domínguez juegan un papel clave en la consolidación de un plan metropolitano, conformado por las Directrices de Ordenamiento Territorial (DOT) definidas para el AMR y acordado en mayo de 2014 por los 21 intendentes y presidentes comunales integrantes en ese entonces del ECOMR. Los nuevos compromisos asumidos a escala metropolitana obligan a la ciudad a repensar sus propuestas y revisar su cuerpo normativo, a fin de actualizarlo encuadrando los lineamientos a seguir para encauzar tanto el desarrollo local como para propiciar simultáneamente el desarrollo metropolitano. Se hace necesario reforzar los instrumentos que faciliten una gestión asociativa entre el sector público y el sector privado, como también el desarrollo de proyectos estratégicos en forma conjunta con otras localidades, que puedan encontrar financiamiento por parte del gobierno provincial y nacional. En la práctica, los procesos de planificación territorial metropolitana, así como su integración con los procesos de planificación urbana local, se presentan como una arena compleja, dinámica y cambiante en sus entornos y desafíos. Los mismos requieren nuevas modalidades de gestión

del territorio con un fuerte sentido de innovación y participación de las comunidades sobre las que se despliegan.

Comprender que la ciudadanía, a través de las instituciones que la representan, debe constituirse por sujetos protagonistas de estas definiciones, es clave a los fines de iniciar un proceso de planificación territorial integral, inclusivo y participativo. Con este objetivo y para consensuar los lineamientos a seguir, se han desarrollado, en el curso del año 2019, jornadas de trabajo con la participación del conjunto de localidades que integran el Cuadrante Oeste Metropolitano (COM), en las cuales participaron los técnicos designados por la localidad de Coronel Domínguez. Más recientemente se llevó adelante una jornada intensa de trabajo para consensuar un diagnóstico sobre la situación urbanística general de la comuna y para debatir –junto a las fuerzas vivas, la presidente comunal, funcionarios, actores políticos, empresariales y personal técnico– la propuesta preliminar del plan. Se analizaron, en esa instancia, las principales temáticas a tener en cuenta para la elaboración del Plan Urbano Local y se profundizó en los aspectos generales y particulares de las Directrices de Ordenamiento Territorial.

Entre marzo y agosto de 2019, se realizaron 11 jornadas participativas de esas características en las localidades del Corredor Sur, Corredor Norte y Cuadrante Oeste Metropolitanos, integradas al programa. El desarrollo de los encuentros se llevó adelante bajo la metodología de taller, con mesas de trabajo que abordaron los procesos de planificación territorial en dos momentos diferentes. En una primera instancia, se llevó adelante un mapeo de los problemas prioritarios y, en una segunda instancia, se realizó un mapeo de estrategias acordadas a fin de caracterizar y ponderar las alternativas de solución a los mismos.

14 El taller desarrollado en la comuna de Coronel Domínguez contó con una importante participación ciudadana, en una amplia heterogeneidad de representaciones: miembros de la sociedad civil, comerciantes, desarrolladores inmobiliarios, vecinos y funcionarios del gobierno local y provincial. Contar con esta multiplicidad de actores permitió el intercambio de miradas, a veces contrapuestas, en un clima de trabajo colaborativo y propositivo. Con las conclusiones obtenidas del proceso participativo encauzado, se procedió a efectuar la revisión final del documento de plan, cuyo texto se presenta en esta oportunidad.

El proceso en curso en el AMR, encuadrado en el “Programa 26 estrategias locales, un plan metropolitano”, es inédito en el país y la región. Su desarrollo es posible gracias a la colaboración, participación e involucramiento de los actores políticos e institucionales que integran el ECOMR y a la colaboración y el aporte financiero del gobierno nacional y provincial. A todos ellos, nuestro profundo y sincero agradecimiento.

DIRECCIÓN GENERAL ECOMR

Septiembre de 2019

Acebal  
 Álvarez  
 Alvear  
 Arroyo Seco  
 Capitán Bermúdez  
 Carmen del Sauce  
 Coronel Domínguez  
 Empalme Villa Constitución  
 Fighiera  
 Fray Luis Beltrán  
 Funes  
 General Lagos  
 Granadero Baigorria  
 Ibarlucea  
 Pavón  
 Pérez  
 Piñero  
 Pueblo Andino  
 Pueblo Esther  
 Ricardone  
 Rosario  
 San Lorenzo  
 Soldini  
 Villa Constitución  
 Villa Gobernador Gálvez  
 Zavalla



**CAPÍTULO 1.****CARACTERIZACIÓN DE LA LOCALIDAD**

Coronel Domínguez (CD), como el resto de las localidades que integran el Ente de Coordinación Metropolitana Rosario (ECOMR), está inserta en un particular proceso de planificación que implica su abordaje a partir de una doble lectura: una más amplia y compleja (metropolitana) y otra de mayor aproximación (local). Tanto en la etapa de diagnóstico como de propuesta de plan se transita en un ida y vuelta de un escenario a otro, en la búsqueda de los ajustes necesarios entre la construcción del plan local y el plan metropolitano.

En ambas lecturas existe una preocupación especial por resolver de manera apropiada el punto de contacto que se establece entre los centros urbanos y el territorio rural en el cual se insertan; relación que debe asumir adecuadamente un espacio de intermediación y transición: el espacio interurbano.



## 18 UBICACIÓN EN EL TERRITORIO METROPOLITANO

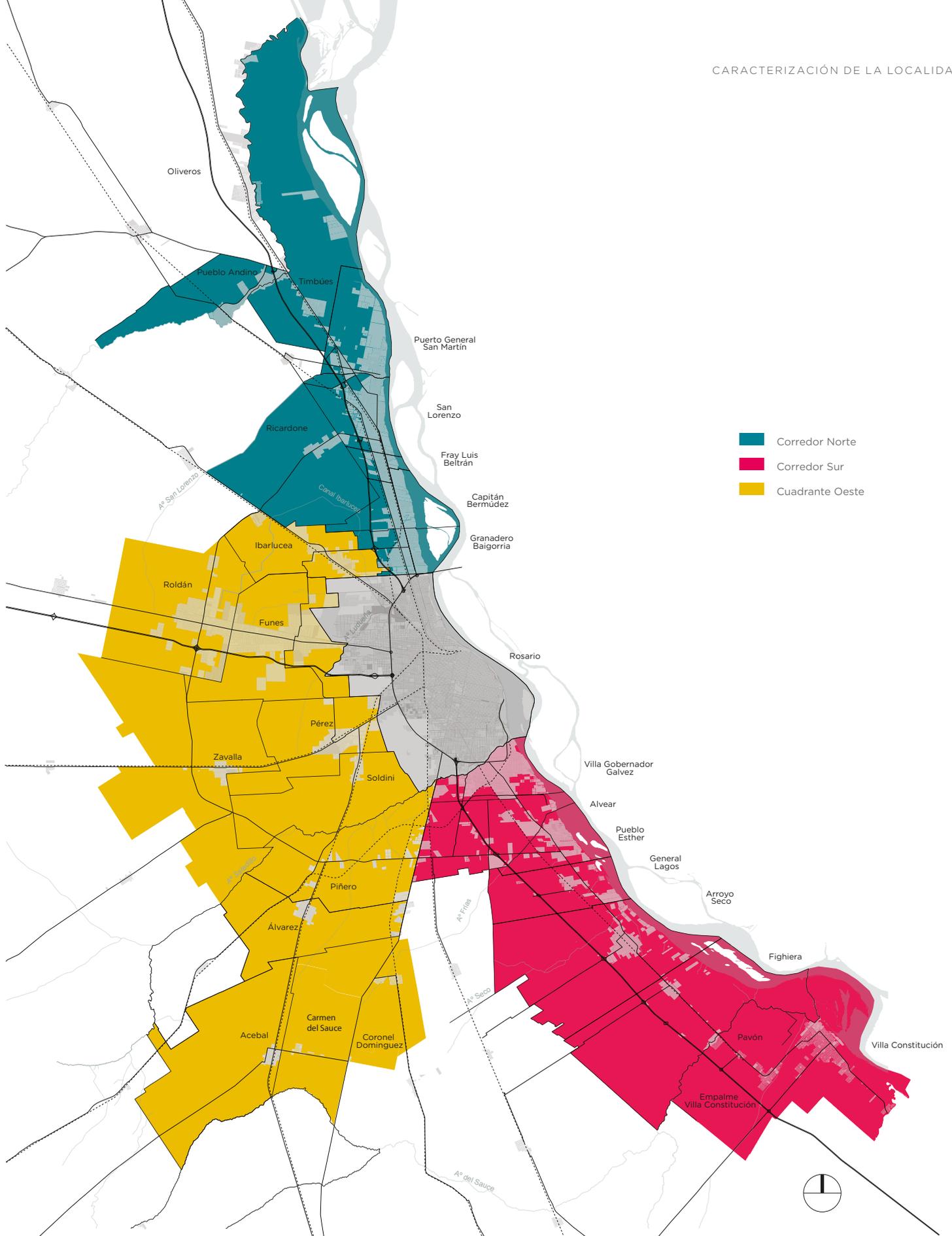
La comuna de Coronel Domínguez, perteneciente al Cuadrante Oeste del Área Metropolitana de Rosario, se localiza aproximadamente a 25 km de la ciudad de Rosario. Las vías del Ferrocarril Gral. Manuel Belgrano, la ruta provincial N°18 y el arroyo Frías, que atraviesan su jurisdicción, estructuran y caracterizan a este territorio.

En la localidad se registran dos núcleos urbanos bien definidos y separados entre sí por el curso de agua, uno de carácter histórico que surge a fines del siglo XIX en torno a la estación ferroviaria homónima y otro -denominado Santa Clara- localizado junto a la ruta provincial N°18 y aprobado como loteo residencial en la década de 1970.

Coronel Domínguez se destaca mayormente por sus actividades agropecuarias, aunque también cuenta con industrias de maquinaria agrícola y con una planta de envasado de legumbres (localizadas junto a la planta urbana). Se caracteriza por un modo de vida en íntima relación con la naturaleza (en especial el barrio Santa Clara), y se destaca por su tranquilidad y entorno rural. Su relación con la ruta provincial N°18 sitúa a Coronel Domínguez como comuna, en una problemática común compartida con otras localidades vecinas que han desarrollado urbanizaciones dispersas sobre este eje: Alvear, Piñero, Álvarez y Villa Amelia.

Los núcleos urbanos que se localizan en el Cuadrante Oeste Metropolitano se vinculan entre sí por diversas vías de comunicación, sin llegar a consolidar una estructura de corredor (como sí sucede en el Corredor Norte y Corredor Sur). Estos centros se distancian entre sí y de Rosario por la presencia de áreas rurales intermedias. Las relaciones entre el territorio y los procesos económico-sociales han determinado un paisaje urbano y rural que tuvo su origen mayormente vinculado a la actividad productiva rural.

La existencia de diversas infraestructuras viales y ferroviarias que conectan a las distintas localidades pertenecientes al Cuadrante Oeste Metropolitano, junto a las características propias de este territorio, determina una condicionante común al desarrollo local, lo cual obliga a la definición de políticas consensuadas que promuevan el desarrollo integral metropolitano, a la vez que favorezcan una transformación urbanística positiva a nivel local potenciando el valor de esos vínculos.



## 20 DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA LOCALIDAD

El distrito de Coronel Domínguez tiene una extensión territorial total de 60,46 km<sup>2</sup>. El área urbana, destinada a los usos vinculados a la residencia permanente o temporal y a las actividades secundarias, terciarias y recreativas, ocupa aproximadamente 1,63 km<sup>2</sup> (3% de la superficie total). El área no urbanizada, que incluye el suelo destinado a actividades primarias y usos agropecuarios, ocupa aproximadamente 58,82 km<sup>2</sup> (97% de la superficie total).

Según el Censo Nacional realizado en el año 2010, la localidad cuenta con una población de 1.091 habitantes que viven en un total de 363 hogares. Esta población representa el 1,2% de los habitantes del Cuadrante Oeste Metropolitano y el 0,08% de los del Área Metropolitana de Rosario (AMR). Los incrementos intercensales, que captan no solo la natalidad sino también las migraciones, fueron del 14,9% (período 1991-2000) y del 28,8% (período 2001-2010). En base a estos datos, la proyección de población en el 2019 es de 1.400 habitantes. Este crecimiento, en relación con lo observado en el Cuadrante (26,6% y 26,3% en ambos períodos), es menor en el primer período y leve-

mente mayor para el segundo, pero son valores considerablemente mayores a los de la provincia de Santa Fe, que ha presentado variaciones intercensales de 7,2% y 6,5% respectivamente. En comparación con la ciudad de Rosario (que presenta un incremento para los mismos períodos de 0,05% y 4,30% respectivamente), Coronel Domínguez presenta incrementos considerablemente mayores. Esto hace suponer que dentro de la provincia de Santa Fe, y en particular del AMR, hubo desplazamientos de población, siendo el Cuadrante Oeste receptor de una parte de esas nuevas poblaciones.

La estructura etaria presenta las siguientes características: el 17,8% de la población es menor a 14 años; la población entre 15 y 65 años (población en edad de trabajar) representa el 69,3%; y los mayores de 65 años, el 12,9%. En el Cuadrante Oeste esta estructura presenta para cada grupo 24,5%, 66,5% y 9% respectivamente y se observan diferencias en los dos últimos grupos.

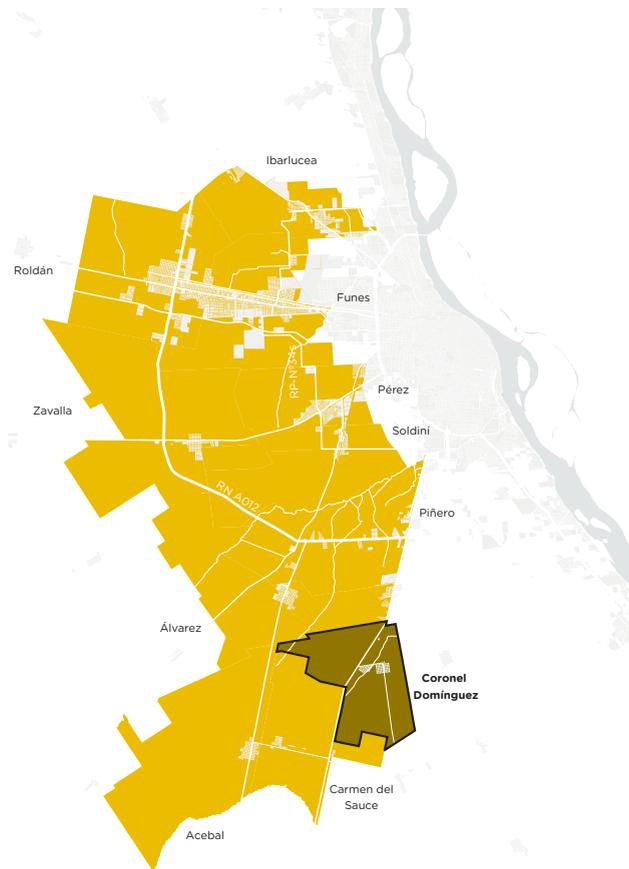
La densidad poblacional muestra una primera aproximación a la configuración de la localidad y su organización territorial. En la totalidad del tejido, la densidad global<sup>1</sup> alcanza los 18 hab./km<sup>2</sup>, siendo en el área urbanizada<sup>2</sup> de 488 hab./km<sup>2</sup>, y en el área no urbanizada<sup>3</sup> de 5 hab./km<sup>2</sup>. Esto indica que la población se encuentra mayormente concentrada en el área urbanizada, siendo baja la densidad de población en zona no urbanizada, dando cuenta de una localidad compacta. En base a las proyecciones censales calculadas por el INDEC, la densidad poblacional global proyectada<sup>4</sup> al 2019 es de 23 hab./km<sup>2</sup>.

1. Relación entre la población y la superficie total del distrito.

2. Relación entre población en zona o área y la superficie urbanizada.

3. Relación entre la población en zona o área y la superficie no urbanizada.

4. Relación entre la población total proyectada al 2019 según Indec y la superficie total del distrito.



## PROCESO DE URBANIZACIÓN

### CONFIGURACIÓN URBANA Y CAMBIOS DE USO DE SUELO

En 1883, Rodolfo S. Domínguez contrae matrimonio con Clara Sa Pereira. Este enlace lo convierte en el administrador de la estancia “La María”, ubicada en el actual distrito de Coronel Domínguez. En 1910, en parte de los terrenos ocupados por “La María” y en torno a la estación del Ferrocarril Gral. M. Belgrano, fundada en 1907 y llamada “Coronel Domínguez”, comienza a formarse un poblado. Sin embargo, los trámites para la aprobación de los planos del pueblo son presentados recién en 1941 por sus nietos, Alberto Guillermo y Rodolfo Nicanor González del Solar. Posteriormente, por pedido de un grupo de vecinos, se constituye la comuna, que hasta dicho año dependía de Carmen del Sauce, a través del decreto provincial N°2.078 del 24 de diciembre de 1943.

La Escuela N°60 “Rodolfo Sevillano Domínguez” inicia sus actividades el 1 de abril de 1933. En 1942 se funda la sede del Club Social, Cultural y Deportivo Coronel Domínguez. El Juzgado de Paz y la comisaría se crean en 1960 y la iglesia Santa Clara de Asís se inaugura el 16 de noviembre de 1969.

La presencia de las vías del Ferrocarril Gral. Belgrano configura el inicio del desarrollo económico de la localidad, mayormente



22

agrícola-ganadero. La trama urbana original se compone a partir de una lonja central de grandes dimensiones, donde se ubica el cuadro de estación y manzanas dispuestas a cada lado de ésta (12 al este y 25 al oeste). La planta urbana se ha consolidado en torno al núcleo central conservando sus bordes definidos por calles perimetrales que establecen una clara diferenciación entre el espacio urbano y rural.

En 1995 surge el primer grupo de viviendas Fonavi, que se ubica sobre calle R. S. Domínguez, entre Cochabamba y Santa Clara; luego se construye otro conjunto en la manzana 25, ocupando los lotes con frente a calle Cochabamba ubicados entre San Martín y Buenos Aires. En la década de 1970 la localidad experimenta una notable expansión con el surgimiento, junto a la ruta provincial N°18, del barrio Santa Clara, también sobre terrenos pertenecientes a Rodolfo Nicanor y Alberto Guillermo González del Solar. Este loteo, alejado de la planta urbana histórica, presenta una morfología y lógica diferente. Si bien originalmente registra 39 manzanas (que ocupaban el terreno comprendido entre el casco histórico y la ruta provincial N°18), solo se logra materializar el sector lindero a la ruta, conformado por 16 manzanas, las cuales hasta el año 2010 presentaban muy baja ocupación. Esta nueva urbanización se destaca tanto por sus dimensiones (dado que prácticamente iguala al núcleo urbano original), como por su vegetación y paisaje, potenciado por la presencia del arroyo Frías en su límite este. Presenta un perfil esencialmente residencial, definido por la presencia de viviendas permanentes y de fin de semana, manteniendo hasta la actualidad las características de origen.

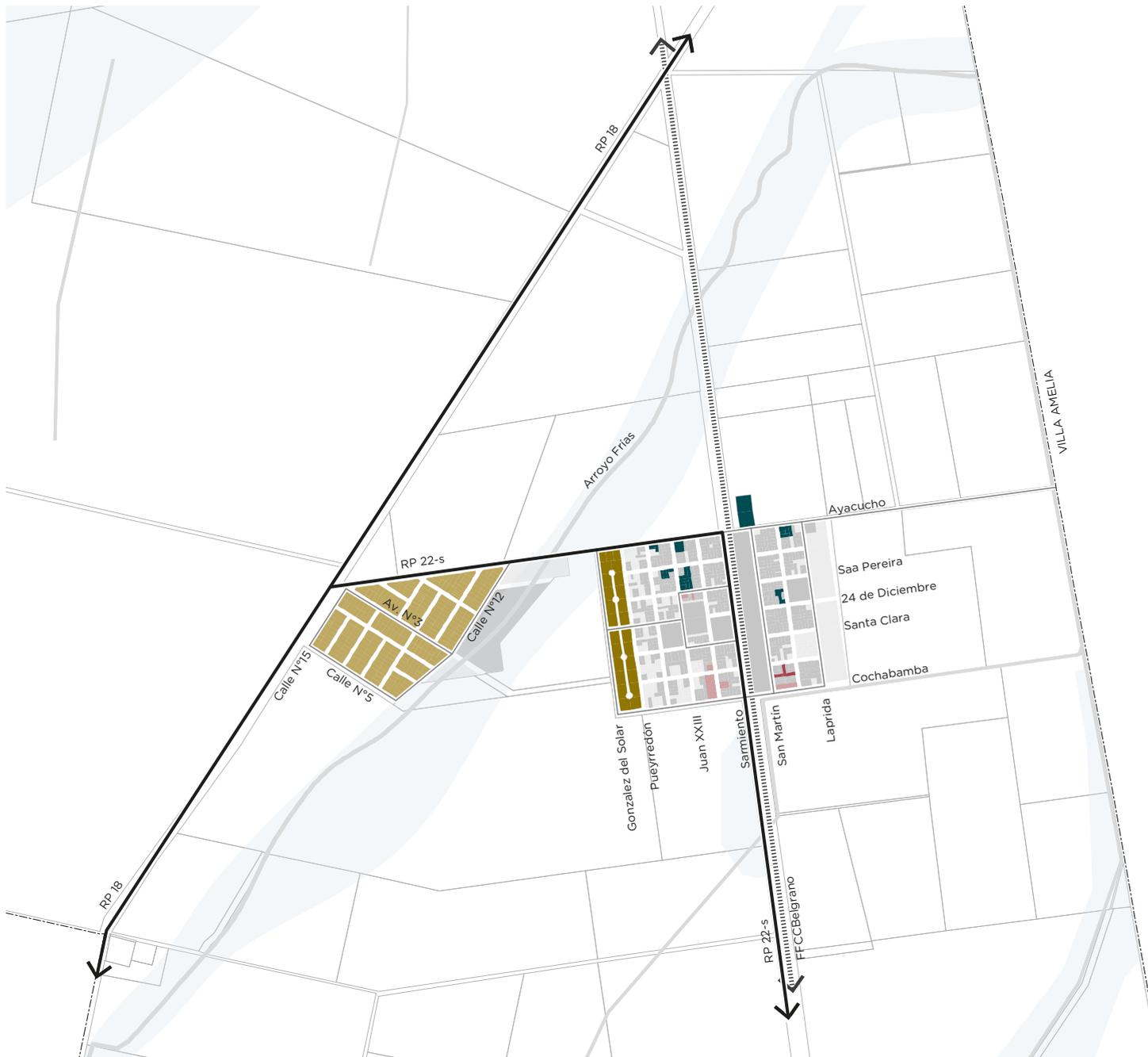
El núcleo histórico, en cambio, combina el uso residencial con otras actividades productivas, comerciales e institucionales.

Se destaca la presencia de un depósito de maquinarias y de industrias ubicadas en forma dispersa, ocasionando problemas de convivencia con la residencia. Si bien este núcleo no registra transformaciones notorias, se destaca la reconversión del predio ferroviario (en especial su estación y el galpón de depósito), refuncionalizado para alojar usos recreativos, culturales y educativos y transformado en un lugar de encuentro central para la comunidad, formando parte del programa comunal que tiene como objeto poner en valor la historia de la localidad.

### TRANSFORMACIONES RECIENTES

Del análisis de los procesos de urbanización que tuvieron lugar en los últimos 15 años se identifican las características que se describen a continuación.

Se reconoce una tendencia al completamiento de la planta urbana histórica, especialmente en su sector de borde, con características de uso residencial permanente, impulsado mayormente por la migración de familias de otras localidades. Esta situación se incrementa de manera acelerada con el desarrollo del Programa PRO.CRE.AR. Del mismo modo sucede con las parcelas vacantes del loteo Santa Clara, ya que por sus características y ubicación sobre la ruta provincial N°18, posibilita a sus nuevos pobladores conservar el empleo en su lugar de origen, dadas las condiciones óptimas de conectividad con otras localidades que brinda esta localización. Sin embargo, es importante destacar que dicho barrio carece de agua potable, red cloacal y gas natural. El agua para consumo se resuelve actualmente con un dispenser comunitario. La lejanía con el núcleo consolidado



- Planta urbana consolidada
- Área urbana vacante
- Urbanizaciones en proceso de consolidación aprobadas antes de 2004 (Loteo Santa Clara 1970)
- Urbanizaciones en Proceso de Consolidación Aprobados a partir de 2004 (Solares de Domínguez 2010)
- Intervenciones de Vivienda Estatal posterior a 2004 (Loteo comunal 2019)
- Intervenciones de Vivienda Estatal anterior a 2004 (FONAVI)
- Instalaciones industriales y afines

**Plano 1. Proceso de completamiento y expansión de las áreas urbanizadas**



24 dificulta y encarece la provisión de infraestructuras. En cambio, la planta urbana histórica sí cuenta con agua potable y calles estabilizadas con cordón cuneta y ha mejorado su situación en cuanto a la provisión de gas: se encuentra concluida la primera etapa del proyecto de gas natural, que incluye el gasoducto construido desde Villa Amelia, la planta distribuidora y el tendido de cañerías.

La única ampliación del núcleo original corresponde al año 2010, año en que se aprueba en forma contigua el loteo Solares de Domínguez. Originalmente, la urbanización es diseñada como barrio cerrado, pero finalmente se constituye en abierto. Presenta una morfología compuesta por 6 manzanas, trazadas en forma paralela al límite oeste de la planta original, con 25 lotes. Este diagrama no contempla la continuación del trazado de la localidad, dando continuidad sólo a las calles de borde, Cochabamba y Ayacucho, y a la vía central, 24 de Diciembre. Las grandes parcelas se disponen sobre una calle principal a la que, por sus estrechas dimensiones, es posible acceder sólo con vehículos pequeños. Actualmente, el uso residencial de dicho loteo se limita únicamente a viviendas de fin de semana y época estival.

En la localidad existe una demanda de viviendas por parte de familias de la localidad. Frente a esta situación, en 2019 se realiza un proyecto de subdivisión de terrenos de propiedad de la comuna ubicados en la manzana 25 entre las calles San Martín, Buenos Aires y Belgrano.

Cabe mencionar, por otra parte, que no se han dado muchos cambios en torno a los usos industriales: no se registran nuevas instalaciones y continúan estando presentes las fábricas pioneras dedicadas a repuestos y maquinarias agrícolas así como la envasadora de legumbres. La actividad rural consiste mayoritariamente en la agricultura extensiva, y por su cercanía con las áreas urbanas surgen conflictos derivados de la aplicación de productos agroquímicos. Por tal motivo, la comuna efectúa un control estricto en las aplicaciones y fomenta la producción alternativa de cultivos más amigables, como alcaucil y nueces de pecán. Se promueve la agroecología con un acompañamiento al productor local que consta de la quita de la tasa por hectárea del 100% en aquellas superficies que se destinen a este tipo de producción.

Según la clasificación del Catastro Provincial, la configuración actual de los usos del suelo está dada principalmente por la ca-

Tipo de zona	Cantidad de Fincas	%	Sup. Terreno (Hectáreas)	% s/Total del Terreno	Sup. Edificada (m <sup>2</sup> )	% s/Total edificado	% Sup Edificada
Urbano	627	54,66	47	0,81	68.255	74,81	14,52
Suburbano	3	0,26	3	0,05	8.665	9,50	27,59
Suburbano Loteado	330	28,77	49	0,84	14.321	15,70	2,92
Rural	187	16,30	5.708	98,29	0	0,0	0,0
<b>TOTAL</b>	<b>1.147</b>		<b>5.808</b>		<b>91.241</b>		<b>0,16</b>

Tabla 1. Usos del suelo. Fuente: SCIT al 30/04/2015

tegoría “suelo rural” (que ocupa un 98,29% de la superficie total), la mayor superficie declarada de la localidad, concentrada en el 16,30% de las fincas<sup>5</sup>. El “suelo suburbano loteado” registra el 0,84% de la superficie total y está constituido por el 28,77% de fincas con un 15,70% de su superficie edificada. La superficie de suelo calificada como “urbana” (0,81% de la superficie total) está constituida por el mayor porcentaje de fincas (54,66%), y también por el mayor porcentaje de la superficie edificada (74,81%). El “suelo suburbano” constituye el 0,05% de la superficie total con el 9,5% de su superficie edificada.

### CARACTERIZACIÓN DEL SUELO RURAL

El Área Metropolitana de Rosario está caracterizada por la alta presencia de suelo rural dentro de los límites distritales de las localidades. En estas situaciones, el suelo a definir como periurbano es el encargado de mediar entre el suelo rural y el suelo urbano; se identifica como un espacio con características paisajísticas, ambientales, productivas y sociales propias.

En la actualidad se resta importancia a este espacio intermedio donde coexisten tanto actividades productivas como actividades residenciales y recreativas. Sin embargo, la importancia de su reconocimiento se asienta justamente en su capacidad de generar una transición entre los usos de suelo urbano y rural, protegiendo el paisaje productivo que rodea las localidades de los procesos expansivos, al tener capacidad de filtrar el uso de agroquímicos en la producción extensiva; además de contribuir a recuperar el hinterland productivo de cada localidad, reforzando su capacidad

de abastecer las demandas de consumo de la región y rescatando las fuentes de trabajo que la actividad genera.

Como se evidencia en el cuadro anterior, en Coronel Domínguez el suelo rural representa la mayor superficie de la jurisdicción local. Su planta urbana, como ya se dijo, está dividida en dos sectores compactos con límites bien marcados. La existencia en ambos sectores de lotes sin ocupar permite suponer que sus límites no necesariamente vayan a modificarse en el futuro próximo. Se suma a los dos núcleos urbanos existentes un vacío intermedio conformado en torno al arroyo Frías, de gran significación y enorme potencial para transformarse en un espacio público central en el desarrollo futuro de la localidad. Estos tres elementos (los dos sectores urbanos y el vacío que los une), quedan rodeados de suelo productivo rural. La planificación de este territorio rural de borde, teniendo en cuenta las características específicas de su conformación, se torna fundamental para establecer una buena convivencia entre los núcleos urbanos y el suelo rural y para generar, en el espacio intermedio, un nuevo modo de habitar la ruralidad.

5. Cabe destacar que sobre el suelo rural no se tiene información de superficie edificada, debido a que el SCIT no registra dicha información.

**CAPÍTULO 2.****DIAGNÓSTICO**

La caracterización territorial de Coronel Domínguez, la ubicación en el Área Metropolitana de Rosario y la particular articulación de usos del suelo y dinámicas de urbanización ofrecen una primera lectura de su configuración urbana y transformaciones recientes, así como de su particular condición rururbana. A continuación, se profundiza el conocimiento de la situación urbana de la comuna efectuando un diagnóstico de los “sistemas generales” (viario, ferroviario, espacios verdes y equipamientos urbanos) y de aquellas cuestiones claves que merecen un tratamiento particularizado (infraestructuras y servicios; movilidad; desarrollo industrial, productivo y de servicios; vivienda y ruralidad), las cuales se denominan “temáticas sectoriales”. Asimismo, se describe la principal normativa vigente y se presenta la síntesis de los problemas y las potencialidades de la localidad.



## SISTEMAS GENERALES

### SISTEMA VIAL JERÁRQUICO

La red vial jerárquica está conformada por las principales calles de la comuna, que constituyen la estructura de sostén para el sistema de movilidad. Como parte de este sistema pueden definirse dos tipos de corredores en la localidad, según su jerarquía o relevancia en relación con el flujo que pueden conducir y con su capacidad para vincular distintos sectores urbanos y relacionar a Coronel Domínguez con el territorio circundante:

**Corredores Primarios.** La red vial primaria está conformada por la ruta provincial N°18 y la ruta provincial N°22-S (denominada Ayacucho en el tramo urbano), que funciona como acceso principal a la localidad, además de bordear el cuadro de estación y conectar con el territorio hacia el sur, nexo que en la actualidad se encuentra muy debilitado. La urbanización es acotada, con lo cual las vías estructurales son aquellas que la vinculan con el territorio.

**Corredores Secundarios.** Se destacan como corredores secundarios las calles: Sa Pereira, 24 de Diciembre y Santa Clara (rodeando la urbanización original); Cochabamba, como límite sur del fragmento este, y Ayacucho como límite norte; la Avenida

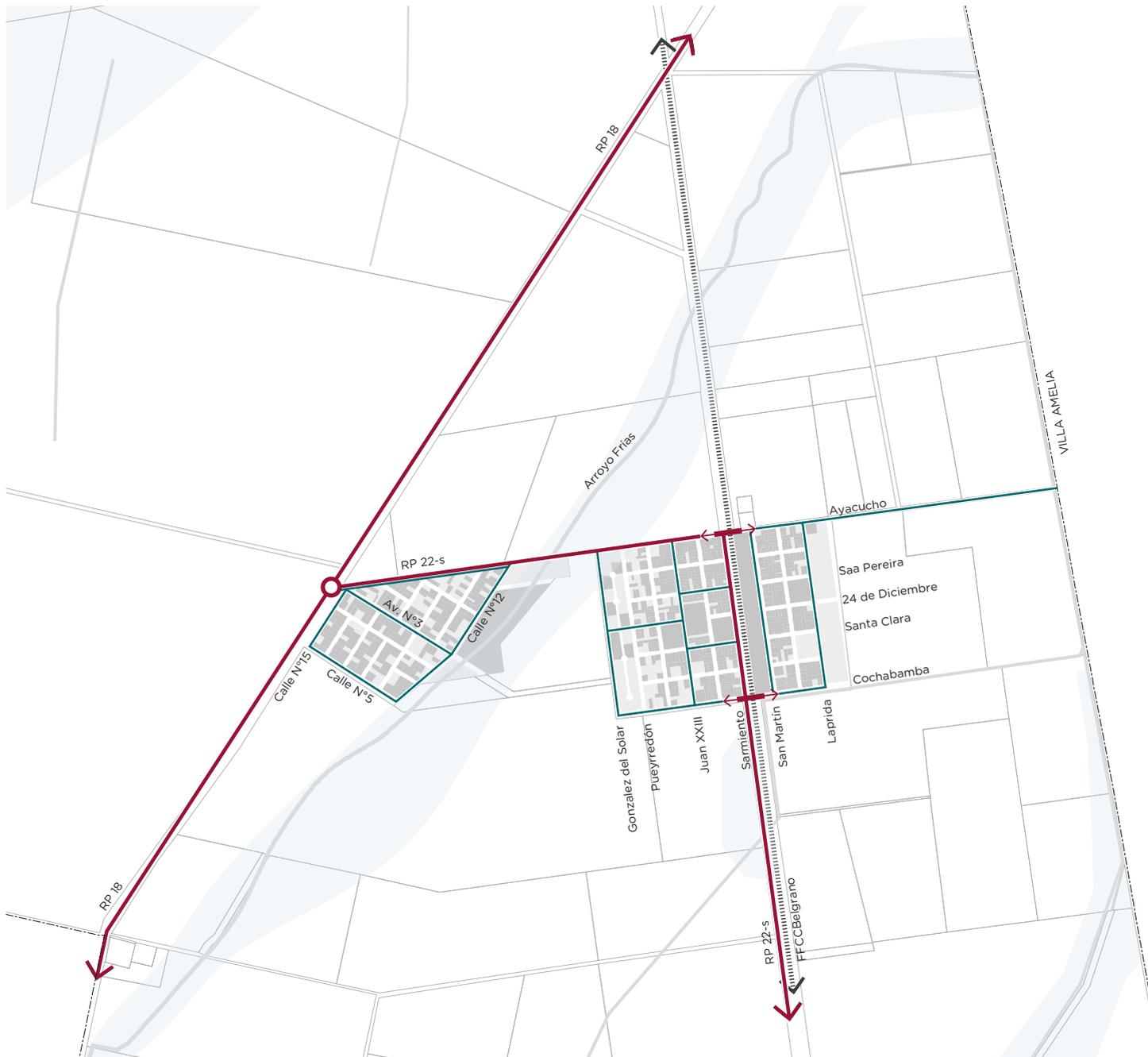
N°3, como eje distribuidor de la urbanización Santa Clara (con potencial de mejorar la conectividad con el núcleo original), y la calle N°5, como límite sur del mismo fragmento. En sentido perpendicular al acceso, se relevan: la calle N°15, que actúa como virtual colectora de la ruta provincial N°18; la calle N°12, como límite de la nueva urbanización y el afluente del arroyo Frías; González del Solar, Juan XXIII, Sarmiento, San Martín y Laprida como organizadores de la urbanización en torno al cuadro de estación ferroviaria.

### SISTEMA FERROVIARIO

El trazado del Ferrocarril Gral. Manuel Belgrano es de gran relevancia en la localidad, ya que en torno a su cuadro de estación se desarrolla el núcleo fundacional. Con el atravesamiento de las vías jerárquicas por estas infraestructuras se logra una conectividad limitada, que sólo se produce en los límites norte y sur del suelo urbanizado, dificultando los traslados internos y la vinculación entre los dos sectores urbanos localizados hacia el este y oeste del cuadro de estación.

### TRANSPORTE PÚBLICO

Se releva un bajo nivel de circulación del transporte público de pasajeros para conectar a Coronel Domínguez con Rosario y con todas las localidades vinculadas con la ruta provincial N°18. El servicio se limita a una sola línea (Interbus) con distintas banderas que, en su mayoría, solo dejan al usuario en el paraje de ingreso a la comuna, excepto por un servicio (de prestaciones muy limitadas) que ingresa a la urbanización.



- Sistema vial primario
- Sistema vial secundario
- Vías de FFCC
- ↔ Pasos a nivel

**Plano 2. Sistema vial jerárquico y ferroviario**



### SISTEMA DE ESPACIOS VERDES

Está constituido por todos aquellos sitios del territorio comunal que, en general, presentan las siguientes características: valor distintivo por sus dimensiones, morfología, características ambientales y por las actividades que aloja. Son lugares que desempeñan una función estructural en la organización espacial de la localidad y del territorio, así se trate de terrenos de dominio público o privado. Por sus características físicas y funcionales, se distinguen tres categorías de espacios verdes bien diferenciadas:

*Frente del arroyo Frías.* Comprende las parcelas alineadas en ambas riberas del curso de agua, donde se registra un área ocupada por el camping comunal. Constituye un corredor verde significativo con características paisajísticas y valor excepcional.

*Parques, plazas y paseos.* En esta categoría, que incluye los espacios abiertos de la localidad con dimensiones y características ambientales especiales y cuyo uso colectivo está destinado fundamentalmente a actividades recreativas, se destacan, en especial, el predio ferroviario localizado en el centro de la localidad, recientemente reformado y refuncionalizado para alojar nuevos usos recreativos y culturales; la plaza Julio Maiztegui, como espacio principal para la vida social y recreativa; y el bulevar de eucaliptos plantados en 1905 por un grupo de vecinos, lugar de innumerables festejos del día de la primavera y reuniones familiares, décadas atrás.

*Suelo Periurbano.* Comprende a las parcelas ubicadas alrededor de las áreas urbanas destinadas principalmente a actividades productivas rurales, las cuales también conforman el paisaje ver-

de de la localidad. Se reconoce este espacio como filtro gradual entre el suelo urbano y el suelo rural.

### EQUIPAMIENTOS URBANOS SIGNIFICATIVOS

Entre los principales equipamientos urbanos cabe mencionar, en primer lugar, el predio del cuadro de estación ferroviaria, el cual se destaca por su valor patrimonial y por constituir un espacio público central que concentra instalaciones donde se desarrollan diversas actividades: culturales, deportivas, huerta comunitaria, feria local, museo, entre otras.

En relación con el sistema de salud, la localidad cuenta con un Centro de Atención Primaria que funciona desde el año 1987. Es un servicio gratuito que incluye clínica médica, ginecología, odontología y enfermería; suma además un servicio de guardia y ambulancia.

En cuanto al equipamiento educativo, se destacan la Escuela Provincial N°6060 “Coronel Rodolfo Sevillano Domínguez”, la E.E.M.P.A. N° 7241 y el Núcleo Secundario Rural N°2270 (desde 2009 dependiente de la Escuela de Enseñanza Media N°270 de la localidad de Uranga).

Entre los equipamientos culturales, se identifican la Biblioteca Popular El Buen Saber y el Centro Cultural Dr. René Favalaro, ambos fundados en el 2000. El mencionado centro cultural funciona en la ex estación ferroviaria.

Respecto a recreación y deportes, se destaca el polideportivo comunal, localizado en el antiguo depósito del ferrocarril, don-



- Sistemas de espacios verdes**
- 1. Plantación de eucaliptus sobre camino público
- 2. Plaza "Dr. Julio I. Maiztegui"
- 3. Camping Comunal
- 4. Cuadro Estación FFCC Belgrano
- 5. Club S.C. Y D.C. Dominguez
- 6. Vegetación Barrio Santa Clara

**Plano 3. Equipamiento y espacios verdes**



32 de se desarrollan actividades como patín, telas, entre otras. Asimismo, es relevante el Club Social, Cultural y Deportivo Coronel Domínguez, cuyo predio cuenta con pileta de natación, cancha de fútbol, tenis, vestuarios y parrillas, entre otras instalaciones.

Se considera importante destacar que si bien el nivel de equipamientos es aceptable para la escala de la localidad, estos se localizan en su totalidad en la planta urbana original; no se distinguen equipamientos en el barrio Santa Clara.

### PATRIMONIO URBANO - ARQUITECTÓNICO DE VALOR

El patrimonio<sup>1</sup> se concentra en determinadas áreas consideradas de interés, las cuales incluyen edificios significativos, masas de árboles y elementos singulares. Entre los diversos componentes patrimoniales de valor se destacan:

**Áreas de protección histórica (APH).** Se trata de sectores urbanos que presentan construcciones o conjunto de edificios de valor histórico y/o arquitectónico, una morfología urbana particular con espacios públicos de relevancia:

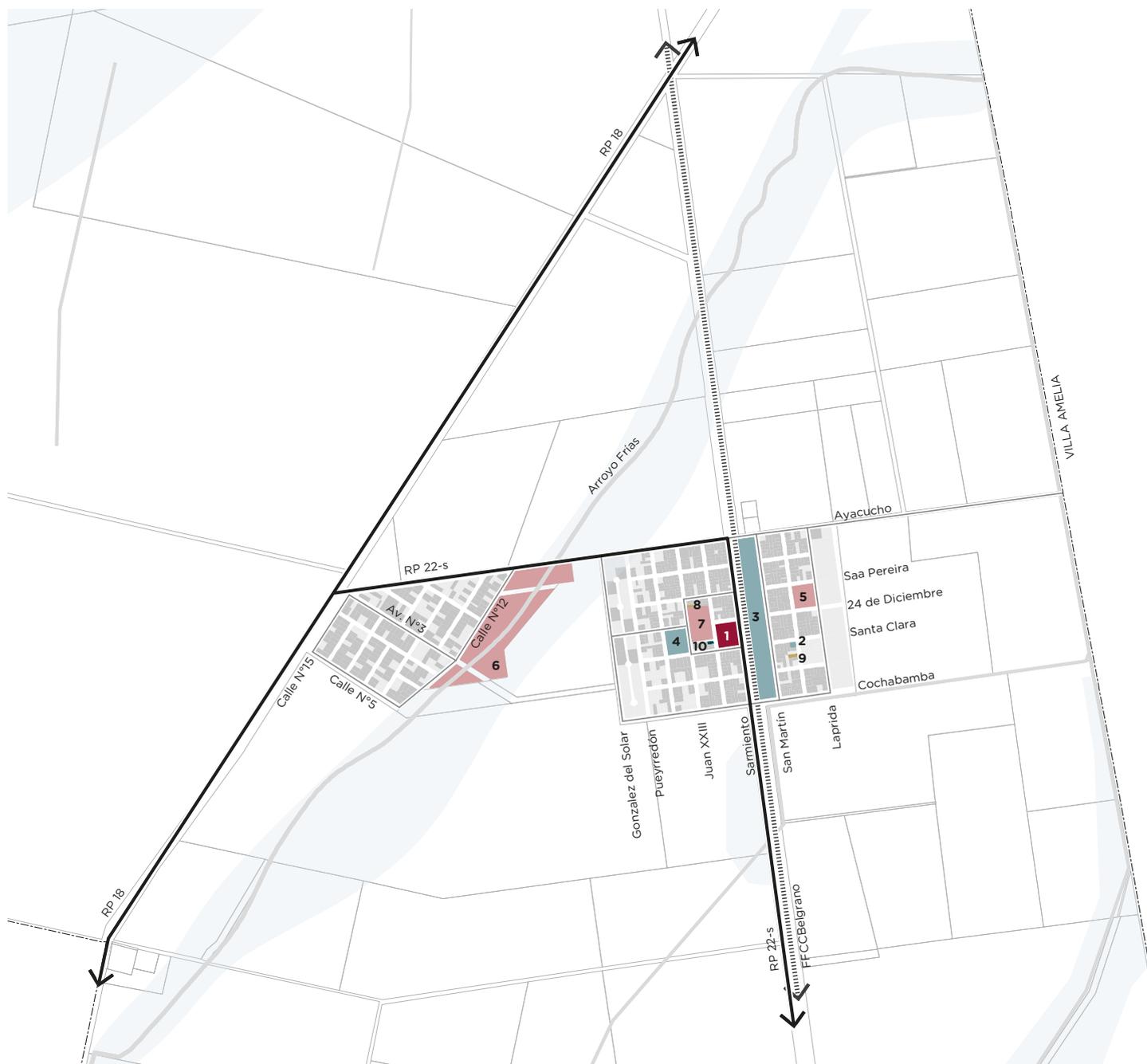
- **Cuadro de estación del Ferrocarril Belgrano.** En los últimos años comenzó un proceso de refuncionalización de este gran espacio, que constituye un punto de encuentro central dentro de la localidad. En la actualidad se desarrollan en él diversas actividades y eventos relacionados con la cultura. En la ex estación ferroviaria funciona un Centro de Cuidado Infantil, el Jardín maternal, la Biblioteca Popular “El Buen Saber”, distintos talle-

res y capacitaciones en oficios y la Escuela comunal de arte y de música. Recientemente se reacondicionó el antiguo galpón de depósito, un espacio de 15 por 50 metros donde funciona un museo con piezas que eran utilizadas en la estación; en el sector de cargas se brindan clases de taekwondo, escuela de deportes, talleres de capacitación, patín, danza y telas.

**Predio significativo.** Se define así a aquellas grandes parcelas -o conjuntos de parcelas- que corresponden a una entidad particular y dentro de cuyo perímetro se encuentran edificaciones y/o componentes ambientales de valor:

- **Plantaciones de eucaliptus sobre camino público.** Se destaca la frondosa y antigua arboleda de valor ambiental que bordea las vías del Ferrocarril Gral. M. Belgrano, la cual se desarrolla desde calle Ayacucho hacia el norte, a lo largo del camino público, hasta terminar su recorrido en la ruta provincial N°18 frente al ingreso de “La María”.
- **Estancia “La María”.** Antiguo saladero, refaccionado y acondicionado como vivienda en 1870 cuando la familia de Don Sa Pereira se traslada de Buenos Aires al sur santafesino. Se transforma en el casco de estancia, del que se desprende la zona ocupada por la planta urbana original y por el barrio Santa Clara, terrenos que luego fueran donados por los nietos de González del Solar. Conserva su edificio histórico, algunas viviendas del personal, el jardín y la barrera forestal. En la actualidad es propiedad de uno de sus sucesores, Fabián Zavalía, y atesora innumerables recuerdos de familia y objetos históricos relacionados con las costumbres y sucesos de la historia de Coronel Domínguez.

1. ...“se entiende por patrimonio histórico, arquitectónico y urbanístico al conjunto de bienes culturales de carácter físico que poseen para la comuna un especial interés histórico, artístico, arquitectónico, urbano, testimonial y/o documental. Comprende áreas o sitios urbanos así como edificios o conjuntos de edificaciones singulares.” (PUR 2007/2017 - Rosario).



- |   |  |  |   |
|---|--|--|---|
| <p><b>Educativo</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1. Escuela Provincial N°6060</li> <li>Núcleo Secundario Rural N°2270</li> <li>EEMPA N° 7241</li> </ul> | <p><b>Administrativo - Cultural</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>2. Comuna Cnel. Domínguez</li> <li>3. Estación F.F.C.C. Belgrano</li> <li>4. Iglesia "Santa Clara de Asís"</li> </ul> | <p><b>Deportivo - Recreativo</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>5. Club S, C y D. Cnel. Domínguez</li> <li>6. Camping Comunal</li> <li>7. Plaza pública " Julio I. Maiztegui"</li> </ul> | <p><b>Servicios</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>8. Agua Potable</li> <li>9. Subcomisaría 14</li> </ul> <p><b>Salud</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>10. Centro de Salud</li> </ul> |
|---|--|--|---|

**Plano 4. Equipamientos urbanos significativos**



34

- *Predio del camping comunal.* Terreno atravesado por el afluente del arroyo Frías dedicado a esparcimiento desde la conformación del barrio Santa Clara. Se destaca por su condición paisajística reforzada por la presencia de vegetación sobre sus bordes. En este predio se practica el avistaje de aves y fotografía de aficionados como parte de un programa comunal para incentivar el turismo rural en la localidad.

**Barrio significativo.** Se considera así al sector urbanizado dentro de una localidad que presenta características relevantes y homogéneas de gran valor arquitectónico y/o ambiental. Generalmente, estos barrios suelen presentar una identidad unívoca, mayormente vinculada a la historia y al desarrollo del poblado en el que se encuentran:

- *Barrio Santa Clara.* Se caracteriza por su condición residencial y su atracción como lugar de descanso en contacto con la naturaleza. Sus parcelas, que presentan amplios retiros sin veredas y con forestación, se visualizan en su conjunto como un gran jardín.

**Obra significativa.** Son aquellos elementos y unidades arquitectónicas urbanas sujetos a protección. Entre ellos se encuentran: monumentos arquitectónicos, edificios de protección histórica singulares, rincones urbanos y elementos destacados del entorno que serán evaluados y protegidos según diversos grados de preservación:

- *Sede Club Social, Cultural y Deportivo Coronel Domínguez.* Es la primera institución de la localidad, conformada el 18 de marzo de 1942 por un grupo de vecinos, y aún se conserva con su fachada original. El predio de la cancha de deportes, de una manzana de extensión, se ubica frente a la sede del club.

- *Escuela N°6060.* En abril de 1933 comienza a funcionar la Escuela N°60 por calle Sarmiento, sobre terrenos donados por Félix A. del Solar en 1932. En 1983 ésta cierra y ese mismo año, con la colaboración de los cooperadores y padres, se abre un nuevo establecimiento: la Escuela Provincial N°6060.
- *Iglesia Santa Clara de Asís.* Fundada el 16 de noviembre de 1969 y construida con recursos aportados por el Dr. Alberto Zavalía y su esposa Delia Garcés en el terreno que fuera donado por sus primos Alberto y Nicanor González del Solar. El proyecto estuvo a cargo del ingeniero Luis Freire y del arquitecto Daniel Igartúa, con dirección del ingeniero Mario Bani.



**Área de protección histórica**

1. Cuadro de estación F.F.C.C.

**Barrios significativos**

2. Barrio Santa Clara

**Predios significativos**

3. Plantación de eucaliptus sobre camino público.  
4. Estancia "La Maria"  
5. Camping comunal



**Edificaciones significativas**

6. Sede Club S, C y D. Cnel Domínguez  
7. Escuela Primaria  
8. Iglesia Santa Clara de Asís.

**Plano 5. Sitios y edificios de valor patrimonial**



Cuadro de estación  
del Ferrocarril Belgrano



36

Plantaciones de eucaliptus  
Estancia "La María"



Camping comunal



Sede Club Atlético, Cultural  
y Deportivo Coronel Domínguez  
Escuela N°6060



Iglesia Santa Clara de Asís



## EJES TEMÁTICOS SECTORIALES

Los ejes temáticos sectoriales constituyen líneas de trabajo orientadas a la resolución de temáticas específicas, vinculadas entre sí y con un impacto particular en el territorio. Se plantean diversos ejes temáticos estratégicos y de actuación transversal para poder afrontar, con una visión integral, una preocupación particular. Inicialmente, se abordan cuatro ejes referidos a las preocupaciones más acuciantes de la actualidad en la región: Urbanización y Vivienda; Desarrollo del Suelo Periurbano y Rural; Accesibilidad y Movilidad; y Desarrollo Industrial, Productivo y de Servicios.

### URBANIZACIÓN Y VIVIENDA

En este eje se abordan aspectos relacionados con los procesos de urbanización de cada localidad y del corredor o cuadrante metropolitano al cual pertenecen los núcleos urbanos, procesos vinculados a la oferta y la demanda de vivienda (creación de nuevo suelo a partir de la expansión de la planta urbana, completamiento de tejidos urbanizados sin consolidar e identificación de áreas de reestructuración debido a la obsolescencia de sus usos).

Se pretende en este eje abordar la problemática de consumo de suelo, provisión de infraestructuras y servicios, y construcción de vivienda que se presenta en el AMR, con una mirada metropolitana

y un planteo a nivel local. Para ello, se ha trabajado en el análisis del déficit habitacional y de los procesos de urbanización que se han dado hasta la actualidad, documentando además el grado de infraestructura con que está provista esta área.

La problemática de la vivienda y su integración al desarrollo urbano constituye una de las temáticas más importantes que deberá abordar el Plan Urbano Local. La existencia de áreas residenciales aún no consolidadas en su totalidad, así como la presencia de un porcentaje importante de población viviendo en asentamientos irregulares requiere una particular atención como política de plan.

En este sentido, cobra mayor significación el cuidado del suelo aún no ocupado que pueda ser destinado a desarrollos residenciales, así como el diseño de las conectividades adecuadas para solucionar el aislamiento que hoy padecen los habitantes de algunos sectores urbanos.

El tratamiento del déficit habitacional de cada una de las localidades que componen el AMR es de fundamental importancia debido al papel que desempeña a la hora de la diagramación y planificación de las políticas habitacionales en particular y de las políticas públicas en general. Este déficit, computado a través del marco metodológico del “Déficit cuantitativo y cualitativo” permite ser dimensionado y valorado en términos absolutos y relativos, y contribuye a delimitar y localizar áreas deficitarias tanto por el estado de construcción y cohabitación como por la carencia de infraestructuras y servicios. Los valores que se expresan a continuación surgen de los datos arrojados por el censo 2010.

### Déficit habitacional

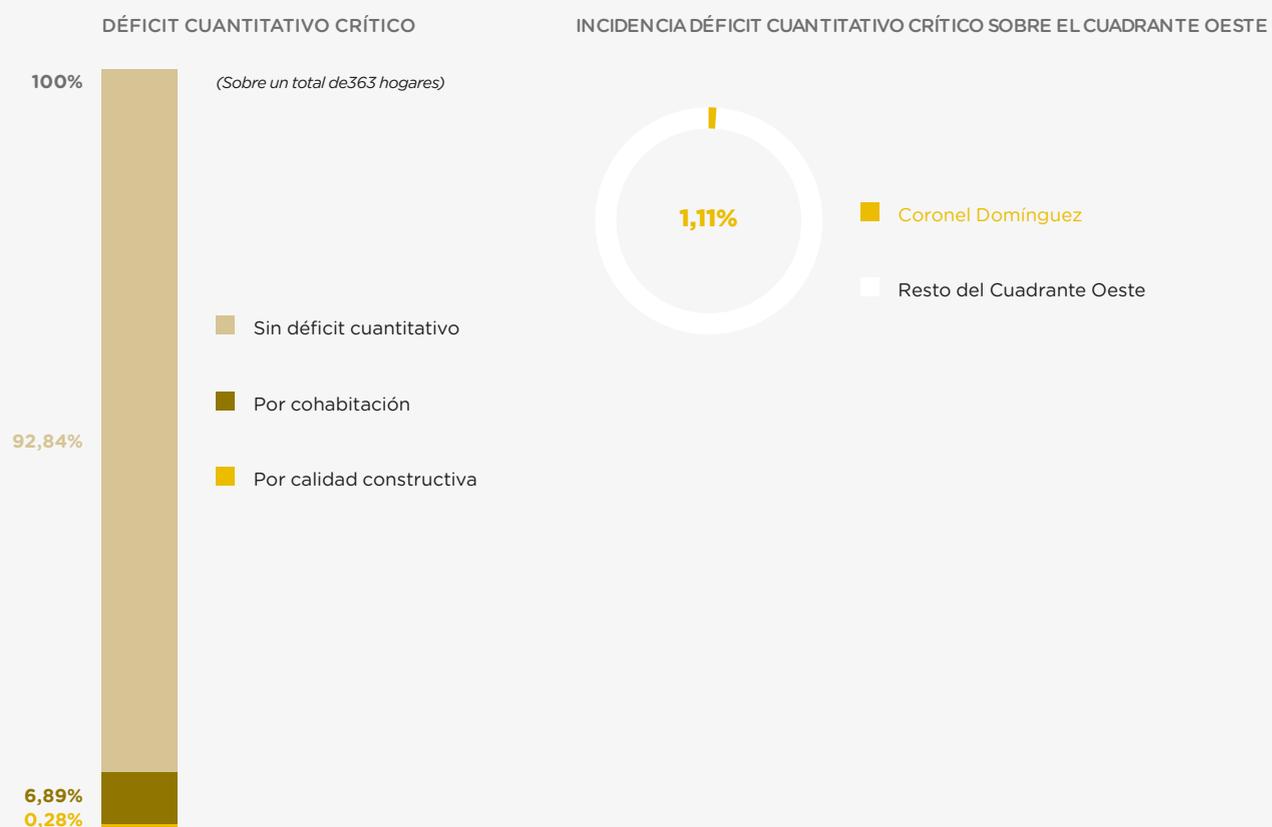
**Déficit habitacional cuantitativo.** Refiere a la necesidad de viviendas nuevas a construir con el objeto de reemplazar las que se encuentran en estado irrecuperable y las destinadas a cobijar hogares en estado de cohabitación (más de un hogar por vivienda). Se estimó que en la localidad de Coronel Domínguez, 26 viviendas son indispensables para cubrir esta necesidad. De este total, aproximadamente, se requiere sólo 1 unidad para satisfacer la demanda de viviendas con serias deficiencias en la calidad constructiva y 25 para cubrir las necesidades de los hogares en estado de cohabitación. Esto implica que prácticamente el 7,16% de los hogares de la localidad habitan en viviendas de suma precariedad o están en condiciones de cohabitación. Si se consideran los valores del Cuadrante Oeste, el déficit de Coronel Domínguez incide un 1,11% sobre el total de hogares en esas condiciones, significando el 0,05% del AMR.

Además de las viviendas que incluye el concepto anterior, se introdujo una variación metodológica que contabiliza aquellas que poseen condiciones un tanto mejores pero que aún tienen características de precariedad por estar construidas con materiales que no aseguran el buen aislamiento de sus moradores y por lo tanto también son consideradas como irrecuperables. Bajo estas características, se contabilizan 52 hogares con necesidad de vivienda nueva. Esto representa el 14,33% de los hogares de la localidad. Su incidencia sobre el déficit del Cuadrante Oeste es de 1,11% y sobre el del AMR un 0,07%.

**Déficit habitacional cualitativo.** Contabiliza viviendas que deben ser mejoradas para lograr las condiciones óptimas de habitabilidad.

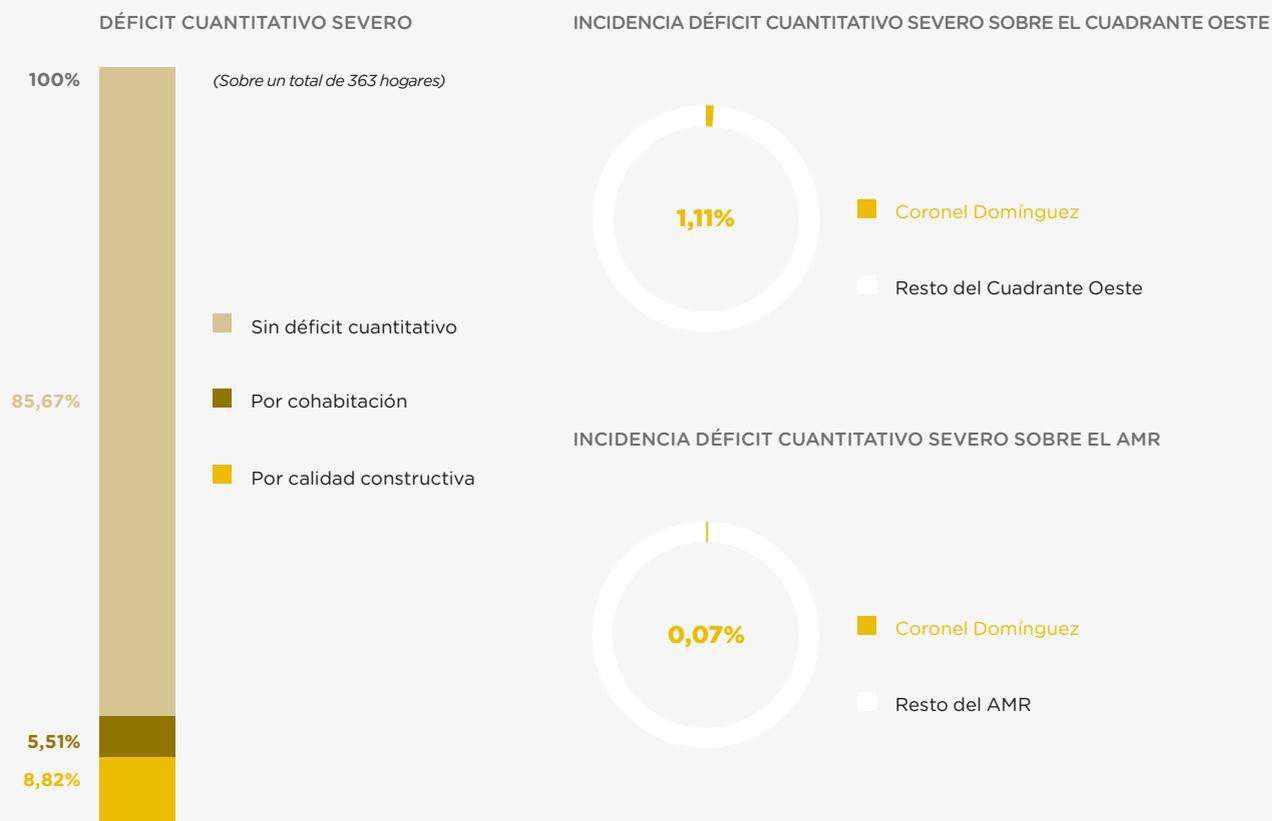
Este déficit considera tres insuficiencias, en el siguiente orden de importancia: a) los materiales inapropiados de la construcción, b) la inexistencia de cañerías internas para el uso de agua de consumo y aseo, y c) la no conexión a redes de servicios públicos de agua potable y desagües cloacales. El cálculo se realiza sobre las viviendas excluyendo las identificadas como irrecuperables en el apartado anterior, y se evalúa de acuerdo con el orden planteado anteriormente llegando a una cifra global que indica la cantidad de viviendas que presentan al menos una de las deficiencias. Bajo este enfoque, se estima que 265 viviendas se incluyen en este déficit. Es decir que dentro de la localidad el 78,40% de las viviendas presentan condiciones de infraestructura tolerables pero necesitan algún tipo de mejora para lograr condiciones óptimas de habitabilidad. En relación con el Cuadrante Oeste este déficit representa el 1,37% y considerando el AMR representa el 0,13%.

Si se evalúan por separado dos de las tres componentes del déficit cualitativo, se identifican grupos del total de hogares que habitan en viviendas con estas deficiencias independientemente de si las mismas coexisten simultáneamente. Estas deficiencias hacen referencia a instalaciones internas (cañerías e inodoros con descarga de agua) y a las conexiones a servicios (agua de red pública y red cloacal). Esta conceptualización se denomina “déficit cualitativo desajustado” y para esta localidad se estima que 59,76% (202 viviendas) del total de hogares habita en viviendas que no están conectadas a red pública de agua o a desagües cloacales, representando el 1,31% dentro del Cuadrante y el 0,23% en el AMR. En cuanto a las viviendas que necesitan mejoras internas como la provisión y/o construcción de instalaciones internas de cañerías y/o inodoro con descarga de agua, se calcula que el 5,33% (18 viviendas) requieren esta reparación, siendo el 0,57% de las viviendas del Cuadrante Oeste y el 0,06% del AMR.



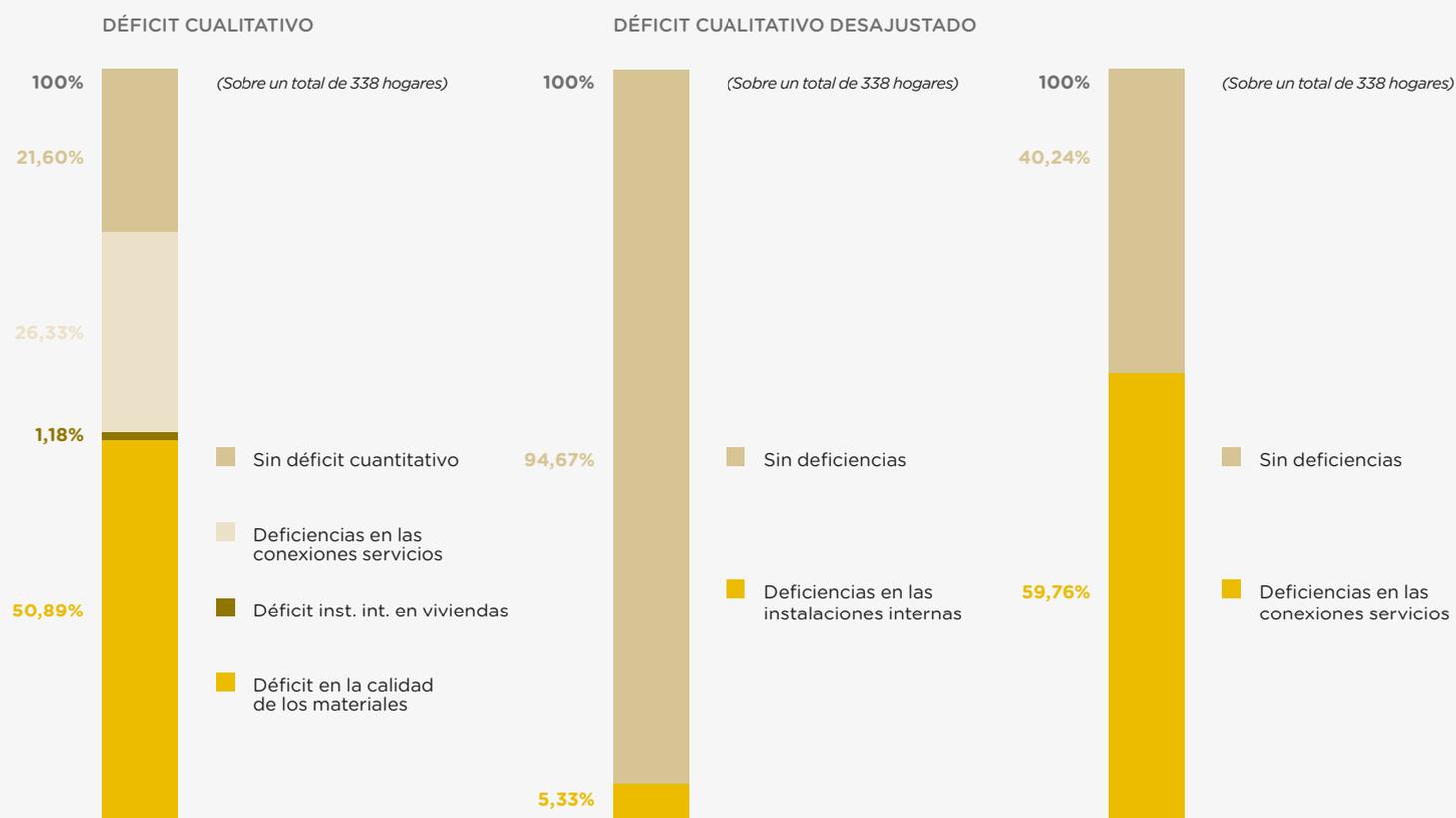
DÉFICIT CUANTITATIVO CRÍTICO	Coronel Domínguez	Cuadrante Oeste	AMR	Incidencia sobre hogares	Porción del déficit local sobre el déficit del Cuadrante	Porción del déficit local sobre el déficit del AMR
a. Calidad constructiva	1	345	6689	0,28%	0,29%	0,01%
b. Cohabitación	25	2002	41159	6,89%	1,25%	0,06%
<b>Total (a + b)</b>	<b>26</b>	<b>2347</b>	<b>47848</b>	<b>7,16%</b>	1,11%	0,05%

**Tabla 2: Déficit habitacional cuantitativo crítico y sus dimensiones**



DÉFICIT CUANTITATIVO SEVERO	Coronel Domínguez	Cuadrante Oeste	AMR	Incidencia sobre hogares	Porción del déficit local sobre el déficit del Cuadrante	Porción del déficit local sobre el déficit del AMR
a. Calidad constructiva	32	3.052	41.272	8,82%	1,05%	0,08%
b. Cohabitación	20	1.621	33.114	5,51%	1,23%	0,06%
<b>Total (a + b)</b>	<b>52</b>	<b>4.673</b>	<b>74.386</b>	<b>14,33%</b>	<b>1,11%</b>	<b>0,07%</b>

Tabla 3: Déficit habitacional cuantitativo severo y sus dimensiones



DÉFICIT CUALITATIVO	Coronel Domínguez	Cuadrante Oeste	AMR	Incidencia sobre hogares	Porción del déficit local sobre el déficit del Cuadrante	Porción del déficit local sobre el déficit del AMR
a. Déficit calidad de los materiales	172	11.207	163.918	50,89%	1,53%	0,10%
b. Déficit instalaciones internas en viviendas	4	589	3.752	1,18%	0,68%	0,11%
c. Deficiencias en las conexiones servicios (agua de red y desagüe cloacal)	89	7.568	31.156	26,33%	1,18%	0,29%
<b>Total (a + b + c)</b>	<b>265</b>	<b>19.364</b>	<b>198.826</b>	<b>78,40%</b>	1,37%	0,13%

Tabla 4: Déficit cualitativo y sus dimensiones

DÉFICIT CUALITATIVO DESAJUSTADO	Coronel Domínguez	Cuadrante Oeste	AMR	Incidencia sobre hogares	Porción del déficit local sobre el déficit del Cuadrante	Porción del déficit local sobre el déficit del AMR
Deficiencias en las instalaciones internas	18	3.167	28.205	5,33%	0,57%	0,06%
Deficiencias en las conexiones servicios	202	15.446	88.699	59,76%	1,31%	0,23%

Tabla 5: Déficit cualitativo desajustado

En la evaluación del déficit habitacional, la calidad de ocupación es una característica que debe ser considerada ya que establece una mirada particular al momento de evaluar políticas en este sentido. Se mide a través del déficit cualitativo por hacinamiento y permite cuantificar las viviendas que necesitan ser ampliadas para evitar el hacinamiento, independientemente de otra necesidad edilicia o de infraestructura. En este sentido se ha determinado que 9 hogares (2,48%) presentan hacinamiento crítico (más de 3 personas por cuarto), y 40 (11,02%) hacinamiento mitigable (de 2 a 3 personas por cuarto), independientemente de otra necesidad edilicia o de infraestructura.

Según la información más relevante, proveniente del censo nacional 2010, a partir de dimensionar el déficit habitacional, se estima que es necesaria la construcción de aproximadamente 52 viviendas para otorgar solución habitacional a hogares que habitan en viviendas muy precarias o que comparten una. Si se evalúan las viviendas que necesitan mejoras a fin de lograr la definición de habitabilidad óptima, se estima que 265 viviendas necesitan algún tipo de refacción o provisión de algún servicio y 9 viviendas necesitan ser ampliadas por no poder considerarlas adecuadas en cuanto a la calidad de ocupación (hacinamiento). Estos valores deben ser considerados como una aproximación a la realidad, dado el tiempo transcurrido y las acciones desarrolladas en los últimos años.

El análisis de los déficits cuantitativo y cualitativo hace posible evaluar el escenario actual a fin de dimensionar la necesidad habitacional (tanto por el estado de construcción como por la carencia de infraestructura y servicios) y resulta un soporte a la hora de elaborar formas de intervención en áreas deficitarias. Además, brinda una herramienta de diagnóstico para abordar la construcción de nuevas viviendas, en áreas de completamiento de la planta urbanizada y a través del desarrollo de proyectos especiales donde puedan convivir distintos programas que tiendan a dar una solución al déficit detectado.

#### Estado de las Infraestructuras y los servicios

Los procesos de urbanización deben abordar la urbanización integral de un área determinada, abarcando también la incorporación de todos los servicios e infraestructuras: pavimentación de las calles, red de agua potable, red de desagües pluviales y cloacales, red de distribución de energía eléctrica y alumbrado público, redes de telecomunicaciones, gas y arbolado.

Para hacer un diagnóstico del estado de las infraestructuras y los servicios de la localidad, se armó una base de datos de información georreferenciada con relevamientos recientes aportados por oficinas locales competentes. Sobre el plano base aportado

DÉFICIT CUALITATIVO POR HACINAMIENTO		Coronel Domínguez	Cuadrante Oeste	AMR	Incidencia sobre hogares	Incidencia sobre el déficit del Cuadrante	Incidencia sobre el déficit del AMR
Hacinamiento	Mitigable	40	3.987	55.502	11,02%	1,00%	0,07%
	Crítico	9	982	11.955	2,48%	0,92%	0,08%

**Tabla 6: Déficit cualitativo por hacinamiento.**

por el Servicio de Catastro de la provincia de Santa Fe, se volcó esta información asociada a la categorización del suelo que emplea dicha dirección, dividiendo las parcelas en: *Urbano* (suelo subdividido o parcelado que cuenta con ocupación o mejoras y algún grado de infraestructura); *Suburbano mayor área* (suelo sin subdivisión que generalmente no cuenta con ocupación o mejoras ni algún grado de infraestructura); *Suburbano loteado* (suelo subdividido o parcelado que puede contar con ocupación o mejoras o no, con algún grado de infraestructura o no) y *Rural* (suelo asociado a los usos agrarios).

El agua potable, destinada al abastecimiento del núcleo histórico, es captada a partir de 3 perforaciones estratégicamente localizadas que alimentan al tanque de reserva, y se distribuye previo análisis y cloración. La comuna es quien brinda dicho servicio con una cobertura de suministro del 100% en el núcleo histórico. El barrio Santa Clara, que no posee servicio de red, cuenta con un tanque comunitario para abastecimiento. Si se contabiliza el total de parcelas, Coronel Domínguez como localidad registra una cobertura del servicio de agua de red del 68%. Cabe destacar que todos los prestadores de este servicio esencial son monitoreados y controlados por el Ente Regulador de Servicios Sanitarios (EnReSS) de forma periódica. Dicho organismo tiene como función ejercer el poder de policía comprensivo de la regulación y el control sobre su presentación en todo el ámbito de la provincia de Santa Fe<sup>2</sup>.

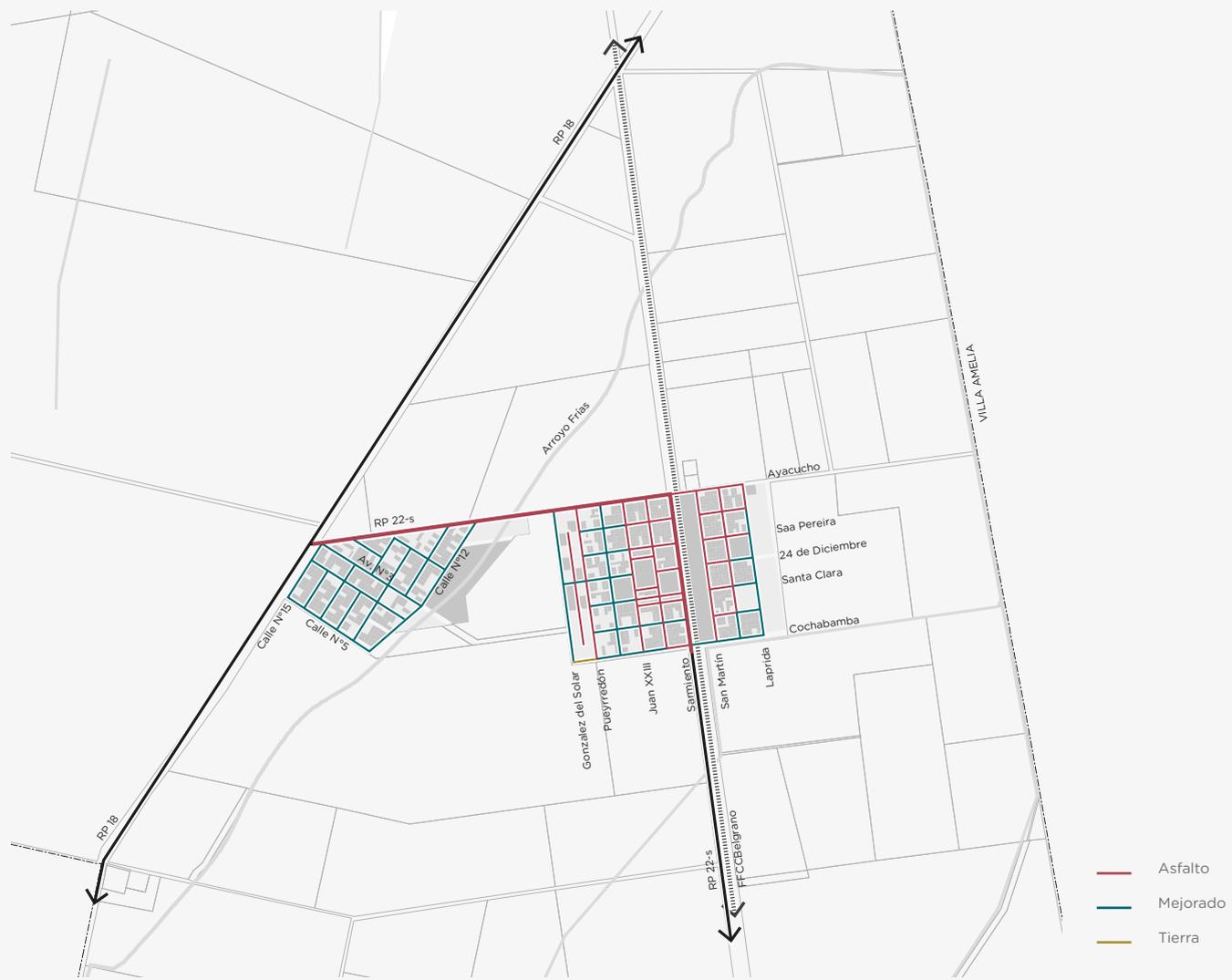
La empresa responsable del suministro de gas es Litoral Gas S.A. Su actividad principal consiste en la distribución de gas natural por redes, cubriendo el 13% de las parcelas, mientras que el resto de la cobertura de la planta urbana se lleva a cabo con

gas envasado, según evidencia el plano de provisión de gas. Si se analiza la distribución del suministro por red se puede observar que dicha cobertura corresponde al sector noreste del núcleo original.

Respecto al tendido de cloacas, la localidad no cuenta con red cloacal, por lo cual, los desechos cloacales son destinados a pozos absorbentes individuales. De manera que, una vez colmatada su capacidad de disposición primaria, los líquidos son retirados por camiones atmosféricos o barométricos de la zona. Cabe destacar que se encuentra en estudio el proyecto ejecutivo para la construcción de la red y planta de tratamiento cloacal que abastecerá de este servicio a la localidad. A modo de solución intermedia al problema, está próxima a tratarse en Comisión una ordenanza para la implementación de biodigestores en las nuevas construcciones y de adaptación para las viviendas existentes.

En relación con las obras de pavimentos, constantemente se persigue el objetivo de incrementar la cantidad de calles cubiertas con algún tipo de mejorado o en algunos casos de cinta asfáltica, a los efectos de mejorar la calidad de vida de los vecinos de la localidad. Del total computado, se desprende que el 42% corresponde a calles provistas con pavimento, el 57% a calles con algún tipo de mejorado, mientras que únicamente el 1% restante corresponde a calles de tierra. Al observar el plano del estado de calles se deduce que el barrio Santa Clara cuenta en su totalidad con calles con algún tipo de mejorado, mientras que el centro y noreste del núcleo original posee calles pavimentadas, a diferencia del resto de las calles, que cuentan con mejorado.

2. <http://www.enress.gov.ar/institucional/funciones/funciones-del-enress/>



Plano 6. Estado de las calles

Tipos de vía	Porcentaje	metros lineales
Pavimento	42%	8.550 m.l.
Mejorado	57%	11.506 m.l.
Tierra	1%	130 m.l.



■ Áreas previstas con servicio de agua potable por red domiciliaria

#### Plano 7. Provisión de agua

Parcelas	Urbanas			Suburbanas loteadas			Suburbanas mayor área			Rurales
	Con agua	Sin agua	Total	Con agua	Sin agua	Total	Con agua	Sin agua	Total	Sin agua
Baldías	166	0	166	28	107	135	0	0	0	187
Edificadas	483	0	483	8	207	215	0	3	3	1
	649	0	649	36	314	350	0	3	3	188
	<b>68 %</b>	<b>32 %</b>								





■ Áreas provistas con servicio de gas por red domiciliaria

Plano 8. Provisión de gas

Parcelas	Urbanas			Suburbanas loteadas			Suburbanas mayor área			Rurales
	Con gas	Sin gas	Total	Con gas	Sin gas	Total	Con gas	Sin gas	Total	Sin gas
Baldías	8	158	166	0	135	135	0	0	0	187
Edificadas	118	365	483	2	213	215	0	3	3	1
	126	523	649	2	348	350	0	3	3	188
	<b>13 %</b>	<b>87 %</b>								

## DESARROLLO DEL SUELO PERIURBANO Y RURAL

Además del carácter singular de los tejidos residenciales de las diferentes comunas y municipios del AMR, se destaca la fuerte presencia de un paisaje particular que rodea a los centros urbanos. Se considera que este paisaje, denominado periurbano, se visualiza como resultado de la superposición de cuatro elementos: la naturaleza (topografía, vientos, cursos de agua, flora y fauna), los sistemas productivos variados (especialmente la producción rural extensiva e intensiva), las infraestructuras/instalaciones que tienen dificultad de ser integradas en los tejidos urbanos por su necesidad de disponer de grandes parcelas y los asentamientos residenciales aislados. Si bien cada uno de estos cuatro tiene una lógica propia, y estas lógicas muchas veces se oponen o contrarrestan, es fundamental su abordaje con una mirada integral.

Si bien en Coronel Domínguez se registra gran cantidad de lotes vacantes, estos no son productivos, por lo que no se consideran espacios intermedios, como sí sucede en otras localidades del área. El vacío disponible entre ambas plantas urbanas muestra un gran valor paisajístico y un enorme potencial para ser desarrollado como espacio público, dado por la presencia del curso de agua que lo atraviesa y de una importante vegetación. Refuerza este carácter la existencia del camino arbolado al norte de la localidad, aunque actualmente se encuentre abandonado y requiera de un mantenimiento. No existen otras barreras forestales desarrolladas en torno a las parcelas productivas que ofician de protección a las áreas residenciales.

La producción agrícola en Coronel Domínguez es extensiva, diferenciándose de otras localidades del Cuadrante Oeste, donde se encuentra producción hortícola. Los cultivos que prevalecen son el trigo, la soja, el maíz y las lentejas. También se encuentran en el distrito algunas parcelas con pasturas naturales y otras sin ningún tipo de producción aparente.

Debido a su ubicación en el borde de las áreas urbanas de las localidades, en el espacio periurbano conviven distintos grupos sociales con agendas divergentes. Por un lado, se encuentran los dueños o arrendatarios de parcelas utilizadas para la producción rural, tanto intensiva como extensiva, que han trabajado la tierra por grandes períodos de tiempo. Por el otro, están aquellos inversores interesados en recalificar el suelo como urbano y realizar emprendimientos inmobiliarios. A esta situación se suman los nuevos vecinos de loteos ya desarrollados que esperan el cambio de uso correspondiente a las actividades productivas en las cercanías de sus hogares, a fin de que las aplicaciones de productos fitosanitarios no los afecten. La comuna, atendiendo a este pedido, levantó una barrera forestal en el entorno y promueve la agroecología.

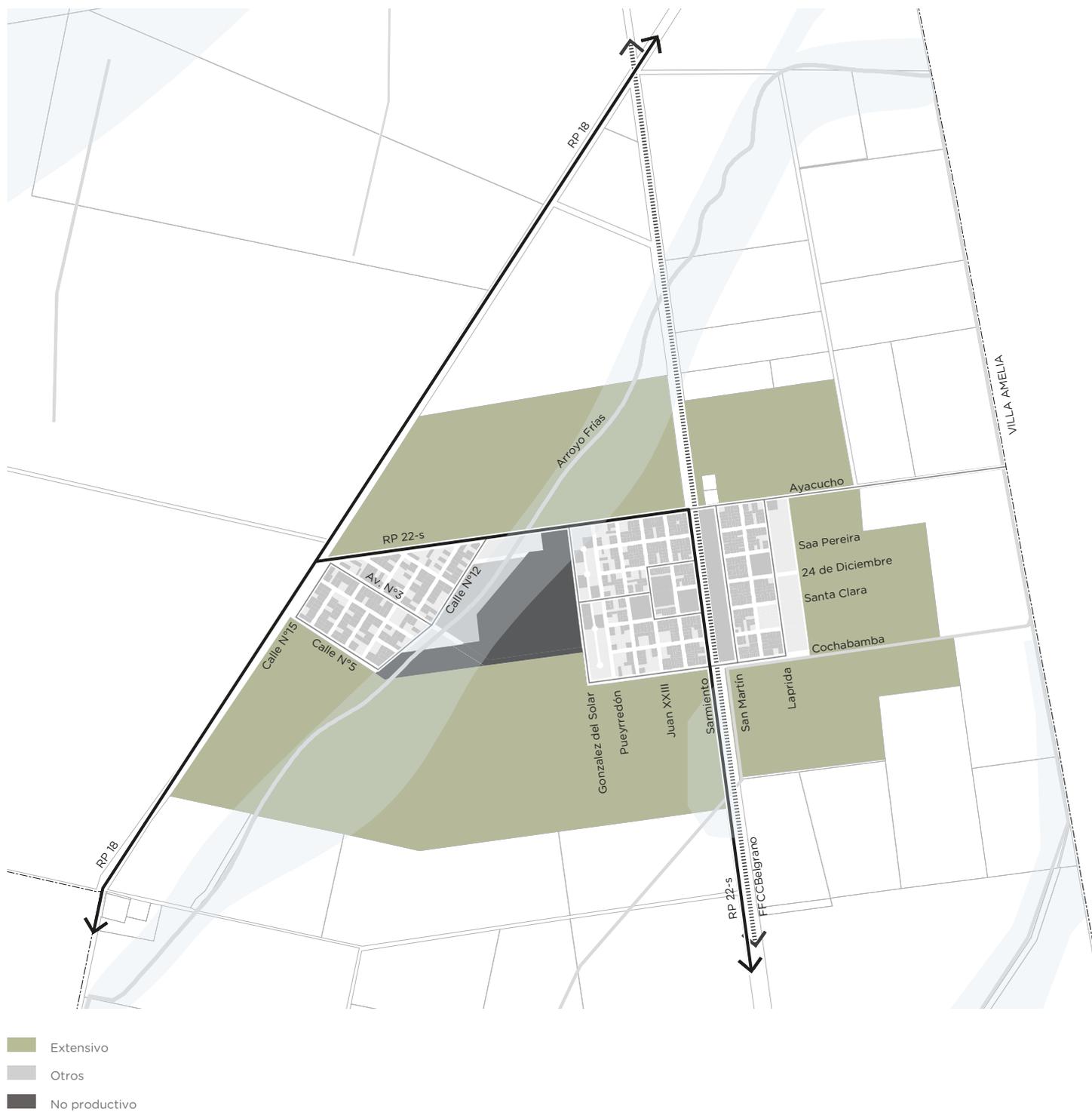
## ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD

Los dos núcleos urbanizados existentes en la localidad se conectan a través del eje principal existente en sentido este-oeste: la ruta provincial N°22-S. Son desarrollos que se consolidan en épocas distintas con lógicas acordes a esa diferencia: el núcleo original se gesta a través de un típico cuadro de estación ferroviaria que luego se acompaña con el desvío de la ruta provincial N°22-S; el barrio Santa Clara, en cambio, se desarrolla en forma más reciente con la lógica del acceso vehicular privado y yuxtapuesto a la ruta provincial N°18, el eje territorial que organiza varias localidades en su entorno.

El estado deficitario de la ruta provincial N°22-S (que en su límite sur y a la altura de Uranga se encuentra con la ruta provincial N°26), debilita su potencial para constituirse en una conexión alternativa interesante, transformando así a la ruta provincial N°18 en único medio efectivo de comunicación territorial en la actualidad.



Detalle de las parcelas rurales de borde de las áreas urbanizadas



Plano 9. Usos productivos en el suelo rural de borde de las áreas urbanizadas



El acceso principal a la localidad se produce en el cruce entre la ruta provincial N°18 con la ruta provincial N°22-S, registrando conflictos por la modesta diagramación geométrica con la que este cruce se constituye. Particularmente, el ingreso o egreso a la mano norte-sur de la ruta provincial N°18 se torna peligroso debido al cruce de la dirección contraria, ya sea a través de vehículos o en forma peatonal. Por fuera de este problema, no existen otros; la vialidad local se organiza de forma sencilla y funcionalmente adecuada. Cada núcleo urbano presenta una lógica distributiva acorde a su demanda: mientras en la planta histórica el único conflicto considerable refiere a los pasos a nivel (uno por Ayacucho y otro por Cochabamba, en los límites norte y sur del cuadro de estación); en el barrio Santa Clara, el desarrollo de infraestructuras viales es incompleto. La conexión entre ambos espacios se produce por la ruta provincial N°22-S, pero si se construye el puente previsto sobre el arroyo Frías, se contará con un segundo vínculo de relevancia que permita viajes intraurbanos, ajenos a los viajes de escala territorial.

Si bien el transporte de cargas no resulta significativo, algunos predios de uso productivo atraen camiones, y es preciso conducirlos apropiadamente para no interferir con los viajes de pasajeros. Una eventual mejora integral en la ruta provincial N°22-S (en particular, hacia el sur) podría generar opciones de desvío aceptables, que además conecten directamente con la ruta provincial N°26-S como tercer arco de circunvalación de la región.

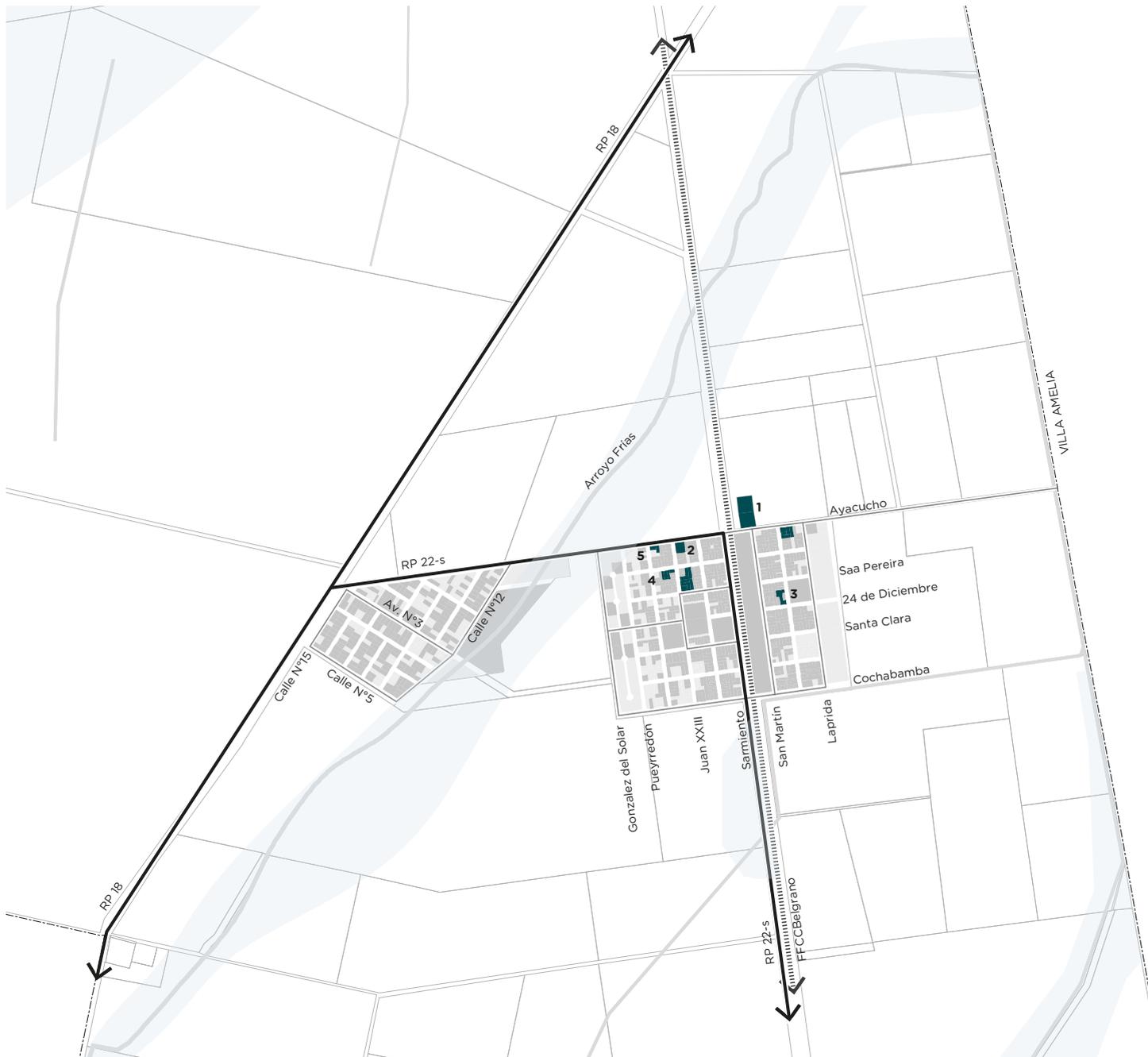
### DESARROLLO INDUSTRIAL, PRODUCTIVO Y DE SERVICIOS

Se registran establecimientos industriales y de servicios, mayormente vinculados a la actividad del campo, como fábricas de maquinarias y repuestos agrícolas y una planta envasadora de legumbres. Entre los principales se destacan las industrias de implementos agrícolas, acce-

sorios y repuestos, algunas con más de 50 años en la localidad, como Súper Bong S.R.L, Budassi y Cía S.R.L., Francucci Alberto E., y otras más recientes como Facundo FMS.R.L. En otro rubro y de gran importancia para la localidad se encuentra Don Elio S.A., fundada en 1995, dedicada a la producción, elaboración y envasado de legumbres. En el año 2009 se funda también Don Elio Export S.A., firma ligada al comercio exterior inserta en el Mercosur y la Unión Europea, que importa maíz pisingallo, garbanzos, lentejas y arvejas entre otros productos.

Uno de los principales problemas que atraviesa la localidad es la dispersión de estos grandes establecimientos dentro de la planta urbana, lo cual genera una notoria desorganización en la circulación de vehículos de gran porte que provocan diversos inconvenientes: destrucción de pavimentos, conflictos en el tránsito, complicaciones en zonas de estacionamientos comunes, con el riesgo consecuente en la integridad de personas que circulan diariamente en la zona (caminando o con otros medios de transporte).

En términos de desarrollo productivo, la presencia de suelo rural es otro aspecto importante, ya que el AMR se caracteriza por tener grandes espacios libres, localizados entre los núcleos urbanos de las distintas localidades que la componen, utilizados mayoritariamente para la producción de alimentos. Un alto porcentaje de estos espacios son empleados para la producción extensiva. Sin embargo, en muchas localidades, un porcentaje menor de suelo, principalmente ubicado en las cercanías a las áreas residenciales, es utilizado para la producción hortícola intensiva o semi-extensiva. En Coronel Domínguez se destaca una gran proporción de suelo dedicado a la agricultura extensiva, entre los que predominan los cultivos de soja, trigo, lenteja y maíz. Por otro lado, existe una pequeña fracción de suelos del periurbano explotados con actividades como la plantación de alcaucil o nueces de pecán.



- Localización de industrias**
- Envasadora de legumbres
1. Don Elio S.A.

- Maquinarias y accesorios agrícolas**
2. Super Bong S.R.L.
3. Budassi y Cia S.R.L.
4. Francucci Alberto E.
5. Facundo FM S.R.L.

**Plano 10. Desarrollo industrial productivo y de servicios**



## 52 PRINCIPAL NORMATIVA VIGENTE

Actualmente, la mayoría de los municipios y comunas del AMR se regula con las Normas Mínimas de Ordenamiento Urbano que establece el Decreto Provincial N°7.317/67 y N°563/78. La implementación de estas normas es opcional para los gobiernos locales, siendo su principal objetivo constituirse como guía para la elaboración de los planes reguladores en los municipios y comunas de la provincia de Santa Fe, que se concretarían a partir de la elaboración del denominado “Estudio de corrección de deficiencias urbanas –a nivel estructural- y futuro desarrollo”. Las Normas Mínimas se plantean como válidas para cualquier situación urbana y permiten tanto la regulación urbanística como la definición de las áreas de crecimiento.

Los municipios y comunas que no cuenten con planes reguladores aprobados, además de las Normas Mínimas de Ordenamiento Urbano, deben basarse en las leyes provinciales para las aprobaciones de los diferentes proyectos<sup>3</sup>.

A partir del análisis de las normas, planes y regulaciones, se establecen en el AMR un conjunto de objetivos y lineamientos

concurrentes, planteados desde el urbanismo y el ordenamiento territorial en sus distintos niveles (nacional, provincial, metropolitano y local), en respuesta a los problemas y ejes de desarrollo identificados en los diferentes apartados de este diagnóstico.

Entre los instrumentos de planificación relevados se detecta la promulgación de leyes o normas subsidiarias que ordenan o reglamentan su aplicación. A partir de la revisión de las leyes y decretos reglamentarios provinciales, con incidencia normativa en la ciudad y su marco regional, cabe mencionar la reciente Resolución N° 350, que establece que los loteos con fines de urbanización deben ser sometidos a categorización ambiental en función de la evaluación de sus características particulares y su entorno, entre otras obligaciones. Se entiende por “loteos con fines de urbanización” a la propuesta de subdivisiones o parcelamiento del territorio que impliquen apertura de calles, destinado a usos residenciales o actividades compatibles.

Coronel Domínguez cuenta con la Ordenanza N°08/2005 correspondiente al Plan Regulador del Desarrollo Urbano, el cual se encuentra desactualizado y pendiente de estudio. Esta ordenanza define tres áreas de uso del suelo: I) área residencial, II) área de circulación y III) área industrial. Fija a su vez tres sectores para el área residencial con sus correspondientes indicadores urbanísticos, e identifica la parcela destinada a la actividad industrial previo estudio de impacto ambiental conforme a la Ley Provincial N°12.175.

3. La Ley Provincial N° 11717/99, encuadrada como de medio ambiente y desarrollo sustentable, que establece en sus principios generales un conjunto de objetivos vinculados a la preservación ambiental, el ordenamiento territorial y la racionalidad en el uso del suelo. El Decreto 101/03, que establece en el artículo 12 la condición de implementar instancias participativas de la ciudadanía y los sectores potencialmente afectados o interesados en debatir las incidencias de cualquier emprendimiento de carácter urbanístico. Los artículos 18, 19 y 26 de la Ley, que establecen que las personas físicas o jurídicas responsables de los proyectos deberán presentar estudios de impacto ambiental ante la Secretaría de Estado de Medio Ambiente y Desarrollo Sustentable.

La elección del sector destinado a uso industrial aparece por primera vez en la Ordenanza N°03/2006, en la cual describe la parcela elegida para tal fin, pero cuya partida inmobiliaria corresponde a una mayor área (actualizada por la Ordenanza N°7/2007). No obstante, en el año 2008, se aprueba la Ordenanza N°02/2008 que deroga la anterior y afecta como destino y/o reserva para uso industrial una parcela ubicada sobre la ruta provincial N°18, quedando facultada la comisión comunal para considerar otras propuestas de localización. Dicha ordenanza establece, también, el tipo de industrias admitidas y aquellas prohibidas, detallando las condiciones de venta y adjudicación de parcelas. Actualmente, dicho predio no cuenta con ningún servicio ni infraestructuras, por lo cual se imposibilita la radicación industrial; por tal motivo, cualquier propuesta de localización es evaluada por la mencionada comisión comunal. La documentación presentada para su estudio deberá cumplir con los requisitos establecidos en la Ordenanza N°13/2019.

Por otra parte, frente a la necesidad de regular las actividades vinculadas a la fumigación y manipulación de agroquímicos, se destaca la Ordenanza N°14/2011, a través de la cual se establecen los límites de las áreas protegidas: zona urbana y Santa Clara; como también se define la prohibición total de aplicación a partir de éstas y hasta 30m, fija una zona de 500 metros en torno a todas las áreas protegidas en la cuál será posible la aplicación terrestre de productos fitosanitarios pero según lo establecido en la Ley provincial N°11.273. El asesor comunal será el encargado de fiscalizar las aplicaciones y la comuna deberá elaborar un registro de productores agropecuarios que operen en las áreas restringidas.

## SÍNTESIS DE LOS PRINCIPALES PROBLEMAS URBANÍSTICOS

53

En base a la caracterización del proceso de urbanización que configura la forma física y funcional de la localidad y al diagnóstico de los sistemas generales y temas sectoriales, es posible sintetizar los principales problemas y potencialidades de la localidad. Los conflictos surgidos de la ausencia de un plan de ordenamiento territorial o de la generación espontánea de situaciones urbanísticas complejas, persistentes en el tiempo, ya no son parte de la información del plan, sino que constituyen los argumentos para una futura planificación. El primer paso para plantear futuras soluciones es el reconocimiento apropiado de los problemas y temas más urgentes. Se pueden identificar cuatro grandes temas para establecer una clasificación sencilla de los mismos:

- Dinámica hídrica
- Urbanización y vivienda
- Espacios libres, red de espacios públicos y áreas rurales
- Infraestructura y servicios

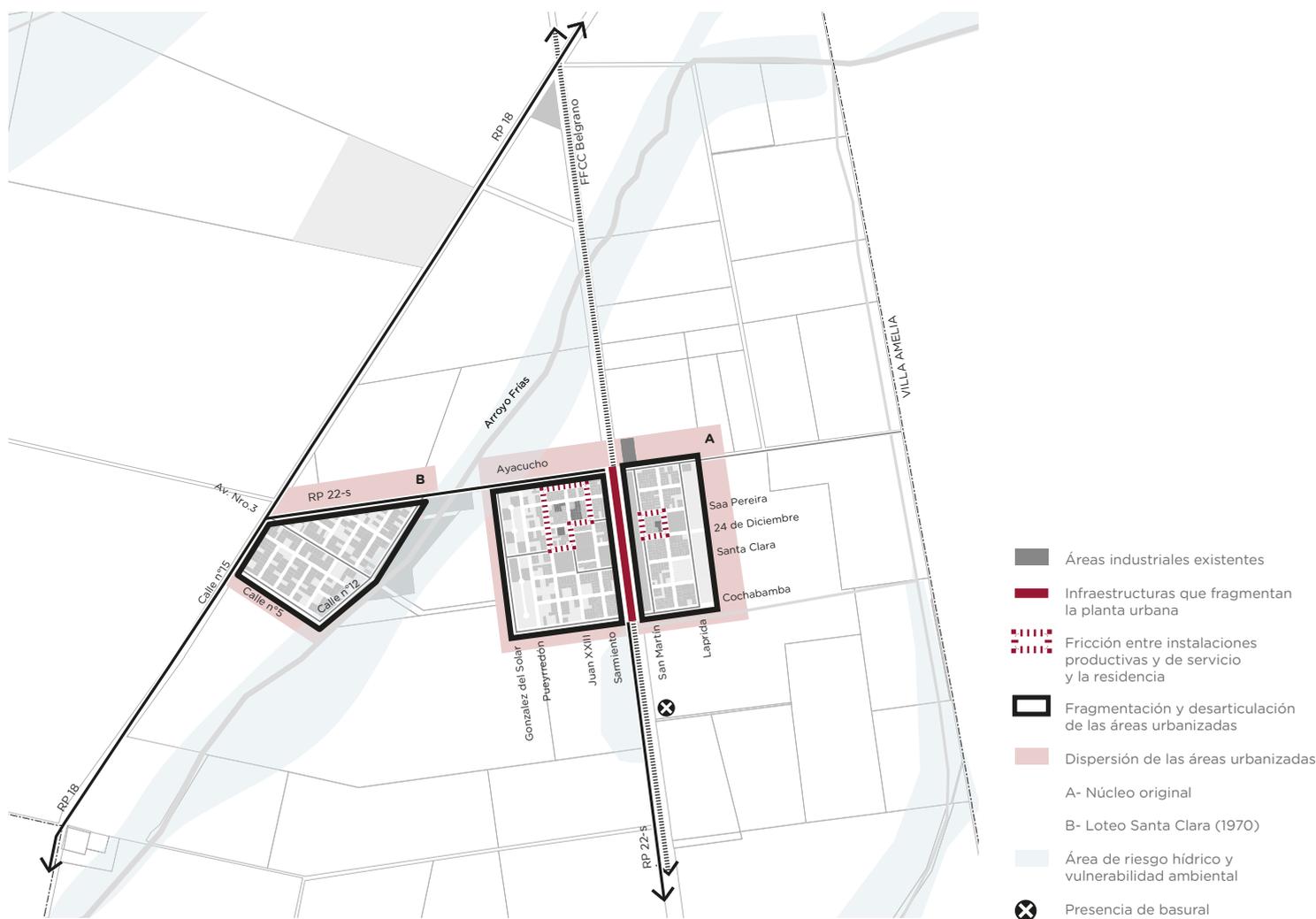


### Plano 11. Problemas referidos a la dinámica hídrica

#### Dinámica hídrica

El distrito de Coronel Domínguez se encuentra dividido principalmente entre las cuencas del arroyo Frías, al sur y al este, y del arroyo Saladillo, al oeste; correspondiendo la mayor parte de la superficie y la totalidad de la planta urbana a la primera. Una pequeña porción al sur del distrito aporta al arroyo Seco. Se registran, principalmente, los siguientes problemas:

- La cuenca del arroyo Frías comienza en el distrito de Carmen del Sauce, por lo que Coronel Domínguez recibe los aportes rurales provenientes de esa localidad. La pendiente general del terreno tiene una marcada dirección suroeste-noreste, convergiendo en una serie de líneas de escurrimiento con la misma orientación.
- En su trayecto, el brazo norte del arroyo Frías debe atravesar la ruta provincial N° 22-S y las vías del Ferrocarril Gral. M. Belgrano. Estas alcantarillas tienen dimensiones acotadas, debiendo ser ampliadas para prevenir embalsamientos hacia aguas arriba que afecten zonas urbanas y rurales.
- Toda la planta urbana se ubica aguas arriba del cruce del arroyo con la ruta provincial N°22-S, acceso a la localidad desde la ruta provincial N°18. Esto significa que resulta fundamental el correcto funcionamiento de dicha alcantarilla.



**Plano 12. Problemas referidos a la urbanización y la vivienda**

### Urbanización y vivienda

En materia de urbanización y vivienda, en esta localidad como en general en el resto de los núcleos urbanos del AMR, se registran problemas comunes: importantes procesos expansivos caracterizados por sumar loteos de vivienda a las plantas urbanas originales sin incorporar en forma simultánea espacios públicos, infraestructuras y servicios. En términos particulares, en este caso se identifican los siguientes problemas:

- Desconexión entre la planta urbana original y el barrio Santa Clara, anexado con posterioridad generando dificultades al momento de extender los servicios (principalmente las redes de gas, agua y cloacas), como también al momento de resolver

la recolección de residuos sólidos urbanos.

- Carencia de instrumentos normativos apropiados para regular el desarrollo de nuevos procesos de urbanización y falta de definición de una política clara de localización industrial; ambigüedad en las normas vigentes.
- Fragmentación y desarticulación del núcleo histórico por la presencia del cuadro de estación ferroviaria y de las vías del Ferrocarril Gral. M. Belgrano, con la existencia de dos cruces viales en los extremos, lo cual genera una desconexión entre los sectores este y oeste.
- Presencia de viviendas en condición de intrusión.



**Plano 13. Diagnóstico de problemas y potencialidades en los espacios libres**

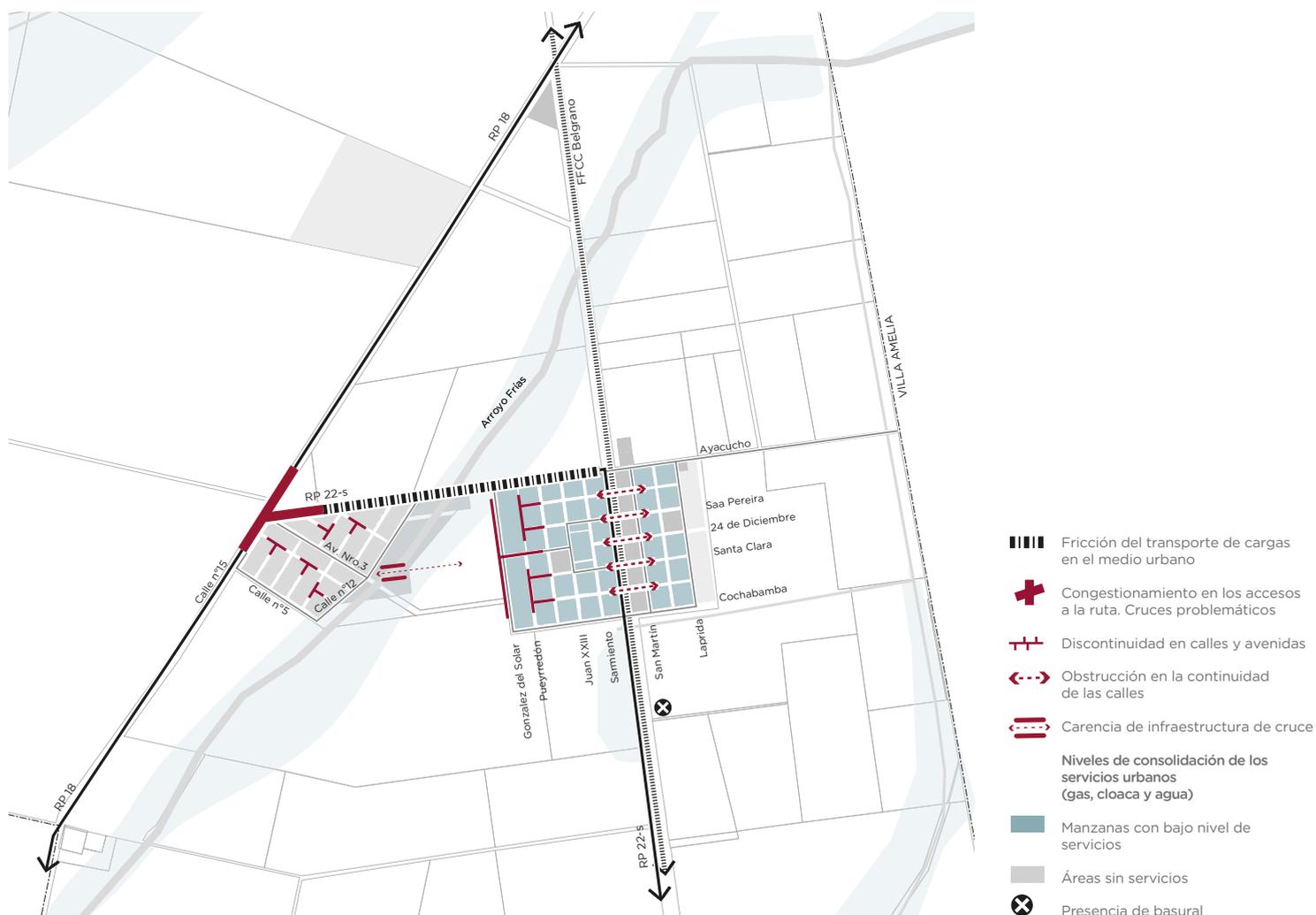
### Espacios libres, red de espacios públicos y áreas rurales

Un fenómeno también recurrente en el AMR es la carencia de espacios públicos de jerarquía y/o la falta de aprovechamiento de situaciones paisajísticas especiales. Otro tema recurrente es la falta de visualización del territorio rural, en términos de construcción del paisaje natural que rodea a los centros urbanos, cuyo tratamiento podría significar además de la incorporación de áreas verdes su incorporación a un circuito de recorridos y nuevas vivencias en contacto con la naturaleza. En términos particulares, se registran en este caso los siguientes problemas:

- Falta de infraestructura adecuada para recorrer adecuadamente la continuidad del borde del brazo del arroyo Frías, lo cual

mejoraría el contacto y disfrute de la población de sus condiciones paisajísticas particulares.

- Disponibilidad del sector verde del predio del cuadro de estación del Ferrocarril M. Belgrano como gran equipamiento patrimonial, recreativo, cultural y deportivo para toda la población de Coronel Domínguez.
- Presencia de áreas de vulnerabilidad ambiental por la existencia de un basural a cielo abierto, y de áreas de riesgo hídrico por el anegamiento de campos y de sectores urbanos (en especial del barrio Santa Clara).



**Plano 14. Diagnóstico de problemas y potencialidades en las infraestructuras y servicios**

### Infraestructuras y servicios

En términos de infraestructura y servicios, en esta localidad como en general en el resto de los núcleos urbanos del AMR, se registran problemas comunes importantes vinculados, como ya se dijo, a los procesos expansivos. También, los que se generan por falta de recursos en muchas comunas y/o municipios para afrontar el costo significativo que representa el desarrollo de las obras. En términos particulares, en este caso se identifican los siguientes problemas:

- Conflictividad en el sistema de movilidad, en especial en el acceso a la localidad desde la ruta provincial N°18, y falta de continuidad de los trazados de calles y avenidas en el núcleo histórico por la presencia y extensión del predio ferroviario.

- Fricción del transporte de cargas y de maquinarias agrícolas en sectores urbanos (especialmente durante la época de cosechas y siembra) debido a que dicho tránsito provoca conflictos a la población local y un alto impacto ambiental.
- Complicaciones en la continuidad de las calles y avenidas, en especial entre las calles Pueyrredón y González del Solar, por la nueva urbanización que obstruye la prolongación de los trazados, entre otras.
- Carenza de conectividad adecuada entre el barrio Santa Clara y la planta urbana histórica.
- Falta de tratamiento integral de la problemática hídrica.
- Déficit de provisión de infraestructuras y servicios.

## 58 IDENTIFICACIÓN DE LAS POTENCIALIDADES LOCALES

Entre las potencialidades reconocidas en Coronel Domínguez se destaca que esta comuna conserva la identificación de su núcleo urbano de manera independiente, gracias a la presencia de áreas rurales intermedias que distancian la planta urbana de otras localidades. Asimismo, especialmente en las últimas décadas, se posiciona con una fuerte identidad de ciudad jardín, especialmente por las características del barrio residencial Santa Clara. En relación a los tres grandes temas antes detallados, se identifican las siguientes potencialidades locales:

### Urbanización y vivienda

- Disponibilidad de suelo vacante dentro de la planta urbana para contribuir a paliar el déficit de vivienda mediante el desarrollo de una política de completamiento.
- Posibilidad de replantear el uso y disponibilidad de la gran parcela ferroviaria, de relevante valor histórico y de gran potencialidad como espacio público, para que integre diversas actividades recreativas, culturales y deportivas y también como espacio de encuentro para todos los ciudadanos. Este punto es la principal línea de acción política de esta gestión comunal, la puesta en valor del sector ferroviario con la idea de generar un paseo cultural acompañado por la presencia de algunas

casas históricas próximas.

- Posibilidad de desarrollar nuevos trazados y equipamientos que fortalezcan la integración entre las dos áreas urbanas presentes en la localidad.

### Espacios libres y red de espacios públicos

- Presencia de elementos de valor patrimonial y paisajístico, con capacidad de configurar una estructura de espacios públicos que integren el núcleo histórico con el barrio Santa Clara.
- Presencia del arroyo Frías (de gran potencial paisajístico-recreativo), que posibilita prever la incorporación de nuevos espacios públicos en torno al mismo, junto a futuros proyectos deportivos y recreativos.
- Presencia de un fuerte perfil recreativo con relación a la condición de ruralidad que registra, incluyendo la revalorización del antiguo casco de estancia y predio La María.

### Infraestructuras y servicios

- Presencia de importantes vías de comunicación y transporte, entre las que se destacan el Ferrocarril Gral. M. Belgrano, la ruta provincial N°18 y la ruta provincial N°22-S.
- Posibilidad mejorar la conectividad con la restitución del puente sobre el arroyo Frías, entre el barrio Santa Clara y la planta urbana histórica.
- Posibilidad de revalorizar las vías de estructuración urbana, en especial la ruta provincial N°22-S, mejorando la conectividad entre los sectores urbanos y promoviendo la apertura de nuevos trazados (en especial la calle 24 de Diciembre) y mejora de la conexión de los existentes.

Recuperación del Camping  
Comunal "Islas Malvinas"



Sector de juegos en el predio del  
cuadro de Estación de FFCC





### CAPÍTULO 3.

## PROPUESTA

El Plan Urbano Local (PUL) de Coronel Domínguez está pensado para ser desarrollado en un escenario temporal fijado hasta el 2030, aproximadamente. Parte de la agenda de trabajo a sostener en dicho plazo se basa en una serie de acuerdos compartidos con el resto de las localidades que integran el ECOMR, con acciones que comprometen a los distintos niveles del Estado.

El PUL define el proyecto urbanístico deseado y posible de transformación a futuro de la comuna. Es una herramienta para impulsar modificaciones en su estructura física y funcional, ordenar la acción pública y promover la inversión privada.

Contiene directrices generales de ordenamiento integral del territorio comunal y define proyectos de carácter estructural para el logro de un desarrollo positivo. Fija procedimientos (modalidades e instrumentos) para orientar la gestión local.

Propone una estrategia para la transformación urbanística, basada en la definición de las políticas generales a aplicar en todo el territorio local referidas a los distintos temas que inciden en el desarrollo urbano: ordenamiento de suelo, sistema vial, espacios públicos, equipamientos colectivos e infraestructura y servicios básicos. Define también las políticas a aplicar en temáticas sectoriales más específicas: vivienda; accesibilidad y movilidad; patrimonio histórico, arquitectónico y urbanístico; industria, servicios y medio ambiente.



## 62 RELACIÓN ENTRE EL PLAN METROPOLITANO Y EL PLAN URBANO LOCAL

### CRITERIOS GENERALES

Las Directrices de Ordenación Territorial (DOT) han fijado criterios comunes a sostener por parte del conjunto de localidades ECOMR en materia de: (1) definición de patrones de urbanización y usos del suelo sostenibles; (2) protección y optimización de recursos ambientales y patrimoniales; (3) estructuración de la accesibilidad y conectividad en forma eficiente; (4) promoción de un desarrollo integral, productivo y de servicios; (5) mejora en las condiciones de saneamiento ambiental e infraestructuras; (6) coordinación estratégica y asociativa de actores; y (7) distribución policéntrica y equilibrada de equipamientos y servicios. Los preceptos antes mencionados pueden sintetizarse en catorce criterios generales:<sup>1</sup>

1. *Favorecer la diversidad del territorio y mantener la referencia de su matriz biofísica.* La diversidad es un valor del territorio. Los objetivos de equilibrio nunca deben entenderse como propuesta de homogeneización. La matriz biofísica es un referente seguro para los proyectos de futuros ámbitos territoriales.
2. *Proteger los espacios naturales, agrarios y no urbanizables en general, como componentes de la ordenación del territorio.* Aquellas áreas que en el planeamiento urbanístico de base municipal son a menudo periféricas o residuales pasan a ser elementos fundamentales y estructurantes en la ordenación del territorio.
3. *Preservar el paisaje como un valor social y un activo económico del territorio.* El paisaje es la imagen que nos transmite el territorio, a través de la cual somos capaces de sentirlo e identificar nuestra pertenencia y arraigo a un lugar. El paisaje es hoy también un factor, a veces muy importante, de creación de riqueza.
4. *Moderar el consumo de suelo.* El suelo con aptitud para la implantación urbana e industrial es un recurso escaso, cuyo despilfarro, a menudo evidente, debe evitarse de cualquier manera. Una utilización más eficiente de las áreas ya urbanizadas sería un objetivo a mantener en todo momento. El déficit habitacional y la capacidad de los tejidos urbanos consolidados para albergar nuevas viviendas son dos índices claves para evaluar cualquier política de expansión del suelo urbano. Las áreas de expansión deben estar condicionadas, preferentemente, a la consolidación de la planta urbana existente.
5. *Favorecer la cohesión social del territorio y evitar la segregación espacial de las áreas urbanas.* La cohesión social es uno de los tres pilares de la sostenibilidad. El planeamiento terri-

1. Con algunas mínimas modificaciones, los criterios generales se basan en los Criterios de Planeamiento Territorial desarrollados por Juli Esteban. Véase: Esteban, J. (2004). Criteris de planejament territorial. Generalitat de Catalunya. Departament de Política Territorial i Obres Públiques Secretaria per a la Planificació Territorial. Programa de Planejament Territorial.

torial debe favorecer la cohesión, promoviendo el verdadero equilibrio territorial, aquel que se refiere al acceso de todos los habitantes a los equipamientos y servicios.

6. **Proteger y potenciar el patrimonio urbanístico que vertebra el territorio.** El AMR tiene un sistema de ciudades y comunas que a lo largo de la historia han sido la columna vertebral de su territorio. Se trata de un rico patrimonio urbanístico que hay que proteger y reforzar en su papel estructural del desarrollo territorial, frente a implantaciones ex-novo, pretendidamente autónomas pero a menudo parasitarias de aquel sistema histórico.
7. **Facilitar una política de vivienda eficaz, asequible y urbanísticamente integrada.** Las políticas de fomento de la vivienda, en especial de vivienda asequible, deben centrarse en las ciudades y comunas con mayor entidad urbana, lo cual sin duda favorecerá la integración y el acceso a los servicios de los nuevos habitantes. El planeamiento local debe contemplar las directrices de reequilibrio del espacio para viviendas –y también para actividades económicas y equipamientos–, sobre todo en el contexto de una creciente integración funcional de cada sistema o corredor urbano. Asimismo, en cada nuevo desarrollo urbanístico deberá considerarse un porcentaje de lotes, para cubrir el déficit de vivienda social en sectores medios y sectores de más bajos recursos.
8. **Propiciar la convivencia de actividades y viviendas en las áreas urbanas y racionalizar la implantación de polígonos industriales y terciarios.** Convendrá fomentar, a través de los tipos edificatorios y las normativas de usos, la convivencia en

la ciudad de viviendas y de todo tipo de actividades compatibles con las mismas, en especial el comercio y las oficinas. Las actividades que por su naturaleza o dimensión requieran una implantación separada pueden justificar la creación de áreas especializadas bajo los criterios de minimizar su número, tener una ordenación coherente con su entorno, disponer de accesibilidad suficiente y mancomunar cargas y beneficios entre municipios interesados.

9. **Velar por el carácter compacto y continuo de la extensión urbana.** Reafirma el rechazo, ya apuntado anteriormente, a las implantaciones aisladas. Asimismo, preconiza que los crecimientos urbanísticos por extensión se produzcan según lógicas de continuidad de las tramas urbanas existentes y tengan unas densidades que comporten un buen aprovechamiento del suelo que se urbaniza.
10. **Velar por el carácter continuo de la red de espacios libres.** Las regulaciones normativas provinciales y nacionales identifican los principales espacios naturales protegidos (ej. Ley N°25.675, Ley Prov. N°11.717, entre otras), no obstante, no garantizan la conectividad entre sus elementos. Se trata de articular las piezas aisladas, a través de la incorporación de nuevos conectores, que se verifican y diseñan.
11. **Reforzar la estructura nodal del territorio a través del crecimiento urbano.** El sistema urbano del AMR tiene una rica estructura nodal, a la vez que en las últimas décadas ha sufrido un proceso continuo de dispersión en el territorio. Se trata de que en el futuro el desarrollo urbanístico que pueda producirse cambie las pautas habituales de aumento

64

de la dispersión por las de contribuir a reforzar los nodos principales del territorio. Es bastante claro que el aumento del peso de las localidades del AMR conducirá a un modelo mejor -funcional, social y ambiental- que la contumacia en la dispersión.

12. *Hacer de la movilidad un derecho y no una obligación.* Nunca se puede garantizar que determinados ciudadanos tendrán el lugar de trabajo cerca de su vivienda, pero en un modelo de áreas residenciales de baja densidad y áreas especializadas de actividad económica, puede asegurarse que todos lo tendrán lejos y con improbable transporte público. Tejidos urbanos mixtos y compactos pueden liberar a muchas personas de la obligación de desplazarse en vehículo privado para ir al trabajo o acceder a los equipamientos y servicios. Asimismo, al igual que otras redes de servicio, la accesibilidad al transporte público debe ser una condición principal para los desarrolladores y gobiernos locales a la hora de plantear nuevas áreas de expansión, tanto residenciales como productivas.
13. *Facilitar el transporte público mediante la polarización y la compacidad de los asentamientos.* A través del reforzamiento nodal que se preconiza en el criterio 11 y del carácter compacto y mixto de los tejidos urbanos que se propone en los criterios 10 y 12, se crean las condiciones para dotar de un transporte público eficiente tanto a los movimientos intra-urbanos como a los inter-urbanos.
14. *Atender especialmente la vialidad que estructura territorialmente los desarrollos urbanos.* El planeamiento del territorio

ha de poner especial atención en aquellas propuestas viarias que por capacidad y trazado pueden estructurar las extensiones periféricas y los aglomerados supramunicipales de los últimos decenios. Aquellas vías que no han podido ser abordadas por planes urbanísticos municipales por la insuficiencia de su ámbito y que tampoco, por otras razones, han sido consideradas en los planes de carreteras.

### CRITERIOS PARTICULARES ADOPTADOS PARA LAS LOCALIDADES DEL CUADRANTE OESTE

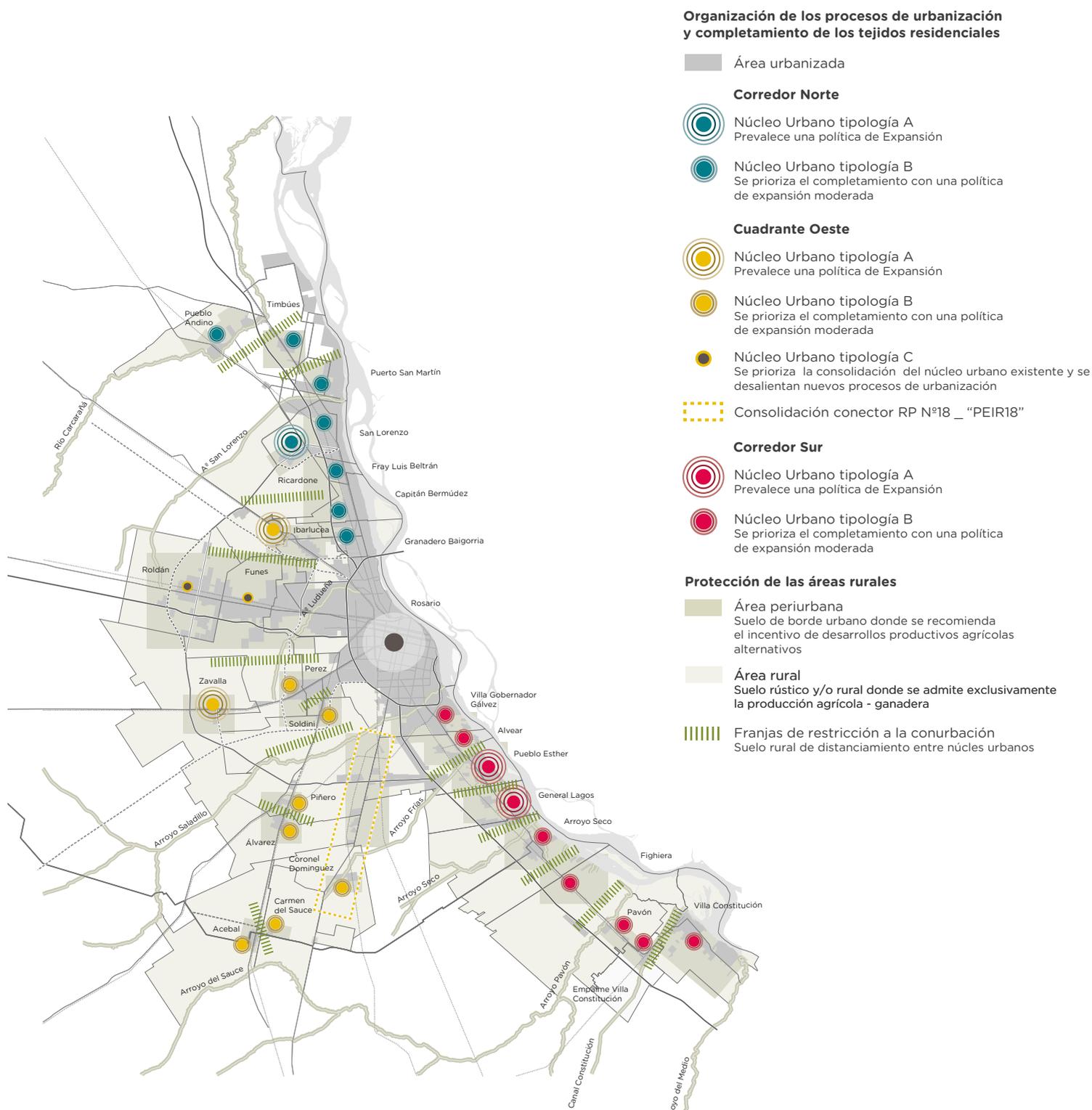
Las localidades que conforman el Cuadrante Oeste Metropolitano comparten ciertos rasgos particulares que las distinguen en el contexto territorial del AMR y que, por tanto, merecen una consideración especial en cuanto a las estrategias de planeamiento. Se trata de núcleos urbanos independientes que mantienen su identidad gracias a la presencia de áreas rurales que las circundan y distancian evitando un proceso intensivo de conurbación (como sí se ha dado en el Corredor Norte). Mayormente, son franjas diferenciadas y delineadas en torno a los arroyos, cañadas y áreas rurales, que reconocen diversos corredores viales como ejes centrales de conexión (autopista Rosario-Córdoba, rutas nacionales N°34, N°9, N°33, A012 y rutas provinciales N°14, N°34-s, N°20-s).

En relación con los usos industriales, a nivel metropolitano se apunta a evitar la yuxtaposición de la residencia con la actividad productiva de mayor impacto ambiental, sin desalentar la convivencia de la vivienda con usos productivos compatibles y de menor impacto. Asimismo, el reordenamiento de las actividades productivas y las áreas logísticas favorecerá la convivencia de los diversos usos existentes en cada localidad del cuadrante. Una perspectiva integral de la localización de las industrias y empresas que considere su relación con la residencia permitiría mejorar la convivencia entre ambas partes.

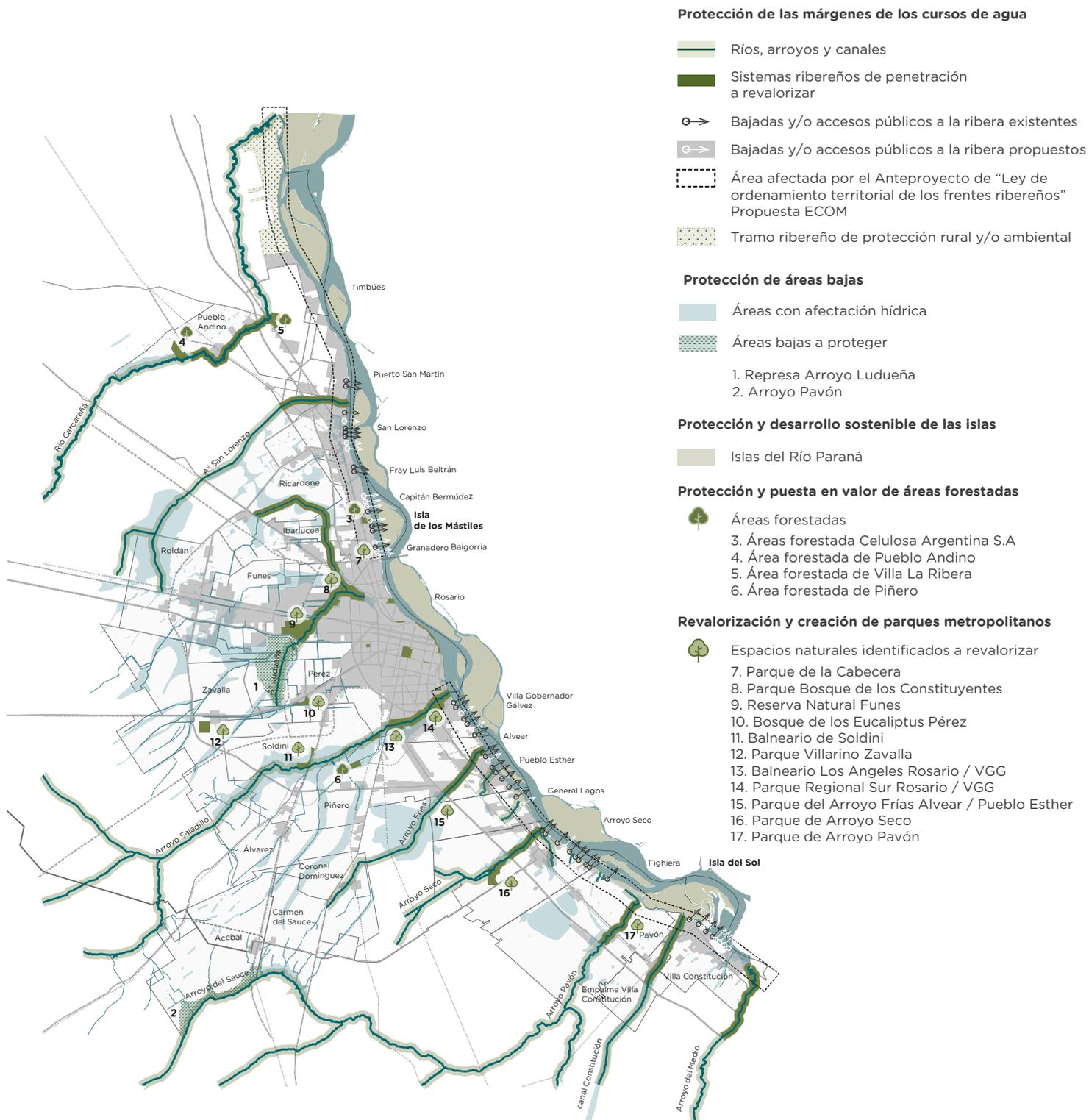
La protección de sus recursos naturales y la generación de nuevas áreas verdes de esparcimiento se consideran un aporte no sólo al desarrollo local sino también al metropolitano. Se valoran los componentes ambientales y paisajísticos que estructuran el

territorio metropolitano y constituyen factores clave para mejorar la calidad de vida de los habitantes. Se pretende integrar una serie de acciones que apunten a conservar, recuperar, mejorar y rehabilitar los elementos del medio natural que se encuentran degradados y proteger aquellos recursos no intervenidos o con un potencial desaprovechado.

La aspiración de contar con un sistema de ciudades conectadas por una accesibilidad y conectividad eficiente se logrará en la medida en que se puedan articular y ordenar distintas formas de conectividad (vial, ferroviaria de carga y de pasajeros) conformando un sistema en red. Para optimizar el desarrollo de una región, cada unidad territorial menor (municipios y comunas) debe ser parte de una propuesta que apunta a la consolidación de un modelo territorial en el cual concurren dos escalas de ordenación urbanística: la metropolitana y la local. Este modelo será el que defina el rumbo de la reestructuración económica y social de toda el área, mediante una estrategia basada en objetivos de carácter territorial. De este modo, se pretenden identificar los grandes sistemas que le serán tributarios: la canalización del transporte de cargas, la consolidación de los corredores interurbanos, priorizando el transporte de pasajeros, y la articulación intercomunal como alternativa a las vías regionales.

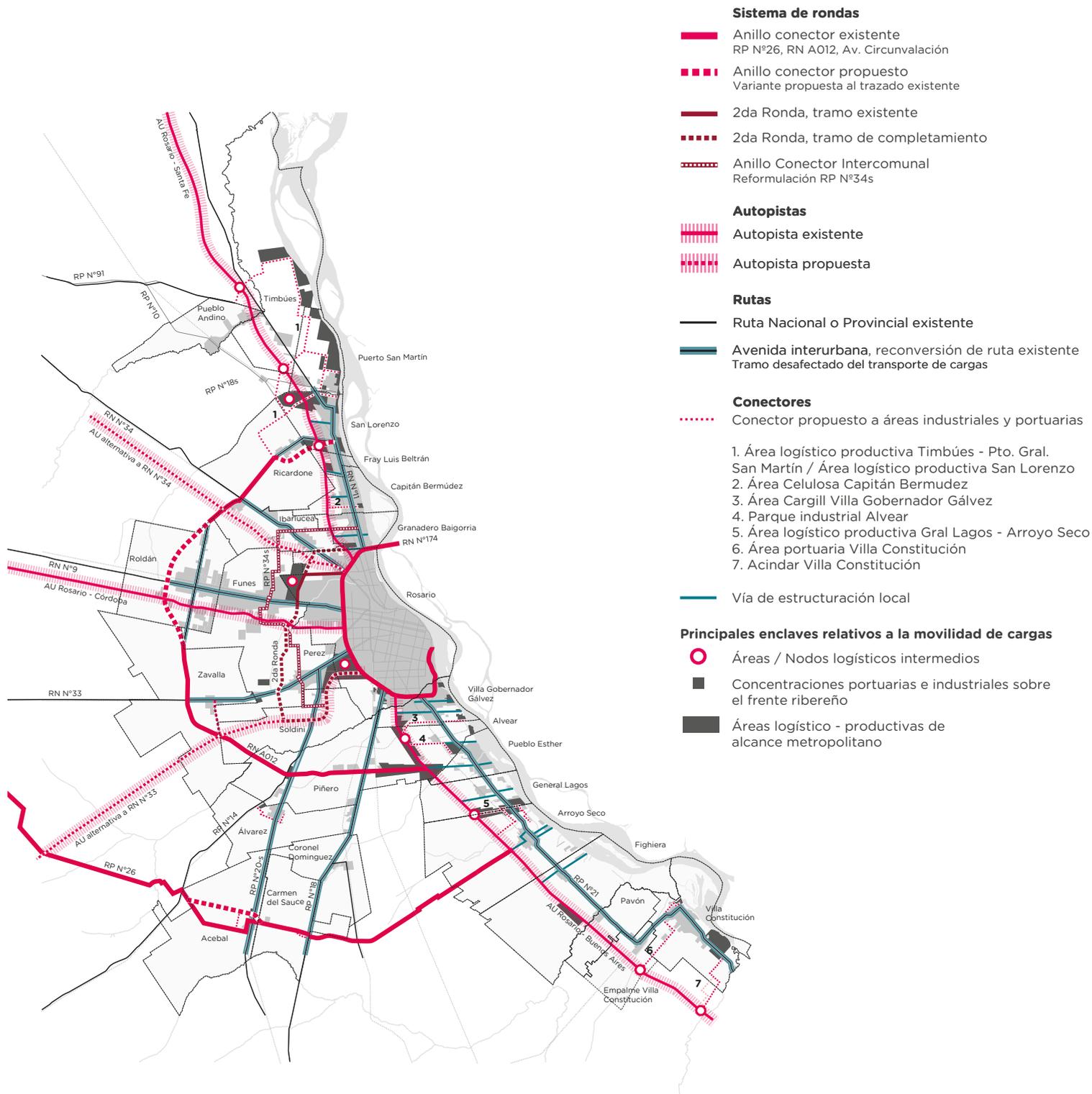


Plano 15. Definición de patrones de urbanización y uso del suelo sostenible

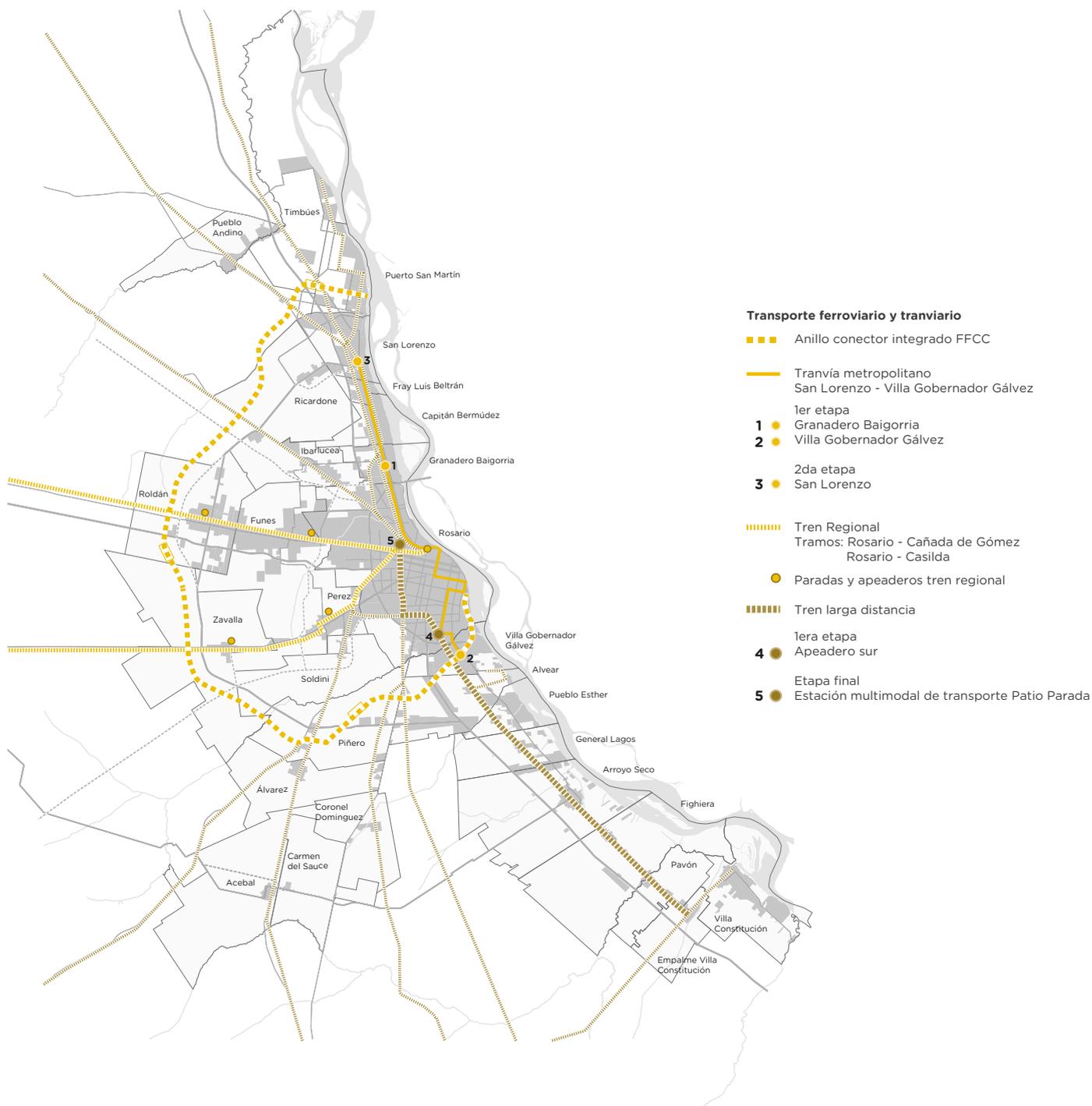


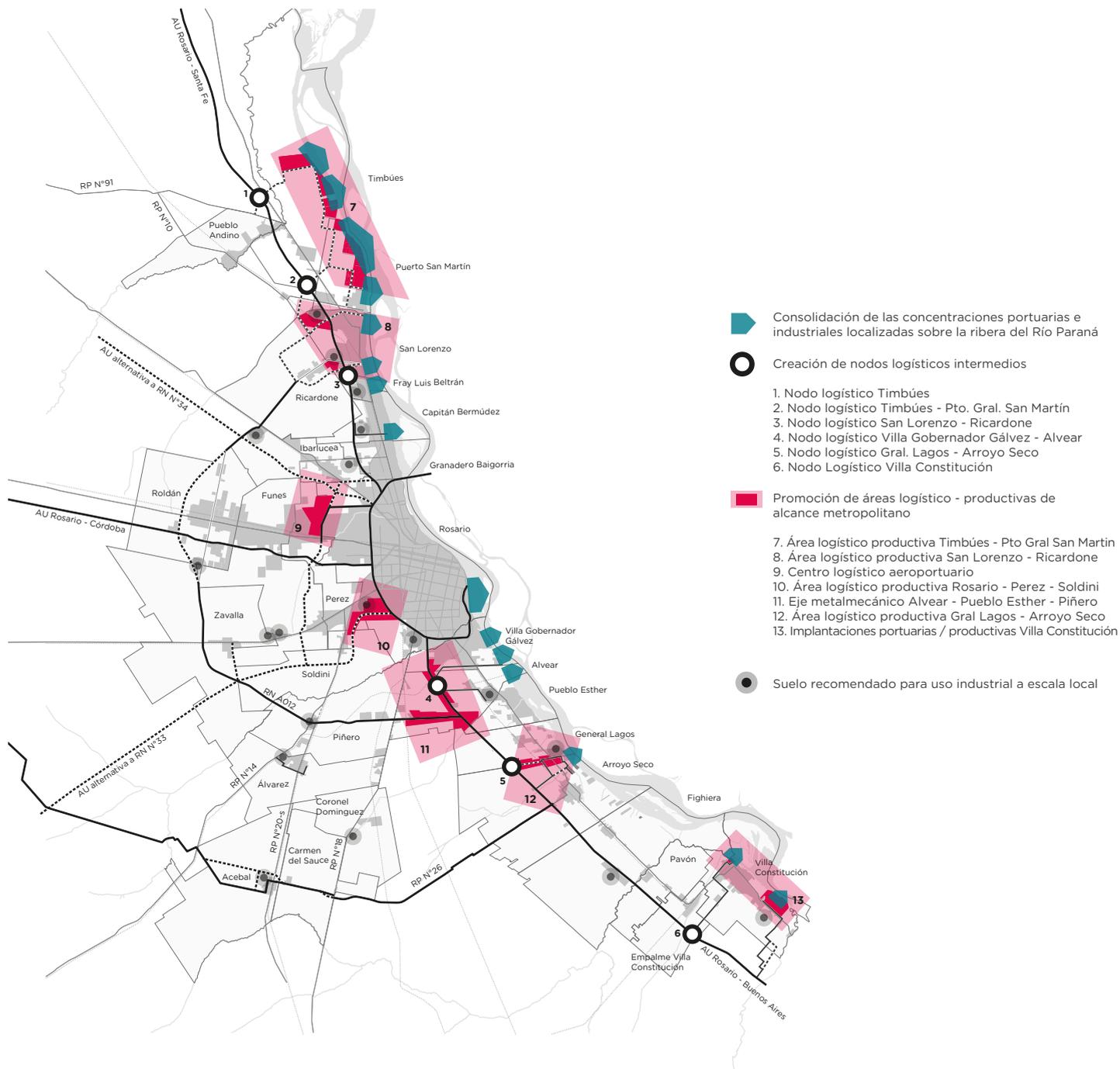
Plano 16. Protección y optimización de los recursos ambientales y patrimoniales





Planos 17 y 18. Estructuración de la accesibilidad y conectividad en forma eficiente





Plano 19. Promoción de un desarrollo integral productivo y de servicios

**Provisión de servicio de agua apta para consumo**

**Tomas de agua, plantas potabilizadoras, estaciones de bombeo**

- ▼ Existentes
  1. Planta potabilizadora Rosario
  2. Estación de bombeo
- ▽ A ampliar
  3. Planta potabilizadora G.Baigorria
- ▽ Propuestas
  4. Planta potabilizadora en Timbúes
  5. Planta potabilizadora en Figuiera
  6. Cisterna y Estación de bombeo

- Acueductos existentes
- - - Acueductos en ejecución
- ..... Acueductos a ejecutar (1ra etapa)
- ..... Acueductos a ejecutar (2da etapa)

**Saneamiento hídrico de líquidos cloacales**  
**Planta de tratamiento de líquidos cloacales**

- Existentes
- A reformular
- Propuestas
  4. Planta Depuradora Rosario Norte
  5. Planta Depuradora Rosario Sur
  6. Planta Depuradora en Zavalla

**Erradicación de basurales, reparación y recuperación de terrenos contaminados**

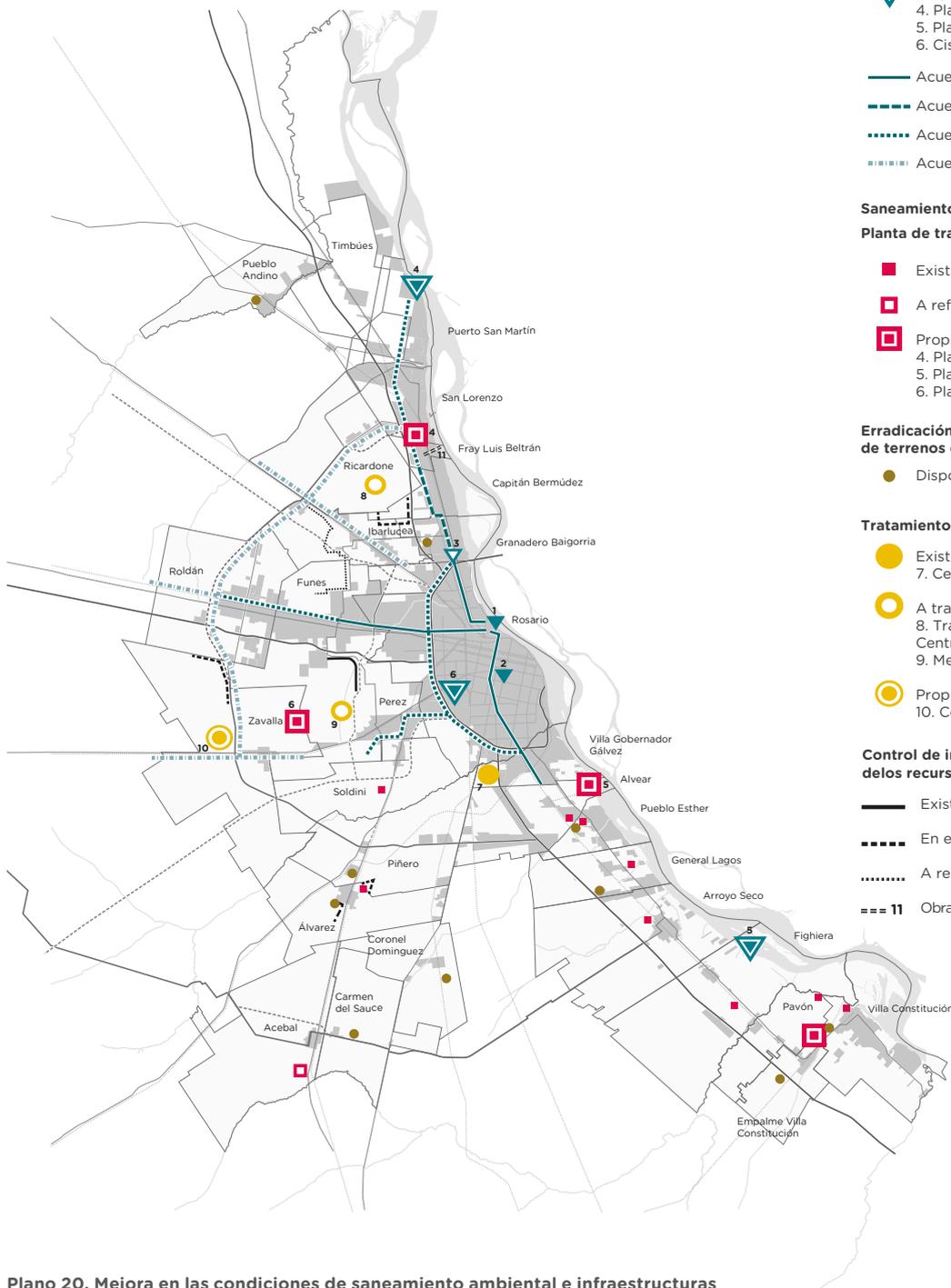
- Disposición final de residuos (a erradicar)

**Tratamiento y disposición de Residuos Sólidos Urbanos**

- Existentes
  7. Centro GIRSU en Villa Gobernador Gálvez
- A transformar
  8. Transformación del relleno de Ricardone en un Centro GIRSU
  9. Mejoramiento del relleno de Pérez
- Propuestas
  10. Centro GIRSU con localización a definir en COM

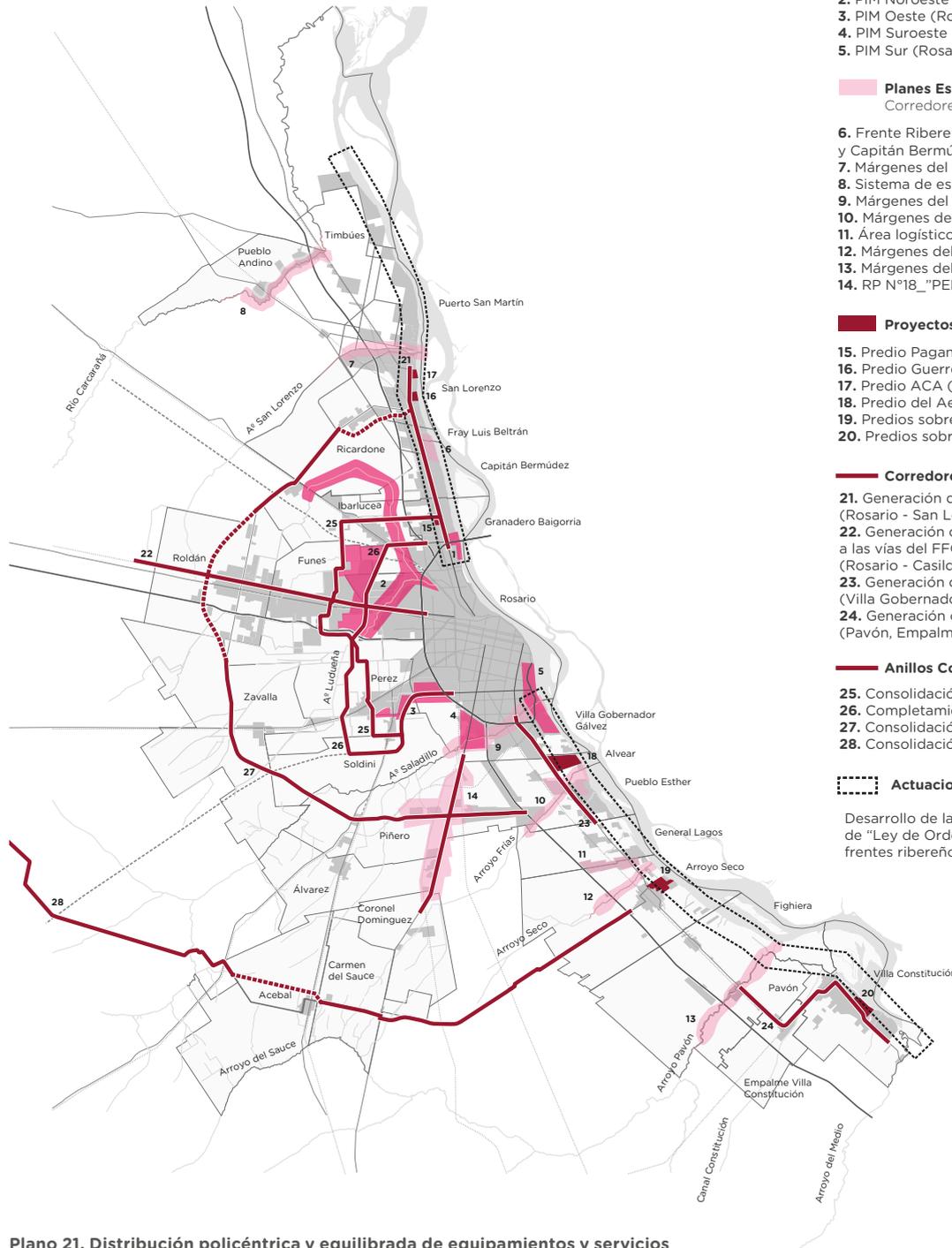
**Control de inundaciones y manejo responsable de los recursos hídricos Presas retardadoras**

- Existentes
- - - En estudio
- ..... A replantear
- == 11 Obra hidráulica de protección y reservorio (Fray Luis Beltrán)



**Plano 20. Mejora en las condiciones de saneamiento ambiental e infraestructuras**





**Planes Especiales Interjurisdiccionales**

Rosario - Localidades linderas

1. PIM Norte (Rosario - G.Baigorria)
2. PIM Noroeste (Rosario - Ibarlucea - Funes)
3. PIM Oeste (Rosario - Pérez - Soldini)
4. PIM Suroeste (Rosario - V.G.Gálvez)
5. PIM Sur (Rosario - V.G.Gálvez)

**Planes Especiales Interjurisdiccionales**

Corredores Norte y Sur - Cuadrante Oeste

6. Frente Ribereño Fray Luis Beltrán y Capitán Bermúdez
7. Márgenes del Arroyo San Lorenzo
8. Sistema de espacios públicos del Río Carcarañá
9. Márgenes del Arroyo Saladillo
10. Márgenes del Arroyo Frías
11. Área logístico productiva en Gral. Lagos y Arroyo Seco
12. Márgenes del Arroyo Seco
13. Márgenes del Arroyo Pavón
14. RP N°18\_ "PEIR 18"

**Proyectos Especiales**

15. Predio Paganini (Granadero Baigorria)
16. Predio Guerrero Pagoda (San Lorenzo)
17. Predio ACA (San Lorenzo)
18. Predio del Aeroclub (Alvear)
19. Predios sobre la ribera (Arroyo Seco)
20. Predios sobre la ribera (Villa Constitución)

**Corredores viales integrados**

21. Generación del Corredor Metropolitano RN N°11 (Rosario - San Lorenzo)
22. Generación de un Corredor Metropolitano paralelo a las vías del FFCC Mitre (Rosario - Casilda)
23. Generación de un Corredor Metropolitano RN N°21 (Villa Gobernador Gálvez, Alvear y Pueblo Esther)
24. Generación de un Corredor Metropolitano RN N°21 (Pavón, Empalme Villa Constitución y Villa Constitución)

**Anillos Conectores Integrados**

25. Consolidación del Anillo Conector Intercomunal RP N°34s
26. Completamiento de la 2da Ronda
27. Consolidación del Anillo Conector A012
28. Consolidación del Anillo Conector RP N°26

**Actuaciones integradas Frente Ribereño Norte y Sur**

Desarrollo de la costa norte y la costa sur. Anteproyecto de "Ley de Ordenamiento Territorial de los frentes ribereños". Proyecto ECOM

Plano 21. Distribución policéntrica y equilibrada de equipamientos y servicios

## SÍNTESIS DE LAS ESTRATEGIAS DE DESARROLLO PARA EL CUADRANTE OESTE METROPOLITANO

El Cuadrante Oeste del Área Metropolitana de Rosario se extiende al oeste de la ciudad de Rosario, conformado por un marco territorial complejo que incluye diversos municipios y comunas. Las localidades que lo integran son: Ibarlucea, Funes, Roldán, Pérez, Zavalla, Soldini, Piñero, Álvarez, Coronel Domínguez, Acebal y Carmen del Sauce. Su estructura territorial está asociada a diferentes componentes viales y ferroviarios.

En el Cuadrante Oeste Metropolitano se reconocen distintos procesos de crecimiento y expansión urbana que, en general, responden al modelo de ciudad dispersa, que se distingue, especialmente, por presentar un patrón de urbanización basado en desarrollos residenciales de baja densidad, escasa dotación de infraestructuras y una movilidad apoyada, casi en exclusividad, en el uso del automóvil particular. Si bien este proceso de formación de áreas suburbanas se inicia en las localidades que fueron tradicionalmente centros recreativos estacionales y de fin de semana (Funes y Roldán), en las últimas dos décadas se incrementa esta dinámica también en el resto de las localidades de este cuadrante, como Ibarlucea, Zavalla, Soldini, Piñero y Álvarez. Frente a estas tendencias de crecimiento disperso, se propone una estrategia de contención

y reorientación de estos procesos, alentando las operaciones de completamiento del tejido urbano en todas las localidades.

Este cuadrante, por su gran conexión territorial, presenta un notable crecimiento, especialmente en los últimos años, de desarrollo de industrias y áreas calificadas para tal fin. A su vez, posee una extensa superficie de suelo destinada a actividades rurales extensivas, como también se destaca el desarrollo de actividades de producción fruti y flori-hortícolas en distintas comunas y municipios, que constituye un componente identitario del sector oeste metropolitano. Asimismo, se destaca un valioso sistema hídrico, al presentar un suelo atravesado por un gran número de canales, cauces, cañadas, paleo-cañadas, lagunas y sectores deprimidos, que forman parte de las cuencas de los arroyos Ludueña y Saladillo.

De acuerdo con los lineamientos generales del modelo de urbanización que se plantea para el Área Metropolitana de Rosario, en el Cuadrante Oeste se propone:

- Desarrollo de un sistema eficiente de movilidad integral, para evitar el paso de camiones por las plantas urbanas de las localidades del cuadrante y canalizando el transporte de cargas mediante un sistema de corredores logístico.
- Construcción de una nueva traza vial jerárquica como alternativa a la ruta nacional N°33 (en una primera instancia como ruta provincial), para encauzar el tráfico de cargas y evitar su ingreso a las plantas urbanas de Pérez, Soldini y Zavalla.
- Implementación de un “sistema de rondas”, conformado por dos circuitos metropolitanos diferentes: 1) la segunda ronda, para facilitar y mejorar la llegada al aeropuerto desde las distintas localidades (Granadero Baigorria, Ibarlucea, Funes, Pérez y Soldini); 2) el anillo conector intercomunal, rectificando y mejorando la ruta provin-

74

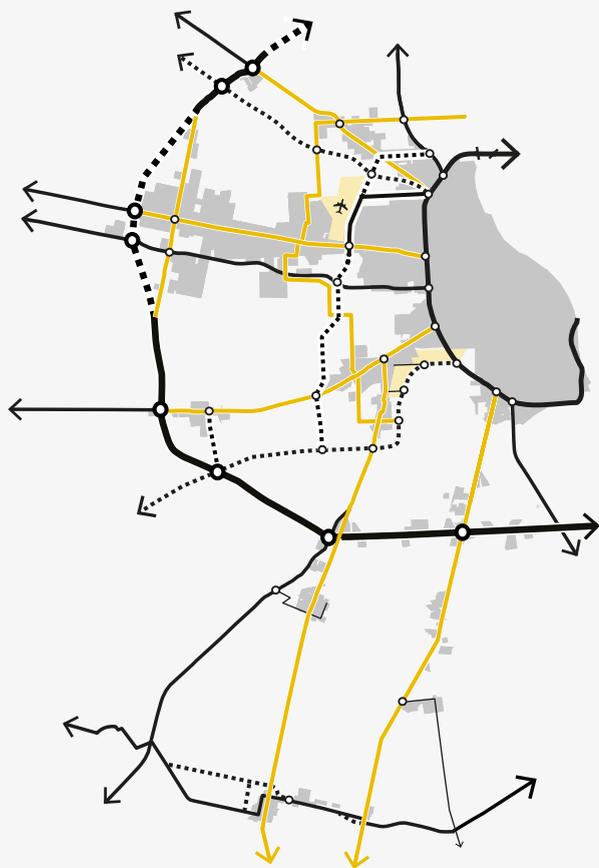
cial 34s, para reforzar la comunicación entre seis centros urbanos (Granadero Baigorria, Ibarlucea, Funes, Pérez, Soldini y Rosario).

- Reconversión de rutas en avenidas interurbanas, al atravesar cada núcleo poblado, mejorando la conexión entre los municipios y comunas que conforman el cuadrante.
- Consolidación y desarrollo de áreas logísticas productivas de carácter metropolitano, a fin de concentrar la actividad industrial, logística y de servicios en sectores estratégicos del Cuadrante Oeste; lo que permitiría que las industrias y el tránsito de carga convivan armónicamente con usos residenciales en el resto de la planta urbana, sin superponer actividades.
- Desarrollo de posibles soluciones para las situaciones deficitarias de hábitat que presentan diversos asentamientos irregulares existentes en las localidades del Cuadrante Oeste.
- Refuncionalización y puesta en valor del patrimonio histórico y arquitectónico, urbano y rural, presente en el ámbito territorial del Cuadrante Oeste del AMR.
- Protección ambiental, restricción a la urbanización y potenciación turística y recreativa en espacios de carácter metropolitano, especialmente junto a cursos de agua y/o grandes masas de forestación, aprovechando las características paisajísticas del territorio.
- Consolidación de las plantas urbanas, alentando el completamiento de los vacíos intersticiales localizados dentro de cada núcleo urbano y desalentando los procesos de expansión que generan dispersión.
- Definición de un plan de dotación y extensión de los servicios infraestructurales, en particular de provisión de agua potable y desagües cloacales.
- Diseño y materialización de pavimentos especiales, en calles y veredas, en sintonía y respeto por las condiciones paisajísticas particulares de algunas localidades; por ejemplo, Funes y Coronel Domínguez.

**Coronel Domínguez en el  
contexto del Cuadrante Oeste  
Metropolitano, 2019**

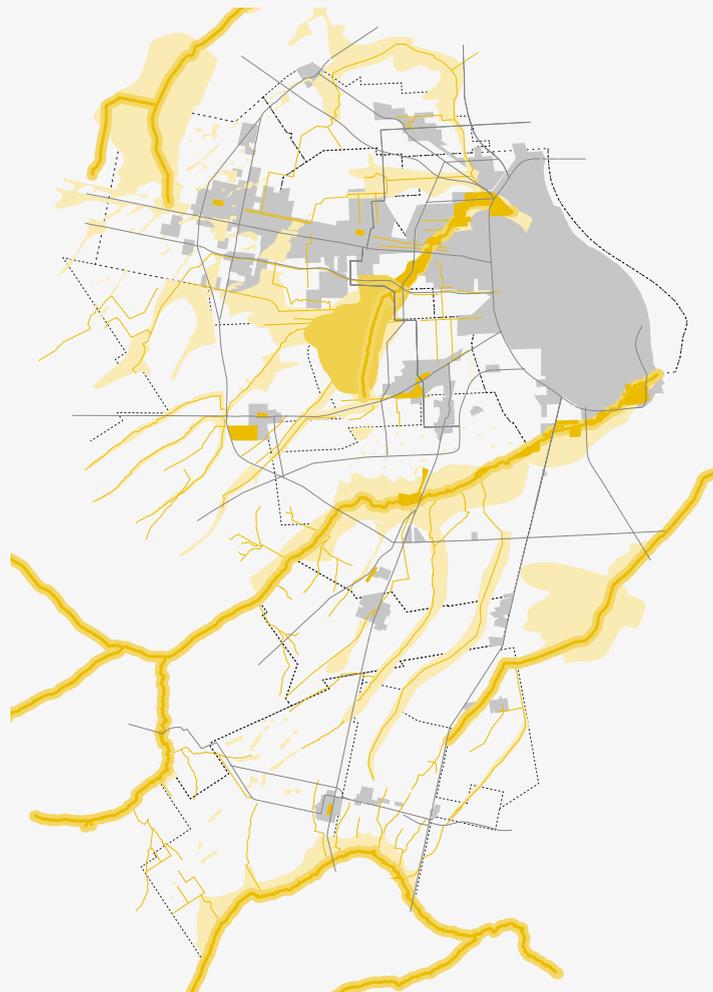






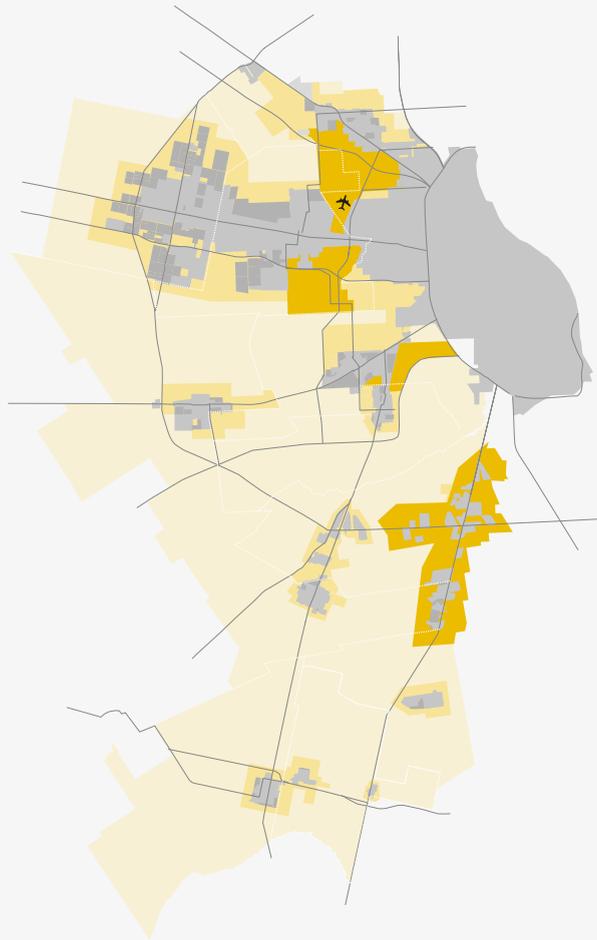
**Esquema de movilidad del transporte**

-  Corredores regionales de carga  
(Autopistas - Rutas nacionales y provinciales - Cinturón de Ronda Integrado)
-  Corredores regionales de carga proyectada
-  Propuesta de autopista alternativa RN-N°33 y RP N°26
-  Corredores interurbanos.  
Transporte de personas. Concentración del transporte público
-  Vías de de estructuración urbana Transporte de cargas
-  Área urbanizada
-  Área logística productiva Rosario-Perez-Soldini  
Sector aeropuerto
-  Aeropuerto Internacional "Islas Malvinas"



**Sistema ambiental integrado**

-  Distrito
-  Arroyos y cañadas
-  Áreas de riesgo hídrico
-  Área natural protegida sobre los cursos de agua
-  Área de valor paisajístico



**Criterios para el ordenamiento territorial**

- Área urbanizada existente
- Área periurbana
- Área rural
- Área para Proyectos Especiales
- Aeropuerto Internacional "Islas Malvinas"



**Plan Especial interjurisdiccional metropolitano RP N°18 (PIM R18)**

- Área urbana
- Área de expansión
- Área periurbana



## MODELO TERRITORIAL PROYECTUAL

### Propuesta integrada Directrices de Ordenamiento Territorial

#### Ordenación de las infraestructuras de la movilidad

-  Corredores regionales de carga  
(Autopistas - Rutas nacionales y provinciales - Cinturón de Ronda Integrado)
-  Corredores regionales de carga proyectada  
(Autopistas - Rutas nacionales y provinciales - Cinturón de Ronda Integrado)
-  Acceso existente
-  Acceso propuesto
-  Red de ferrocarril existente
-  Vía metropolitana interurbana  
Transporte de personas. Concentración del transporte público
-  Cinturón Vial Segunda Ronda RP34s  
(Transporte de cargas menores)
-  Cinturón Vial Segunda Ronda proyectado  
(Transporte de cargas menores)
-  Autopistas proyectadas
-  Conectores a áreas industriales
-  Vía de estructuración local  
Estructura de la dinámica local en función de la configuración metropolitana
-  Vías colectoras paralela al ferrocarril
-  Tren regional
-  Cinturón Ronda FFCC

#### Ordenación de las áreas urbanizadas

-  Área urbanizada ocupada o en proceso de ocupación
-  Área de expansión urbana  
Crecimiento de la planta urbana en forma programada
-  Suelo recomendado para uso industrial
-  Concentraciones industriales a mantener o limitar

#### Ordenación de los espacios libres

-  Área periurbana  
Incentivo de desarrollo productivos agrícolas alternativos
-  Área rural
-  Área natural protegida sobre cursos de agua
-  Áreas de valor paisajístico
-  Áreas con afectación hídrica
-  Presa Ludueña
-  Bajadas y/o accesos públicos al arroyo

#### Grandes infraestructuras de servicios

-  Planta de tratamiento cloacal
-  Aeropuerto Internacional "Islas Malvinas"

#### Planes Especiales

-  1 Plan Especial Interjurisdiccional RP N°18 "PEIR 18"
-  2 PIM Suroeste  
(Plan Especial Interjurisdiccional Rosario - VGG)
-  3 PIM Oeste  
(Plan Especial Interjurisdiccional Parque Recreativo Productivo Rosario - Pérez - Soldini)
-  4 Proyecto Ambiental Arroyo Ludueña (VER)



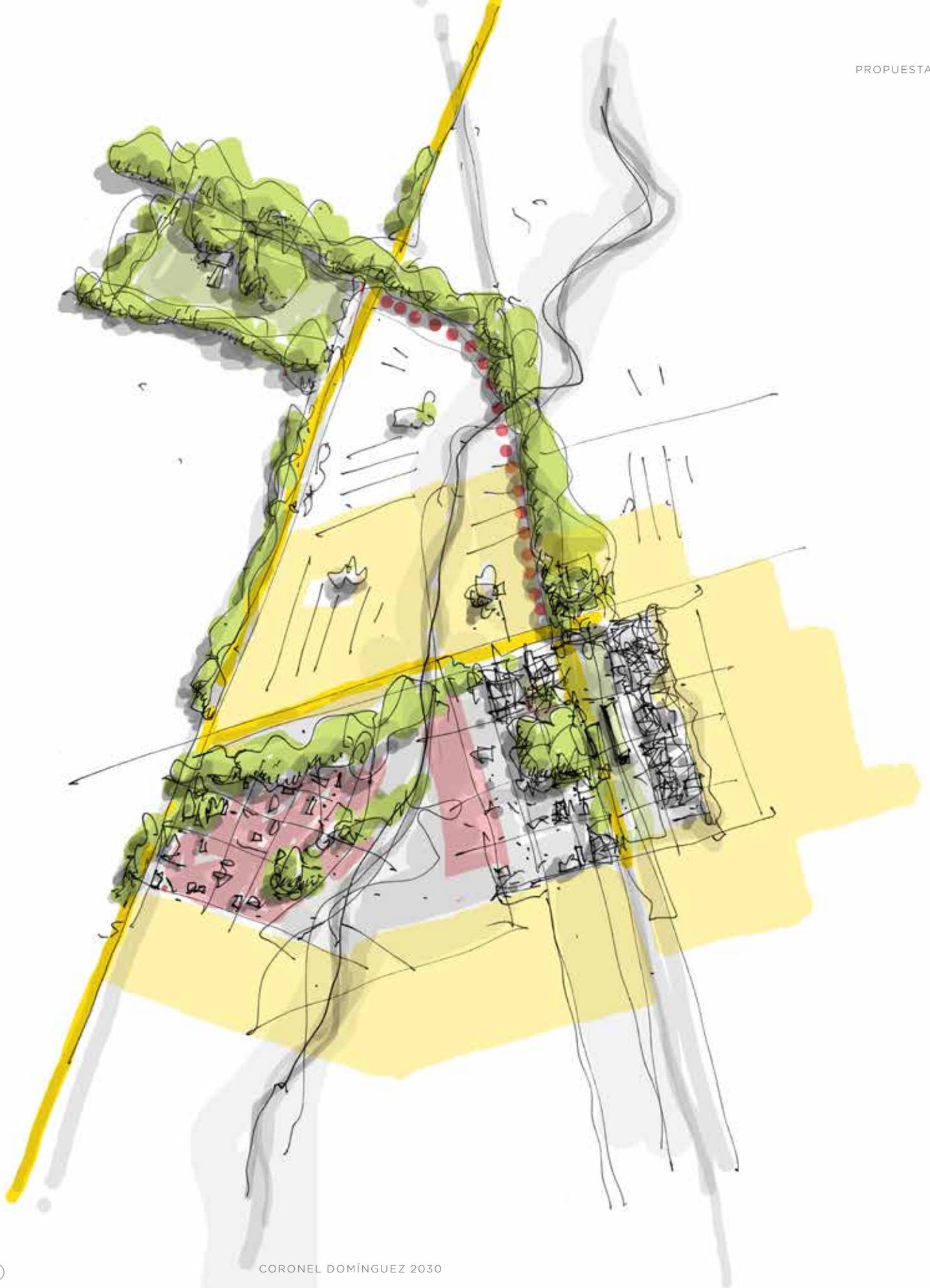
Plano 22. Modelo territorial proyectual



## 80 OBJETIVOS DE TRANSFORMACIÓN URBANA

Tres grandes objetivos generales de plan guiarán el futuro desarrollo de la comuna de Coronel Domínguez:

- 1. Consolidar las áreas urbanas mejorando la conectividad y relación entre los dos núcleos existentes.** A fin de evitar el desarrollo de futuras nuevas urbanizaciones dispersas, se propone completar los vacíos urbanos existentes mediante el desarrollo de acciones planificadas.
- 2. Ordenar los usos del suelo para el adecuado desarrollo de la producción.** Se propone planificar el ordenamiento de los distintos usos del suelo, a fin de preservar las áreas residenciales de inconvenientes provocados por otras actividades, pero garantizando y potenciando el desarrollo productivo de la localidad.
- 3. Potenciar el rol de ciudad jardín con dotación de equipamientos recreativos/paisajísticos.** La comuna de Coronel Domínguez se ha posicionado en las últimas décadas con un fuerte carácter residencial como “ciudad jardín”, caracterizada por la tranquilidad y el contacto con la naturaleza, en especial en el barrio Santa Clara. Por lo cual, se propone potenciar su rol residencial con políticas que reafirmen su condición de lugar de descanso y ocio.



## 82 CRITERIOS DE URBANIZACIÓN A NIVEL LOCAL

El análisis del déficit de vivienda se suma a otros factores para definir el suelo que se necesita urbanizar en cada localidad. Una propuesta complementaria a esa cuantificación podría venir de la mano del cálculo del futuro crecimiento demográfico, las previsiones de desarrollo económico -entre las cuales se encuentra la tendencia de crecimiento de los sectores que la gente elige para vivir- y los proyectos concretos de infraestructura y equipamientos. Los instrumentos con los que se aplican las políticas de urbanización pretenden en alguna medida afrontar esta complejidad de factores.

Aun cuando en las localidades del AMR se registra un importante proceso expansivo, el cual sin dudas excede las necesidades propias de crecimiento de los municipios o comunas, es importante destacar la necesidad de suelo para construir vivienda en los próximos 10 a 15 años en todo el AMR.

El estudio estadístico desarrollado para el AMR arroja un déficit cuantitativo crítico global de 46.274 hogares, lo cual necesariamente implica la construcción de viviendas en ese orden para encontrar una solución posible a ese problema.

En las DOT se ha definido la conveniencia de apuntalar la consolidación de los núcleos urbanos existentes mediante la construc-

ción de nueva vivienda en las localidades que evidencian mejores condiciones para su incorporación.

Según la clasificación urbanística del suelo que divide el territorio en suelo urbanizado, urbanizable y no urbanizable, se cuenta con una base sólida para formular las primeras hipótesis que relacionen los procesos de urbanización con la compensación a la demanda de vivienda detectada.

El suelo urbanizado es el ámbito de mayor estatus de la propiedad, es un suelo que ha adquirido algunos derechos debido a procesos de urbanización anteriores, donde se hizo frente a las obligaciones para adquirir esa categoría. Está subdividido en parcelas, tiene acceso por calles formalizadas y cuenta con infraestructuras y servicios básicos, o está en proceso de contar con ellos. Generalmente, la ocupación en el suelo urbano es alta, aunque no es condición para ser considerado como tal, ya que podría simplemente encontrarse vacante. A ese tipo de suelo lo llamamos suelo urbanizado consolidado y, por ello, son muy pocas las posibilidades que se ofrecen en él para desarrollar políticas de ocupación. Sin embargo, existe una cantidad de suelo urbanizado que no cuenta con tal grado de consolidación o cuya ocupación es incipiente o vacante donde estas políticas encuentran suelo propicio para reestructuraciones urbanas o para definir áreas de completamiento: es el suelo urbano no consolidado. También pueden detectarse parcelas que, por la obsolescencia de sus usos, son objeto de una planificación especial, para las cuales se aplica la figura de “Área de Reserva” y con ella se preserva el área hasta que puede definirse un proyecto concreto juntamente con los dueños del suelo. La denominamos “Área de Reserva para Completamiento”.

Existe una proporción del suelo considerado como no urbanizado pero que es apto para urbanizar, fundamentalmente porque sus condiciones de localización responden al modelo de ordenamiento territorial que se pretende. También aplicando la figura de “Área de Reserva”, se delimita un área de actuación donde llevar adelante una expansión de la planta urbana. Esta operación debe ser programada y se debe definir hasta donde se admite esa expansión. Además, deben fijarse las pautas y requerimientos que el urbanizador deberá cumplimentar para llevar adelante el proceso. La denominamos “Área de Reserva para Expansión”. Este instrumento permite definir el programa con el que se llevará adelante el proceso e incorporar equipamientos, infraestructuras y todos aquellos usos complementarios a la vivienda, es decir que la expansión involucra políticas integrales de urbanización.

Por último, la categoría de no urbanizable define la preservación del espacio rural, por ser objeto de protección, por la naturaleza de sus componentes o por ser inadecuados para el desarrollo urbanístico. A estos sectores se los califica como “Área de Protección Rural”.

La adscripción del suelo a una zona define su calificación y, en general, está asociada a un uso específico. Por ejemplo, la superficie de suelo que contiene usos rurales, localizada inmediatamente lindera a los sectores urbanizados, se denominará “Suelo Periurbano”, refiriendo a la localización de las actividades o usos que median entre la ciudad y el campo. Asimismo, las áreas industriales fijan un uso del suelo urbanizado que propicia el ordenamiento de las actividades productivas.

## POLÍTICAS Y ACCIONES PARA EL DESARROLLO LOCAL

Los tres objetivos definidos para la transformación urbana y explicitados en el apartado anterior, se articulan con cinco grandes políticas generales que se tornan claves para el desarrollo local: definición de nuevas políticas de urbanización; optimización de los recursos ambientales y patrimoniales y la creación de espacios verdes; reorganización de la accesibilidad y conectividad; ordenamiento de las actividades productivas y/o de servicios; y dotación de equipamientos, infraestructura y servicios.

### DEFINICIÓN DE NUEVAS POLÍTICAS DE URBANIZACIÓN Y VIVIENDA

La definición de las estrategias locales en Coronel Domínguez, destinadas a orientar el desarrollo territorial hacia el modelo deseado, se basa en el reconocimiento de las características y las tendencias actuales de transformación identificadas, a fin de mejorar la convivencia entre los distintos usos presentes en la jurisdicción. De acuerdo con los lineamientos generales del modelo de urbanización que se plantea para el área metropolitana, en Coronel Domínguez se proponen las siguientes políticas de plan:

#### *Organizar los procesos de urbanización y completar los tejidos residenciales.*

- Organizar los procesos de urbanización mediante la consolidación de la planta urbanizada y el completamiento de los vacíos intersticiales localizados en su interior, desarrollando la expansión sólo en los sectores definidos contiguos al tejido urbano existente.
- Calificar la porción del territorio localizada entre ambos centros urbanizados como “Área de Reserva” con afectación hídrica, para la implementación de un Plan Especial, preservando los terrenos que tienen un valor estratégico en el desarrollo de la localidad para la construcción de nuevos equipamientos y servicios, junto al desarrollo de un programa específico de vivienda y espacios públicos que rescate las características paisajísticas y ambientales propias de la localidad.
- Alentar la ocupación de las manzanas vacantes de ocupación dentro de la planta urbanizada definiendo indicadores urbanísticos que promuevan su ocupación con una mayor densidad, adecuada a la escala de esta localidad, sin desatender la heterogeneidad tipológica y funcional.
- Prohibir la conformación de nuevas áreas residenciales dispersas o en las grandes extensiones rurales existentes en su jurisdicción, calificando este suelo como “Suelo de Protección Rural”, así como en suelo afectado hídricamente.

#### *Abordar el problema de vivienda.*

- Promover acciones para la resolución de las condiciones de intrusión.
- Impulsar el desarrollo de convenios con propietarios privados para llevar adelante un programa de oferta de lotes con infraestructuras y servicios, aprovechando la disponibilidad de suelo vacante en manzanas conformadas.

#### *Proteger y mejorar las áreas periurbanas y rurales.*

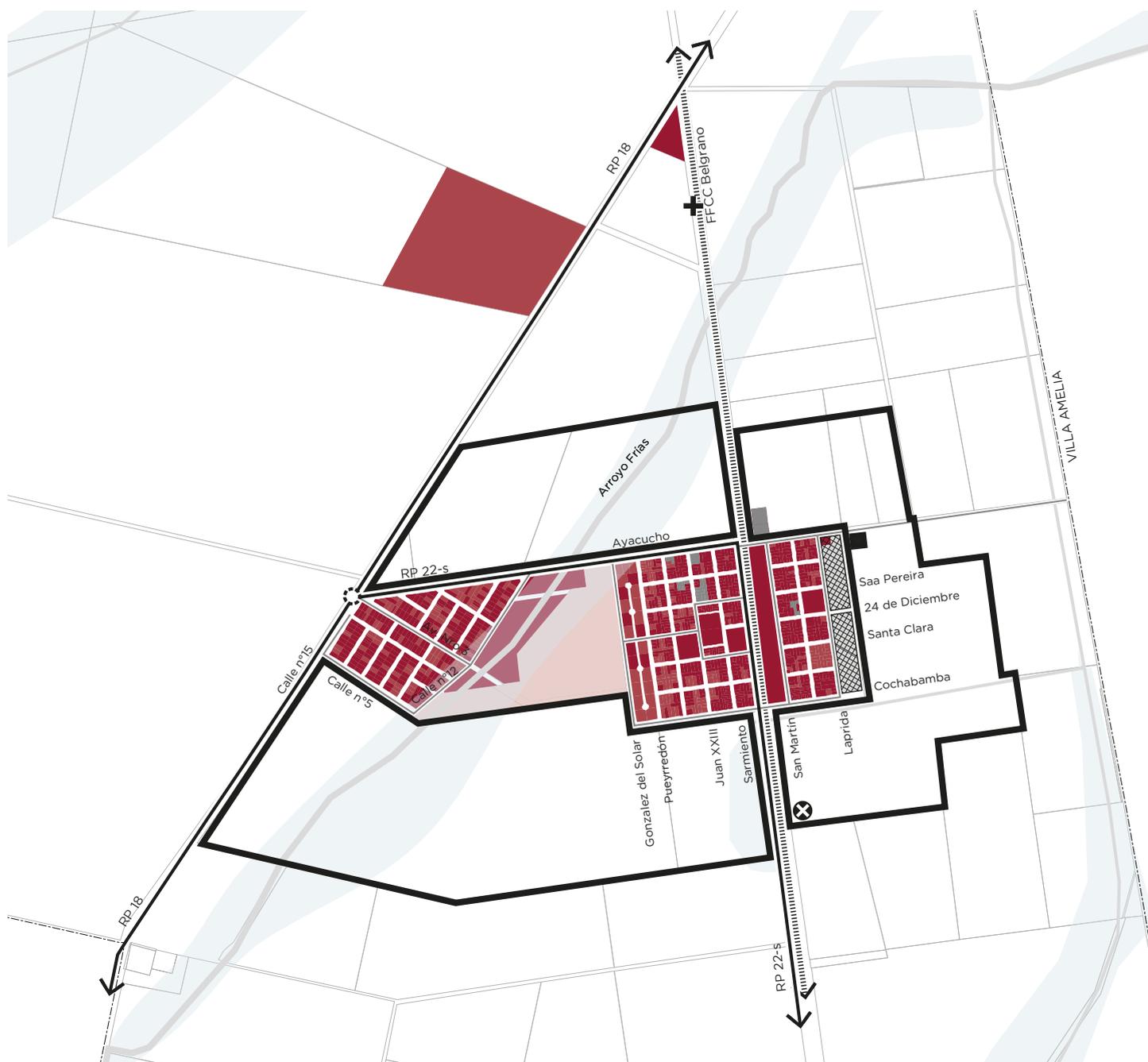
- Preservar el suelo rural y definir de modo pormenorizado las áreas periurbanas, que se constituyen como límite y resguardo de la planta urbana. Se propone la potenciación de proyectos de producción alternativa, que no requieran importantes aplicaciones de productos agroquímicos, en las grandes parcelas contiguas del área urbana. Restringir la urbanización en las grandes extensiones de suelo rural presentes en la jurisdicción de la localidad y preservar las grandes extensiones de suelo no urbanizado.

### **OPTIMIZACIÓN DE LOS RECURSOS AMBIENTALES Y PATRIMONIALES Y CREACIÓN DE ESPACIOS VERDES**

La protección de los recursos naturales y la generación de nuevas áreas verdes de esparcimiento, que cubran el déficit de espacios públicos registrado en la localidad, se consideran un aporte no sólo al desarrollo local de Coronel Domínguez sino también al desarrollo metropolitano. En este sentido, cobra valor la definición de una política de preservación de los cursos de agua, así como la protección de las masas arbóreas, los espacios verdes libres y las áreas rurales. Se pretende integrar una serie de acciones que apunten a conservar, recuperar, mejorar y rehabilitar los elementos del medio natural que se encuentran degradados y a proteger aquellos recursos no intervenidos o con un potencial desaprovechado. Las diversas potencialidades que se presentan hacen factible pensar en las siguientes estrategias:

#### *Recuperar las márgenes de los cursos de agua.*

- Definir una actuación integrada para la recuperación, reordenamiento y puesta en valor del brazo del arroyo Frías que atraviesa la jurisdicción de Coronel Domínguez, con dotación



- |   |  |  |  |
|---|--|--|--|
| <p><b>Ordenamiento de las actividades productivas y/o de servicios</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Industrias existentes</li> <li> Sector admitido para la localización de actividades productivas y de servicio compatibles con las áreas residenciales</li> </ul> | <p><b>Definición de nuevas políticas de transformación</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Suelo urbano consolidado o a consolidar</li> <li> Área de reserva para Proyecto Especial supeditado a obras hídricas</li> </ul> | <p> Áreas restringidas a la urbanización</p> <p> Área de riesgo hídrico y vulnerabilidad ambiental</p> | <p> Planta de tratamiento cloacal propuesta</p> <p> Planta distribuidora de gas natural</p> <p> Basural a erradicar</p> |
|---|--|--|--|

**Plano 23. Definición de nuevas políticas de urbanización**



de espacios públicos y equipamientos deportivos y recreativos para el disfrute de la población.

*Poner en valor el patrimonio histórico y arquitectónico, urbano y rural.*

- Proteger y poner en valor el patrimonio ambiental, histórico y arquitectónico, urbano y rural, presente en la jurisdicción de Coronel Domínguez (áreas forestadas y arboledas, predio del cuadro de estación del ferrocarril, predio Estancia La María, entre otros).
- Promover el perfil recreativo con relación a la condición de ruralidad que registra la localidad, incluyendo la revalorización del antiguo casco de estancia, como la potencialidad del frente del curso de agua del brazo del arroyo Frías.
- Preservar, en especial, el patrimonio forestal del loteo Santa Clara y de la cortina forestal de valor paisajístico y ambiental, localizada en forma paralela a las vías del Ferrocarril Belgrano y perpendicular a la ruta provincial N° 18.

## REORGANIZACIÓN DE LA ACCESIBILIDAD Y CONECTIVIDAD

La escala de esta localidad no requiere aún una disposición compleja de las vías de circulación exclusiva, inducida en otras ciudades. Sus necesidades fundamentales en términos de movilidad radican en una eficiente conexión con otras localidades y una accesibilidad mejor constituida para desplazamientos intraurbanos. Esta caracterización supone la reafirmación a nivel local de las siguientes políticas del plan:

*Canalizar el tránsito de las cargas para evitar el paso por la planta urbana.*

- La localidad no tiene una notable circulación de camiones, pero cuenta con algunos atractores dispersos en el ejido que ocasionan ciertos niveles de conflicto con los viajes de pasajeros. Es preciso

evitar el paso de camiones o, al menos, limitarlo al mínimo indispensable. En lo inmediato, algunas precauciones tales como la circulación perimetral del espacio urbanizado (utilizando Ayacucho, Laprida y Cochabamba y la ruta provincial N°22-S hasta su encuentro con la ruta provincial N°26) como regla de conducta para el movimiento de vehículos de gran porte, redundaría en una mejor organización interna general de la movilidad local. Con este criterio, se considera importante revalorizar y mejorar la condición de la ruta provincial N°22-S hasta su encuentro con la ruta provincial N°26, a los efectos de contar con una alternativa vial a la ruta provincial N°18.

*Definir un corredor interurbano con prioridad en el transporte público de pasajeros.*

- Si bien el Cuadrante Oeste diluye el orden secuencial propio de un corredor (que se verifica en muchas otras localidades con frente al río Paraná), la ruta nacional N°18 actúa como eje estructurador de la región, en torno a la cual se registran una serie de urbanizaciones pertenecientes a diferentes localidades del AMR. En el caso de Coronel Domínguez, el contacto con la ruta se da a través del barrio Santa Clara y se limita a la intersección con la ruta provincial N°22-S. En este cruce en sí, y en las paradas fundamentales del recorrido interno, resulta preciso garantizar la seguridad a peatones en su interfase de acceso al sistema público de transporte.

*Recualificar la estructura interna.*

- La organización de Coronel Domínguez es clara, pero la duplicación de espacios urbanizados (separados por un cauce de agua) plantea desafíos singulares. Por un lado, la planta histórica en torno a la estación ferroviaria muestra mayor grado de consolidación, aunque aún resulte incompleta. Por otro, el incipiente desarrollo sobre la ruta provincial N° 18 cuenta con una organi-



- |  |  |  |  |
|--|--|--|--|
| <p><b>Optimización de los recursos ambientales y patrimoniales y creación de espacios verdes</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Protección y desarrollo recreativo y sostenible de los cursos de agua</li> <li> Tratamiento paisajístico de la ruta en su tramo urbano</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li> Preservación del patrimonio forestal</li> <li> Espacios verdes y equipamientos a preservar</li> <li> Preservación de cortina forestal de valor paisajístico - ambiental</li> </ul> | <p><b>Puesta en valor de los elementos patrimoniales, ambientales y arq.</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Predio de la Estación</li> <li>2. Casco Estancia La María</li> <li>3. Barrera forestal</li> <li>4. Arboleda en Loteo Santa Clara</li> </ol> <p><b>Protección de áreas rurales</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Preservación y protección del Área rural</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li> Definición de Áreas periurbanas</li> <li> Área de reserva para Proyecto Especial supeditado a obras hídricas</li> <li> Áreas de riesgo hídrico</li> <li> Principales equipamientos</li> </ul> <ol style="list-style-type: none"> <li>5. Camping Comunal</li> <li>6. Plaza Maiztegui</li> <li>7. Centro Cultural</li> <li>8. Club C.S.C.D.C.D.</li> </ol> |
|--|--|--|--|

**Plano 24. Optimización de los recursos ambientales y patrimoniales y creación de espacios verdes**



88

zación legible que solo se conecta con los servicios de la parte “histórica” por la ruta provincial N°22-S. Reforzar los vínculos entre ambos espacios y jerarquizar las calles estructurales resulta fundamental para recualificar los usos de la estructura secundaria local, desalentando viajes internos por una ruta provincial (en la hipótesis de una vía alternativa aún no constituida). Algunas medidas puntuales pueden optimizar los recorridos cotidianos de viajes internos, tales como ejecutar la pavimentación definitiva de las calles que conforman la estructura secundaria local (parcialmente ejecutada) para asegurar condiciones óptimas al uso regular de vehículos motorizados, peatones y ciclistas. En este contexto, se entiende factible una reorganización plena de la circulación de pasajeros, implicando un incentivo para la circulación no motorizada y a medidas complementarias que otorguen una accesibilidad superadora a la actual.

### ORDENAMIENTO DE LAS ACTIVIDADES PRODUCTIVAS Y/O DE SERVICIOS

De acuerdo con el diagnóstico efectuado, se ha detectado en la localidad una debilidad importante en torno a la definición de una política clara de uso del suelo urbano que permita ordenar a futuro adecuadamente las áreas residenciales y evitar las posibles fricciones con los usos industriales y/o de servicio. A tal efecto se propone:

- Plantear medidas tendientes a lograr una convivencia más armónica de las distintas actividades que tienen lugar en la comuna, y promover, mediante gestiones concertadas, la localización de actividades productivas y de servicio, que sean compatibles con las áreas residenciales en el frente este de calle Laprida, en el tramo comprendido entre las calles Ayacucho y Cochabamba, aprove-

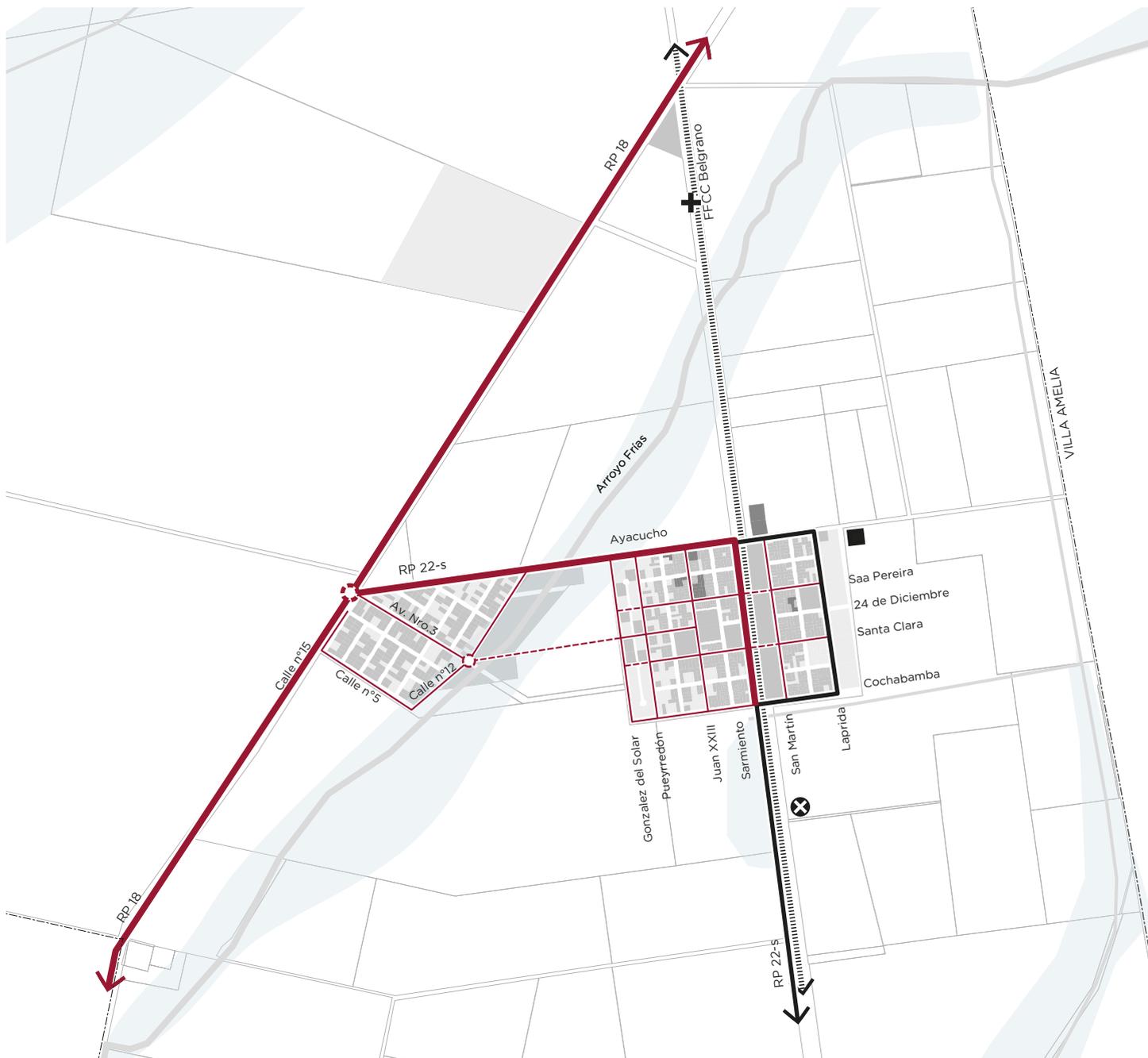
chando la barrera forestal existente que actúa de filtro ambiental.

- Prohibir la instalación de nuevas actividades industriales que puedan producir un impacto ambiental en las áreas con una clara vocación residencial y en áreas de exclusiva producción rural. Restringir la instalación de nuevas industrias en áreas en las que se apunta hacia una consolidación de la residencia. Se busca evitar nuevas instalaciones industriales y de servicio en sectores donde se registra la preponderancia del uso residencial.

### DOTACIÓN DE EQUIPAMIENTOS, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS

A través del diagnóstico efectuado se cuantificaron las áreas servidas de toda la localidad (provisión de agua, desagües cloacales, conexión de gas, y diferentes niveles de terminación de calzadas). Estas condiciones plantean la necesidad de encauzar las siguientes políticas:

- Promover, a través de un desarrollo gradual, de la provisión de infraestructuras y servicios en toda la planta urbana, fundamentalmente de cloacas. Asimismo, se propone un esquema de pavimentación de calzadas con características acordes a la impronta local, preservando y reforzando las condiciones paisajísticas y ambientales propias de la comuna.
- Implementar las obras hídricas necesarias para el saneamiento de las áreas anegadas o con posibilidad de anegamiento, teniendo en cuenta las recomendaciones de las áreas competentes en la provincia de Santa Fe.
- Confeccionar un plan hídrico integral para atender la problemática en suelos anegables y en áreas urbanizadas donde se manifiesta insuficiente la infraestructura.
- Implementar el servicio de gas natural a partir del tendido ya



- |   |   |  |  |   |
|---|---|--|--|---|
| <b>Reorganización de la movilidad, accesibilidad y conectividad</b> |   | <b>Revalorización de vías de estructuración urbana</b> | <b>Infraestructuras y servicios existentes</b> |   |
|   | Consolidación de corredores de transporte interurbano |  |  | Nuevo nudo vial                         |
|   | Nuevas trazas viales                                  |  |  | Canalización del transporte de cargas   |
|   |   |  |  | Sistema ferroviario existente           |
|   |   |  |  | Planta de tratamiento cloacal propuesta |
|   |   |  |  | Planta distribuidora de gas natural     |
|   |   |  |  | Basural a erradicar                     |

**Plano 25. Reorganización de la accesibilidad y la conectividad**



90

realizado de la cañería principal y la planta distribuidora.

- Desarrollar una gestión integral de los residuos sólidos urbanos, asociándose a otras comunas y municipios vecinos para mejorar el abordaje de la problemática de la basura.

### LINEAMIENTOS PRELIMINARES PARA UN PLAN DE INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS

De acuerdo con el diagnóstico desarrollado se cuantificaron las áreas servidas de toda la localidad (provisión de agua, desagües cloacales, conexión de gas y diferentes niveles de terminación de calzadas). A partir del reconocimiento de los dos núcleos urbanos existentes, se considera que los esfuerzos deben concentrarse en mejorar el alcance y distribución de los servicios en toda la localidad, en especial en lo que refiere a la calidad del agua potable y, en el futuro cercano, al tratamiento de líquidos cloacales teniendo en cuenta la población actual. Según el estado de situación relevado se plantean las siguientes políticas y acciones:

**Pavimentos.** A partir de los relevamientos realizados y del plano correspondiente a pavimentos, se destaca que el acceso a la comuna a través de la ruta provincial 22-S, gran parte del núcleo central y la calle principal del barrio Solares de Domínguez cuentan con calles pavimentadas. Por el contrario, se observa que los límites este, oeste y sur del núcleo original y el barrio Santa Clara registran todas sus calles con algún tipo de mejorado, representando ello un 57%.

Se observa, además, una planta urbana fragmentada en dos núcleos separados por el arroyo Frías con un solo eje de comunicación entre ambos, la ruta provincial N°22-S. Esto, sin dudas, deberá ser

puesto a consideración a los efectos de integrar ambos núcleos por medio del camping y del área de reserva.

En materia de gestión, la comuna cuenta con dos proyectos, uno en estado de ejecución y otro en vía administrativa; ambos correspondientes al “Plan Mejora Barrial”. En los primeros meses del 2019 se ejecutaron 6 curvas y 3 badenes como completamiento del proyecto de cordón cuneta, y se está a la espera de fondos para la próxima etapa del proyecto.

Uno de los temas que más preocupaba a los vecinos y especialmente a los del barrio Santa Clara durante la jornada participativa que se llevó a cabo en el mes de mayo de 2019 fue la carencia de un puente conector entre este último barrio y el núcleo original. Si bien el proyecto para la construcción de este puente vehicular se presentó ante el Ministerio de Infraestructura en el año 2014, recién en los meses posteriores a dicho taller, entre junio y julio, se concretó la obra. Este puente tan esperado resuelve no solamente la vinculación entre los dos núcleos urbanos, sino que también ayuda con la seguridad vial de los niños que realizan este recorrido para asistir a la escuela y evitar el uso de la ruta provincial N°22-S, utilizada para tránsito pesado ya que cuenta con mayor movimiento de circulación de vehículos.

**Agua potable.** En el AMR existe, como ya fue mencionado, un gran déficit de agua potable en la gran mayoría de las localidades que no se encuentran abastecidas por la red de Aguas Santafesinas S.A. Esto se debe a que obtienen dicho recurso de fuentes subterráneas, con una calidad físico-química-bacteriológica no siempre aceptada por el EnReSS para agua de bebida, lo cual obliga a adoptar soluciones paliativas y temporales recurriendo al uso de diferentes sistemas: cisternas fijas para consumo humano para recarga de botellones,

plantas de ósmosis inversa (que mezclan el agua tratada con el agua subterránea para reducir la concentración de contaminantes) y resinas de intercambio iónico, entre otros. En respuesta a esta realidad se ha diseñado el “Sistema de Acueductos de la Provincia de Santa Fe”.

Coronel Domínguez queda incluida en la planificación, dentro del acueducto Del Sur toma Fighiera, el cual se encuentra en etapa de anteproyecto involucrando, además, a las localidades de Alvear, Pueblo Esther, Gral. Lagos, Arroyo Seco, Fighiera, Pavón, Empalme Villa Constitución, Villa Constitución, Álvarez, Piñero, Carmen del Sauce y Acebal, entre otras.

Hasta tanto llegue la solución definitiva por esa vía, esta comuna, como tantas otras localidades del área, han recurrido a solucionar la provisión de agua con sistemas alternativos, registrando hoy una cobertura total de agua de red en el núcleo original y el barrio Solares de Domínguez; a diferencia del barrio Santa Clara, que únicamente cuenta con un dispenser comunitario. Dicho servicio alcanza un 68% de las parcelas urbanas y suburbanas. Se deberán concentrar los esfuerzos para lograr el tendido de agua por red en Santa Clara a los efectos de mejorar la cantidad de agua disponible y calidad de vida de los vecinos. Actualmente, existe un proyecto para ejecutar el pozo de captación en el barrio que permitirá abastecer el dispenser comunitario con la posibilidad de ser utilizado, en el futuro, para el tendido de la red de agua.

**Gas natural.** Conforme al plano de gas se observa una cobertura del 13% identificada en el cuadrante norte y este del núcleo original. De esta manera se deberán concentrar los esfuerzos en lograr paulatinamente una cobertura completa para dicho servicio tanto en el resto del núcleo original como en los barrios

Solares de Domínguez y Santa Clara. Cabe destacar que la empresa Litoral Gas S.A. ha elaborado el proyecto del tendido de red para la totalidad de la población, punto de partida para que en futuras gestiones se realicen las extensiones de red faltantes.

**Saneamiento y desagües.** Actualmente, se realizan gestiones que permitirán el inicio de las obras para llegar a brindar el servicio de desagüe cloacal. El proyecto se encuentra presentado en el Ministerio de Infraestructura. En cuando a los trabajos de canalización de los desagües pluviales, la comuna los monitorea en forma mensual y las tareas son realizadas por personal comunal, previa orden del profesional a cargo.

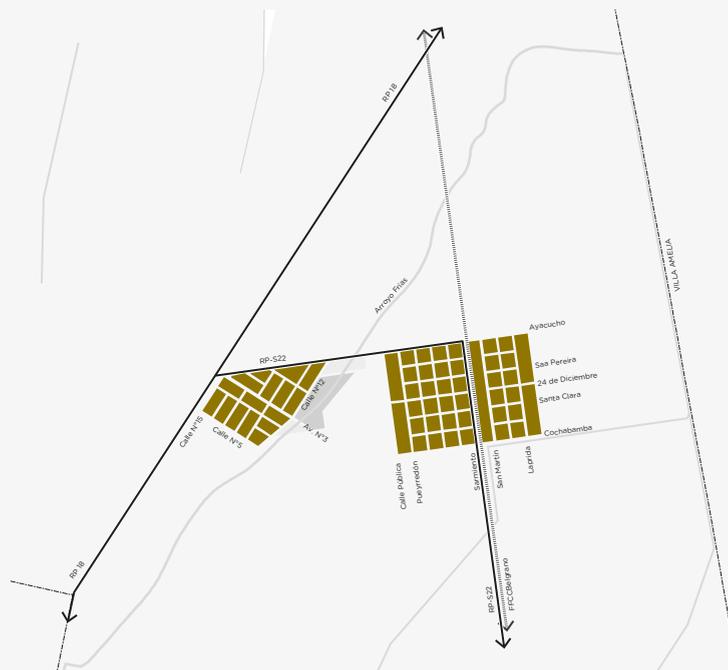
En relación con la dinámica hídrica, para lograr una mayor seguridad frente a desbordes del arroyo Frías es necesario encarar un reacondicionamiento del mismo desde su descarga en el río Paraná hasta Coronel Domínguez, de modo de evitar la afectación de zonas ubicadas aguas abajo. Esta mejora implica el reemplazo de alcantarillas en mal estado o subdimensionadas, así como la protección contra posibles desbordes de barrios en riesgo existentes en la localidad de Pueblo Esther. Para disminuir la probabilidad de inundaciones en el casco urbano se recomienda el mantenimiento y la limpieza de las cunetas de caminos públicos y, sobre todo, de la ruta provincial N°22-S. Se debe avanzar con mecanismos que impidan el avance de la urbanización sobre el valle del arroyo, reservando esa zona para desarrollos que no impliquen la impermeabilización del suelo, e incluso que mejoren la infiltración. Por último, es fundamental que toda localidad cuente con un “Plan Integral de Desagües Pluviales” (PIDP) que permita prever las necesidades de nuevas urbanizaciones o expansiones y sugiera mecanismos para contrarrestar los efectos negativos, como por ejemplo a través de la construcción de retardadores pluviales (Ley Provincial N°13.246) o mediante la restricción a la impermeabilización del suelo.



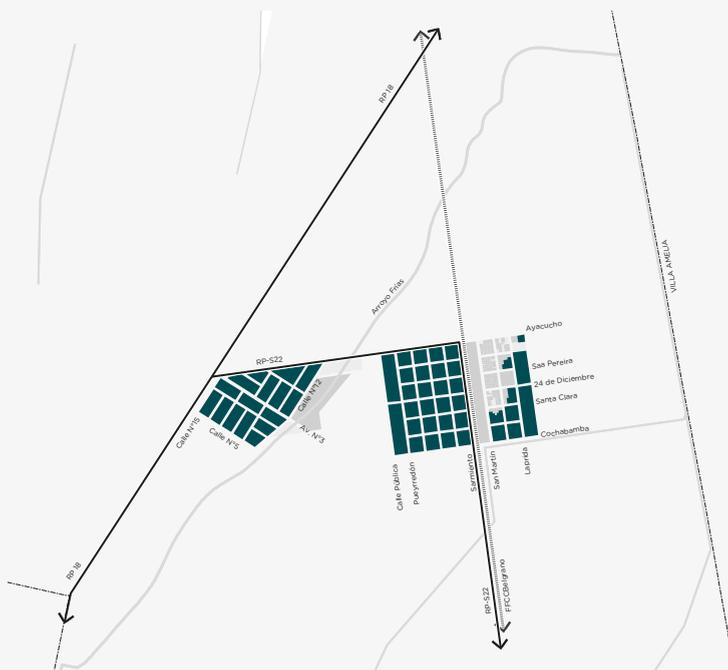


Calles sin pavimentar

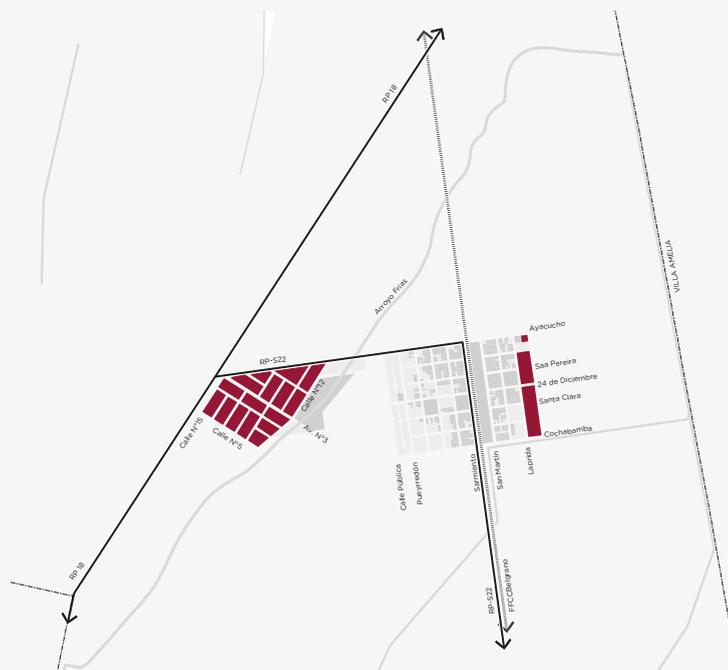
- Mejorado
- De tierra



Red de cloacas a implementar



Red de gas a implementar



Red de agua a implementar



MODELO INTEGRADO DE DESARROLLO LOCAL

Ordenamiento de las áreas productivas y de servicios

 Sector admitido para la localización de actividades productivas y de servicio compatibles con las áreas residenciales

Definición de nuevas políticas de urbanización

 Áreas de reserva para Proyecto Especial supeditado a obras hídricas

 Área de protección histórica y ambiental

1. Cuadro de la Estación

2. Estancia La María

 Preservación del patrimonio forestal

 Preservación de cortina forestal de valor paisajístico - ambiental

Optimización de los recursos ambientales y patrimoniales y creación de espacio

 Área periurbana

 Área rural

Reorganización de la accesibilidad y movilidad

 Vía de articulación intercomunal

 Nuevas trazas y revalorización de las trazas existentes

 Nuevo nudo vial

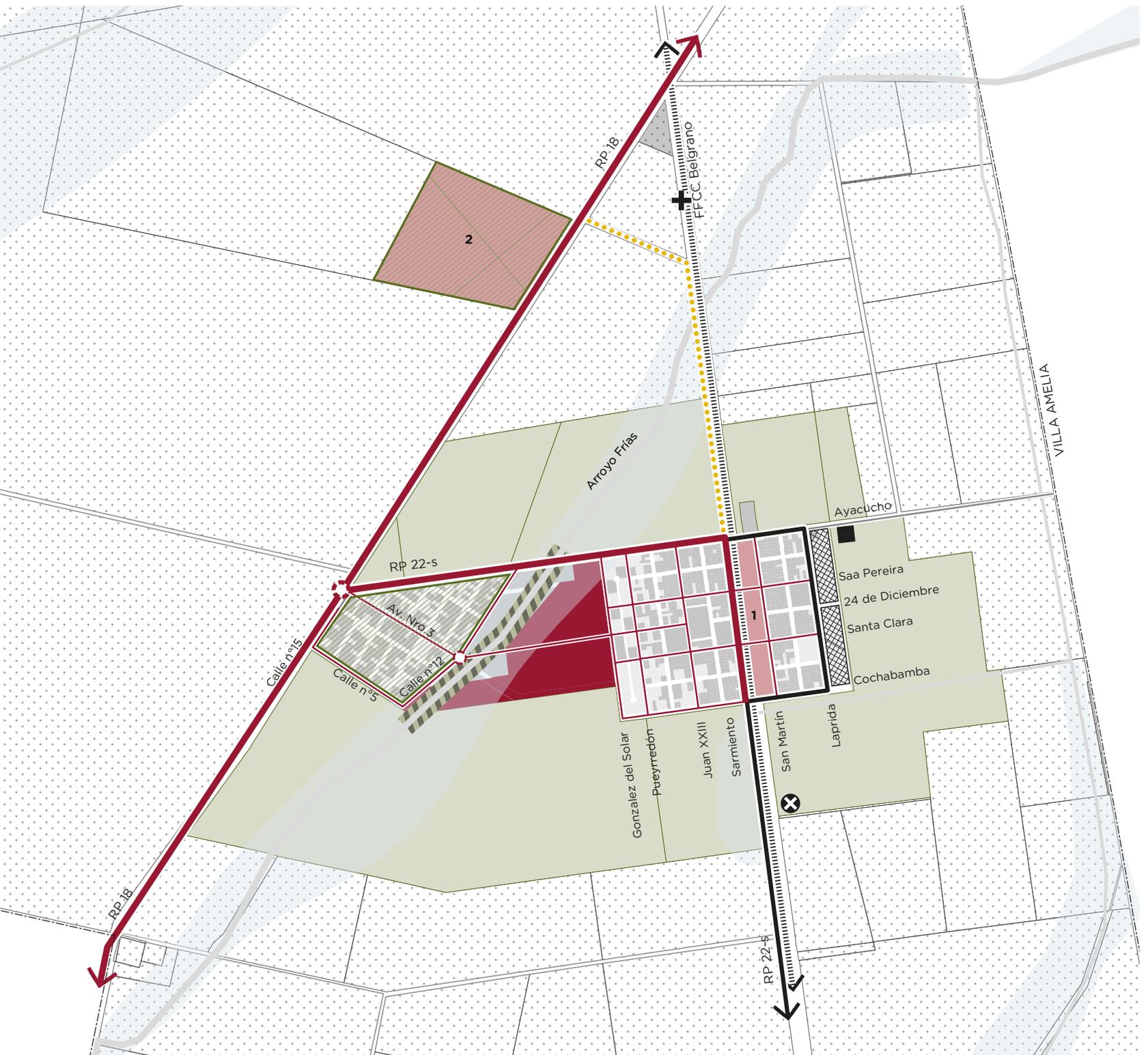
 Canalización del transporte de cargas

 Sistema ferroviario

 Planta de tratamiento cloacal propuesta

 Planta distribuidora de gas natural

 Basural a erradicar



Plano 26. Modelo integrado de las principales estrategias de desarrollo local



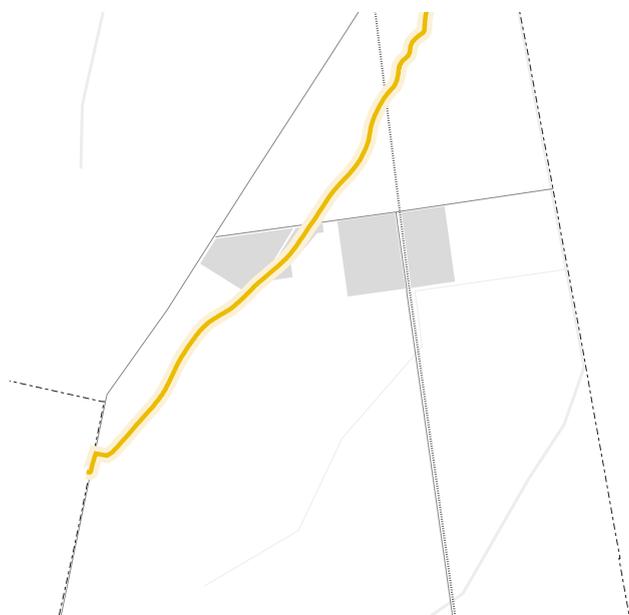
## 96 GRANDES OPERACIONES ESTRUCTURALES

Las acciones previstas en cada una de las cinco políticas mencionadas demandan el diseño de una estrategia general que las articule y priorice en función de aquellas cuestiones que tengan un mayor impacto para la transformación urbanística. De este modo, la estrategia general del Plan Urbano Local se implementará a partir de cuatro operaciones estructurales que le otorguen operatividad y permitan reflexionar acerca de las múltiples oportunidades y escenarios de transformación que debe asumir la ordenación urbanística frente a un futuro incierto. Cada operación estructural aborda un problema específico y propone un tipo de actuación que combina políticas sectoriales (de accesibilidad y movilidad; de infraestructura y servicios; medio ambiente; y desarrollo productivo y vivienda) con mecanismos de gestión que resulten favorables, tanto para el interés público como el privado. Frente a los desafíos y potencialidades que presenta la comuna de Coronel Domínguez, se asume el compromiso de encauzar tanto el desarrollo local como de propiciar simultáneamente el desarrollo metropolitano. Las características socio-territoriales junto a la presencia de diversas infraestructuras viales y ferroviarias en el Cuadrante Oeste determinan una condicionante común, que conduce a la definición de políticas consensuadas que promuevan el desarrollo integral metropolitano, a la vez que favorezcan una transformación urbanística positiva a nivel local potenciando

estas vinculaciones y la existencia de hechos naturales de valor. En este sentido, se propone como estrategia general priorizar cuatro grandes operaciones estructurales:

1. El sistema del arroyo Frías
2. Los ejes de movilidad y conectividad
3. La integración de la estructura local
4. Los espacios periurbanos

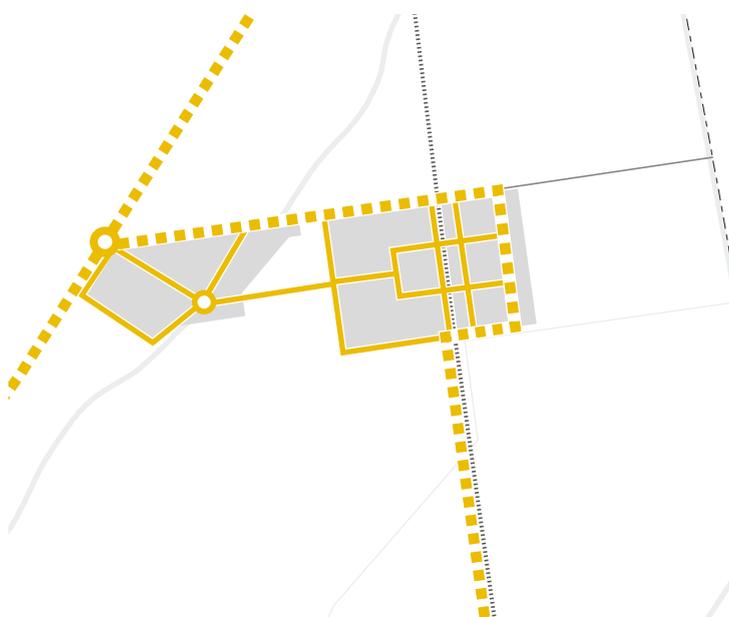
## 1. EL SISTEMA DEL ARROYO FRÍAS



Cabe destacar que para la definición de políticas públicas que orienten las intervenciones sobre los territorios frentistas a los cursos de agua, en el marco del ECOMR se elaboró un anteproyecto de “Ley de Ordenamiento Territorial de los Frentes Ribereños de los Ríos y Arroyos de la Provincia de Santa Fe”. El mismo tiene como finalidad ordenar el territorio de los frentes ribereños y definir un conjunto de instrumentos operativos para la planificación territorial. En concordancia con ese anteproyecto se propone la realización del Plan Especial del Frente Ribereño del Arroyo Frías, ponderando las condiciones ambientales de gran relevancia a preservar, la prohibición de la instalación de enclaves productivos y la conservación de sus características topográficas en suelo rústico o rural predominante. A través del Plan Especial se proponen las siguientes acciones:

- Organizar adecuadamente los diferentes usos con el fin de garantizar una óptima coexistencia entre distintas actividades.
- Preservar las características topográficas, la geografía y los recursos naturales.
- Reglamentar los usos para controlar la contaminación proveniente de las actividades productivas y el vertido de residuos.
- Promover la creación de sistemas de espacios verdes y corredores ecológicos y desarrollar un plan de forestación y parquización.
- Promover nuevas vías de acceso perpendiculares al curso de agua para el desarrollo de actividades recreativas y liberar, donde sea posible, tramos ribereños para acceso público.

## 2. LOS EJES DE MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD



La configuración de Coronel Domínguez es acotada y su singular disposición con dos núcleos urbanizados obliga a pensar una conexión interna entre ambos, junto a una eficiente conectividad territorial por medio de las grandes infraestructuras que surcan el distrito. En este contexto, es necesaria una reorganización de la movilidad que establezca circuitos claros y favorezca un esquema de movilidad eficiente, tanto a nivel local como metropolitano. Las operaciones por desarrollar son:

### *Consolidación de desvíos para el transporte de cargas.*

En la localidad no se registra un número trascendente de instalaciones logístico/productivas. Aun así, los viajes convocados por las empresas productivas locales merecen una atención singular.

La ruta provincial N°18 está prevista en las Directrices de Ordenamiento Territorial Metropolitano (DOT) como conector de pasajeros, dejando el rol de canalizador de las cargas a las infraestructuras de mayor prestación: A012, autopista Rosario-Buenos Aires y, en la medida que va consolidándose su constitución en los últimos años, la ruta provincial N°26 (virtual tercer arco de circunvalación de la región). En este contexto, la redefinición de la actual ruta provincial N°22-S se constituye en factor central de optimización para el transporte de cargas. Si se lograra consolidar el tramo sur que conecta esta vía con la ruta provincial N°26, permitiría que la ruta provincial N°18 libere su uso y habilite una fluidez amplia a los viajes de pasajeros. Para complementar esta hipótesis y que la comuna quede libre de viajes innecesarios de cargas, es preciso consolidar un desvío que constituya un circuito entre Ayacucho, Laprida, Cochabamba y la ruta provincial N°22-S, asegurando que ningún camión pasante circule por el interior de la urbanización sino que circunvale el espacio consolidado.

### *Adecuación de las RP18 y RP22-S, orientadas a priorizar el transporte público.*

La disposición singular de Coronel Domínguez desafía el postulado que el ECOMR pretende para transformar las rutas provinciales en avenidas. Esto sucede debido al vínculo específico que tiene la localidad con la ruta provincial N°18: a un costado, con un acceso casi perpendicular vía ruta provincial N°22-S. Esta situación, condiciona resoluciones propuestas para otras ciudades que son inaplicables aquí. Lo que sí resulta fundamental es una evaluación del cruce entre las dos rutas, en donde se consideren las mejores condiciones de acceso y seguridad, tanto para el tránsito pasante como para los residentes, que dependen exclusivamente de este punto para conectarse vía vehículos motori-

zados (públicos o privados) con el territorio. Por ello, el rediseño de este encuentro resulta crucial para mejorar la accesibilidad a la localidad. También se recomienda un mejor diseño de la parada interna, en el entorno a la plaza fundacional, o las eventuales paradas intermedias que irán surgiendo a medida que la población aumente y los potenciales pasajeros se hagan efectivos. La segregación del tránsito de servicios públicos respecto de los privados aún no encuentra sentido debido al escaso margen de “masa crítica” para justificar esta segregación. Pero algunas medidas complementarias (implementación de colectoras sobre algunos tramos de la ruta provincial N°22-S, constitución definitiva de las calles internas del barrio Santa Clara) podrían inducir a una separación de los viajes particulares que conduzca hacia una mejora del servicio de transporte público.

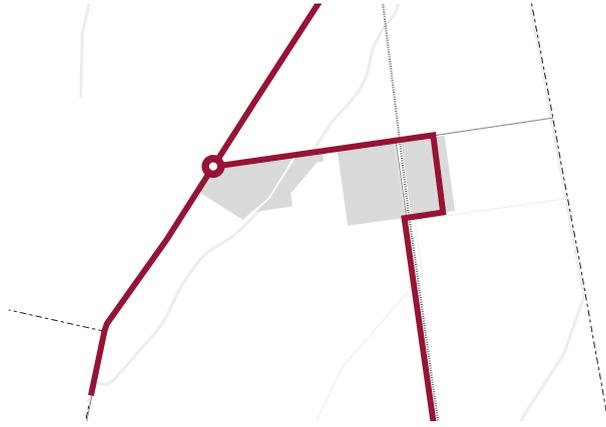
#### *Jerarquización de la estructura local.*

Los ejes territoriales que abastecen el distrito tienen una vocación que debe reforzarse: la ruta provincial N°18 debería priorizar viajes de pasajeros; y la ruta provincial N°22-S conectar al sur con la ruta provincial N°26 para distribuir cargas. Con esta lectura primaria clara, queda jerarquizar los ejes de distribución interna para habilitar mejores condiciones en los viajes de cercanía. Una calle colectoras, trazada en forma paralela a la ruta provincial N°22-S, sería una buena medida complementaria para dividir viajes pasantes de distribución interna. Otra medida crucial para el devenir urbano, consiste en la conexión interna con un proyecto definitivo que vincule las dos partes urbanizadas, vía unificación del eje Avenida n°3 y calle 24 de Diciembre. En orden de recalificar la infraestructura secundaria, pueden proponerse medidas de pequeña escala tales como: disposición de velocidades controladas en todo el entramado urbano (del tipo de “zona calma”), donde

la convivencia entre vehículos motorizados (autos y motos) no resulte incompatible con la movilidad no motorizada (bicicletas y peatones). También intervenciones acordes a un tránsito controlado, tales como: unificación de calzadas, utilización de mobiliario urbano como disuasor de velocidades altas, incorporación de usos alternativos al espacio habitualmente destinado al vehículo motorizado, revisión de las pautas de estacionamiento, etc. Estas pautas resultarán aplicables al entorno del cuadro de estacionamiento tanto como al perímetro del núcleo original, pero también al perímetro de la nueva urbanización y sus calles estructurantes, con particular atención a la calle n°15, que funciona a modo de colectoras de la ruta provincial N°18.

Estas intervenciones pretenden construir circuitos que garanticen las mejores condiciones de accesibilidad a toda la planta consolidada o en proceso de consolidación. Aquellas vías pertenecientes al sistema secundario merecen una atención más inmediata, ya que garantizarían una accesibilidad plena al grueso de la población en los diferentes modos de movilidad ciudadana. Particularmente, resulta de interés el diseño definitivo de las trazas que atraviesan los pasos a nivel: Ayacucho y Cochabamba. Pero también es preciso prefigurar una potencial continuidad con paso a nivel de las laterales de 24 de Diciembre, Sa Pereira y Santa Clara, que habiliten viajes en el núcleo fundacional y luego de efectivizar una conexión alternativa permitan vincular a la nueva urbanización llegando a la Avenida n°3 del barrio Santa Clara. El rediseño de las vías de estructuración secundaria precisa de medidas que alienten una apropiación ciudadana plena: pavimentación definitiva, acceso asegurado para el transporte no motorizado y precisiones respecto de las regulaciones de estacionamiento.

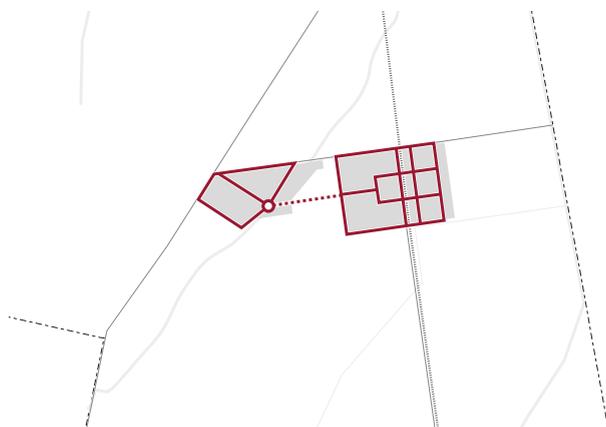
100



Canalización de transporte de cargas

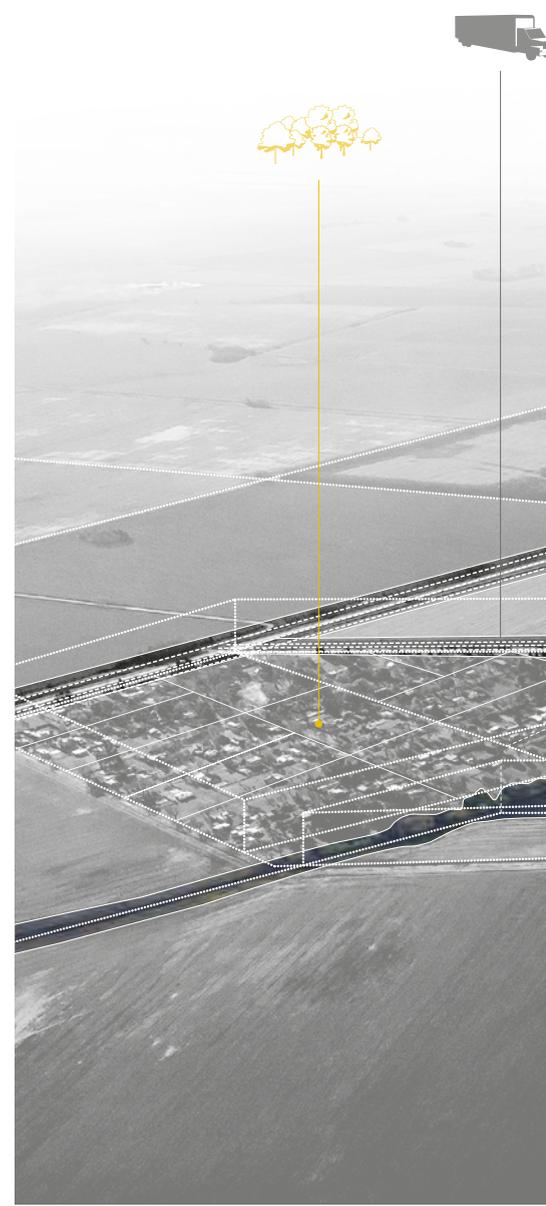


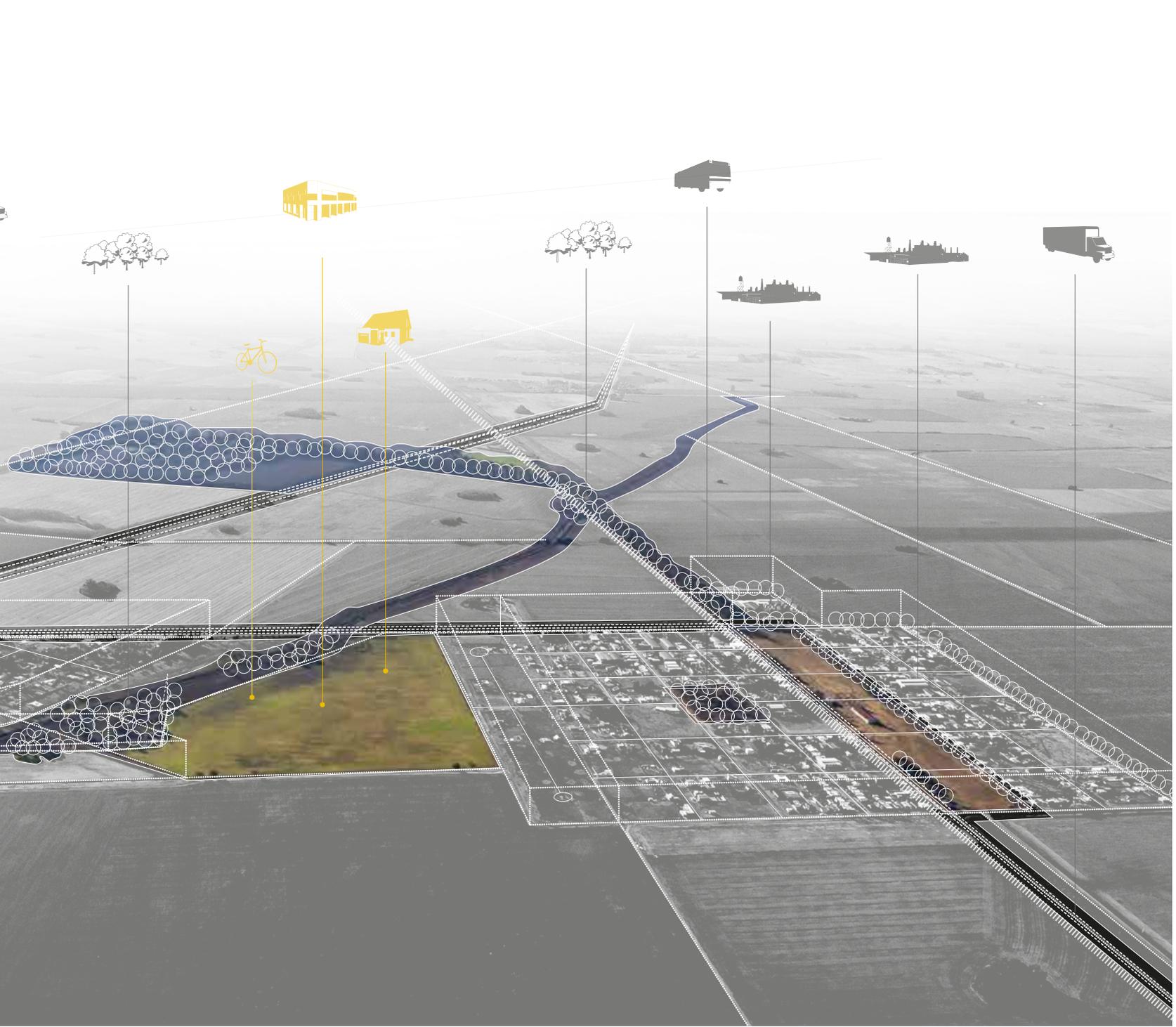
Articulación intercomunal



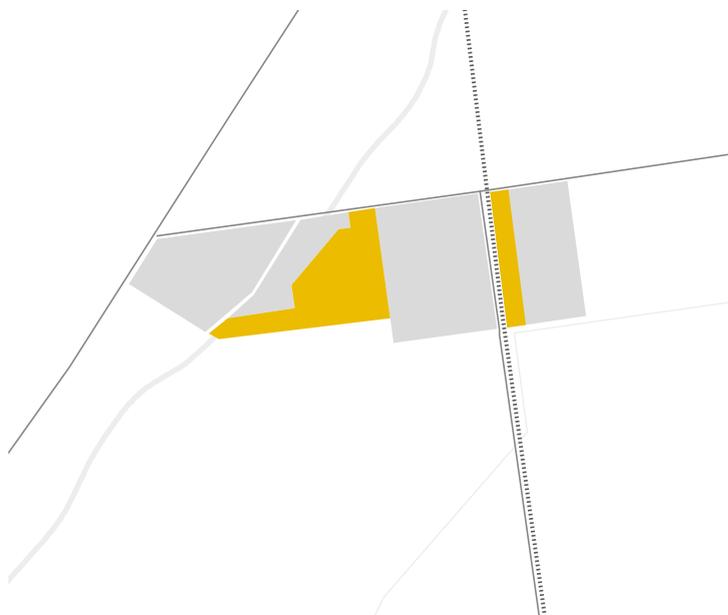
Jerarquización de la estructura local

La integración de la estructura local



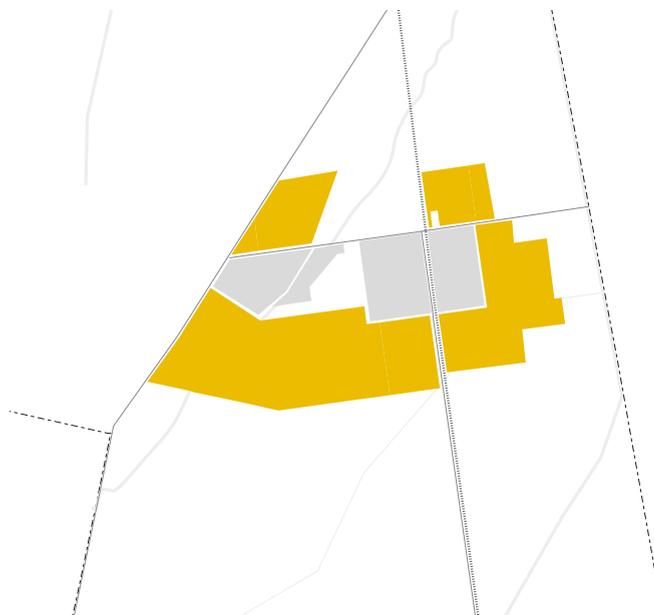


### 3. LA INTEGRACIÓN DE LA ESTRUCTURA LOCAL



A fin de mejorar la integración y relación socio-territorial de la planta urbana, se propone el desarrollo de proyectos especiales que resulten polos de centralidad y nuevo nexo entre los núcleos residenciales existentes. Se plantea el desarrollo de la reestructuración del predio del cuadro de estación ferroviaria como nueva centralidad urbana de cultura, recreación y ocio y que mejore la conectividad entre los sectores este y oeste de la planta urbana. De este modo se posibilitará una mayor conexión entre toda la población de Coronel Domínguez.

### 4. LOS ESPACIOS PERIURBANOS



Diferentes leyes y anteproyectos de ley han tratado de resolver el conflicto entre dos de las principales actividades del AMR: productiva y residencial. Sin embargo, al abordar el problema de manera excluyente basándose simplemente en distancias prohibitivas, estas leyes no sólo son fuertemente rechazadas, sino que además están perdiendo una interesante oportunidad de plantear la problemática desde un abordaje territorial especial. Es necesario sugerir otro enfoque.

Desde el Plan Urbano Local se plantea la definición del espacio periurbano como un tipo de suelo con características propias, que se delimita a partir de parámetros cualitativos y no cuantitativos. Se propone trazar sus límites a partir del análisis del entorno cercano a las áreas urbanizadas, identificando la presencia de elementos

paisajísticos de valor patrimonial y las afectaciones referidas a la dinámica hídrica. La definición y demarcación del suelo periurbano contempla todos los elementos involucrados en el mismo como así también su naturaleza cambiante. Para este espacio intermedio se propone incorporar elementos propios de los ámbitos urbanos que, superpuestos sobre parcelas productivas, configuren un paisaje con características espaciales mixtas. Por otra parte, se espera que el espacio periurbano pueda velar por la protección del suelo rural y funcionar como barrera física que contenga la expansión innecesaria del suelo urbano.

Además, se considera fundamental proteger y fomentar el crecimiento de la producción hortícola agroecológica en el espacio periurbano tanto por motivos culturales, sociales y paisajísticos, como por motivos económicos. Existe una tendencia mundial que muestra un crecimiento en la valoración de productos sanos para su consumo y amables con el medio ambiente. Para esto es necesario desarrollar programas de incentivos que fomenten la producción agroecológica, su comercialización y consumo por parte de las localidades del Área Metropolitana de Rosario. Con estos programas de capacitación, certificación y comercialización, se pretende conseguir productos locales que sean resultado de una producción de buenas prácticas agrícolas y que reduzcan a su vez los kilómetros a recorrer antes de llegar al consumidor final.

En la comuna de Coronel Domínguez la delimitación y tratamiento del suelo periurbano debe contemplar las situaciones de borde en torno a los dos núcleos urbanos existentes ya identificados. La presencia de la ruta provincial N°18 al oeste del barrio Santa Clara y de la ruta provincial N°22, al norte de dicho barrio y de la planta urbana original (y su continuación en calle Ayacucho), plantean la conveniencia

de fijar criterios de proyecto en torno a su remodelación junto a las áreas urbanas que permitan la constitución de una barrera ambiental con el desarrollo de una importante forestación en los tramos afectados con usos residenciales. En el caso del barrio Santa Clara, en el este se destaca la presencia del arroyo Frías y del predio del Camping Comunal que consiste en un fuelle ambiental de gran relevancia.

Se reconocen dos situaciones diferentes que cumplen distintas funciones de acuerdo a su ubicación y condiciones pre-existentes en un suelo que no es homogéneo. Este reconocimiento establece no sólo las características del suelo periurbano, sino también los sistemas productivos permitidos en cada uno y aquellas actividades extras que se podrían realizar en cada caso. El suelo periurbano de la localidad queda entonces establecido en dos categorías:

- Periurbano de Proximidad
- Periurbano Hídrico / Ambiental

***Periurbano de Proximidad.*** En el suelo correspondiente a esta categoría se pueden distinguir dos situaciones diferenciadas: el suelo periurbano en contacto con áreas residenciales y el suelo periurbano en contacto con áreas industriales. Estas proximidades a los distintos usos definirán las características del espacio y la producción permitida. En el periurbano de proximidad a áreas residenciales, es fundamental el cuidado de la salud ambiental y de los habitantes. Este periurbano cumple la doble función de actuar como filtro, reduciendo gradualmente el impacto de agroquímicos sobre el área urbana y mejorando la relación entre el campo y la ciudad; además de funcionar en la contención de la expansión urbana. Se proponen en él tipos productivos que colaboren con el filtrado de agroquímicos y que sean amables con el ambiente

y con la salud de las personas. Se plantea un nivel alto de control para la producción de hortalizas, frutas, plantas aromáticas, flores, ovinos, forrajeras, granos y árboles para madera. En el caso del periurbano en contacto a áreas industriales, se determina el tipo de producto posible a desarrollar dependiendo del tipo de industria.

**Periurbano Hídrico/Ambiental.** El principal objetivo de delimitar un suelo periurbano hídrico/ambiental es el de velar por el ambiente natural protegiendo las zonas urbanas en sus cercanías. Para esto, es fundamental planificar la producción que se desarrolla, como así también el tratamiento paisajístico, por lo cual se distinguen dentro de esta categoría aquellos suelos con afectaciones hídricas y aquellos suelos con valor paisajístico ambiental a preservar. Para las áreas con afectación hídrica, se propone el diseño de reservorios que puedan alojar el agua de lluvia excedente por períodos de tiempo para evitar la saturación de los cursos de agua. Además, es necesario el correcto tratamiento de los bordes de los arroyos para poder controlar las crecidas, con la incorporación árboles que ayuden a disminuir el impacto de inundaciones y recuperar los mismos como corredores biológicos fundamentales para el correcto desarrollo de la flora y la fauna autóctona.

**Otras actuaciones previstas para el desarrollo productivo y patrimonial de los espacios periurbanos son:**

- Implementación de un programa específico con un modelo de gestión que integre a propietarios de suelo y productores para lograr una adecuada implementación de las políticas propuestas.
- Elaboración de un “Catálogo de Modos Productivos” que incorpore nuevas prácticas en el uso y apropiación del suelo tendiente a garantizar la protección de los elementos naturales, su

flora y su fauna, así como también los cursos de agua que lo atraviesan. Para esto se deben establecer modos productivos que sean amables con los ecosistemas naturales, y generen una simbiosis entre los distintos elementos que favorezcan a la riqueza paisajística del lugar. Se asignará a cada una de las áreas antes tipificadas los modos productivos que corresponden a cada caso y que estén listados en el catálogo.

- Conformación de corredores ecológicos, en la unión de elementos naturales fundamentales para la protección ambiental a escala metropolitana. El paisaje periurbano debe ser entendido como una infraestructura en sí, haciéndolo trabajar en favor de ciertos objetivos ambientales particulares. Por ejemplo, se plantea la creación de barreras forestales para cambiar la dirección y disminuir la velocidad de los vientos, evitando que los agroquímicos afecten a las áreas urbanas. Además, el paisaje puede ser empleado para contener el agua de lluvia, usando la topografía para que trabaje como reservorios y retardadores y así evitar inundaciones.
- Incorporación de caminos, ciclovías, espacios públicos como plazas y parques, viviendas de tipo rural en parcelas productivas, luminaria, señalética e infraestructuras que permitan una calidad de vida contemporánea inmersa en un paisaje productivo.
- Creación de barreras forestales que cambien la dirección y disminuyan la velocidad de los vientos, evitando que los agroquímicos usados en áreas rurales afecten a las áreas urbanas.
- Recuperación y conservación de las condiciones naturales de los suelos para facilitar así la filtración del agua de lluvia.
- Limpieza y mantenimiento de los cursos de agua para su mejor escurrimiento.
- Incorporación de árboles semilleros autóctonos en contacto con los corredores biológicos con el fin de restablecer la fauna local y el equilibrio ambiental.



- Periurbano paisajístico, hídrico y ambiental
- Periurbano de proximidad a núcleos urbanos
- Área de reserva para Proyecto Especial supeditado a obras hídricas
- Área de riesgo hídrico y vulnerabilidad ambiental

**Plano 27. Selección preliminar de las parcelas de suelo periurbano**





Paisaje de las parcelas de borde de las áreas urbanizadas



## 108 INSTRUMENTOS NORMATIVOS Y DE GESTIÓN

Los problemas actuales de la conformación de la ciudad metropolitana y el desarrollo de las localidades (impacto de las instalaciones industriales, vulnerabilidad ambiental y deficiencias en la prestación de servicios, extensión desmedida y dispersa de la urbanización, decaimiento de la centralidad, carencia de espacios públicos y ausencia de equipamientos, etc.), son tanto dificultades por ausencia de soporte legal de la planificación para alcanzar sus previsiones como de debilidad y desarticulación de las normativas provinciales y locales.

En mayor o menor grado, gran parte de las localidades del AMR cuentan con algún tipo de normativa para regular los procesos descritos. Éstas son parte de una dinámica que atiende por lo general a lo coyuntural por sobre los procesos de planificación a mediano y largo plazo, por lo cual es inminente el debate acerca del dictado de nuevas normas que faciliten la implementación del PUL. Para plasmar las distintas políticas, se prevé incorporar un conjunto de instrumentos –normativos y de gestión– que darán forma al PUL en su implementación práctica, adquiriendo con el tiempo y la experiencia un carácter de cuerpo normativo integral. Asimismo, los instrumentos que darán operatividad al PUL deberían implementarse de manera paulatina, combinándolos de forma oportuna en función de las necesidades específicas que se den en cada ámbito local y de aquellas que surjan

a la hora de compartir proyectos con otras localidades del área. La “caja de herramientas” del PUL contiene cinco tipos de instrumentos:

- Normas urbanísticas generales
- Normas urbanísticas particulares
- Reglamento de edificación
- Instrumentos de gestión para la concertación
- Instrumentos de redistribución de los beneficios del desarrollo urbano

### NORMAS URBANÍSTICAS GENERALES

Son aquellas que rigen para todo el territorio comunal y establecen los parámetros y las pautas básicas que condicionan la conformación del tejido urbano (trazados y parcelamientos, usos del suelo, morfología de la construcción, calidad ambiental y condiciones edilicias). Estas normas se encuentran clasificadas en tres categorías: Normas Generales de Tejido, Normas Generales de Trazado y Normas Generales de Uso.

### NORMAS URBANÍSTICAS PARTICULARES

Son aquellas que establecen indicaciones normativas diferenciales para un determinado y acotado sector de la localidad, sobre el que se busca orientar un desarrollo urbanístico especial. Estas normas se encuentran organizadas en cuatro instrumentos: Plan Especial, Plan Maestro, Plan de Detalle y Áreas de Protección representadas en: Área de Reserva, Área de Protección Histórica, Área de Protección Ambiental y Área de Interés Social).

*Plan Especial / Plan Especial Interjurisdiccional.* Es el instrumento técnico destinado a programar la transformación física y funcional que se propone para un determinado tramo del territorio, corres-

pondiente a una o más ciudades y/o comunas, así como a detallar las particularidades de la configuración definida para las áreas del dominio público y privado. Contiene precisiones acerca de la configuración definitiva de la red de espacios públicos; el carácter y tratamiento; la superficie y localización destinada a la construcción de vivienda pública, si correspondiera; y la división del área, objeto del plan en unidades de ejecución para el desarrollo de planes de detalle.

**Plan Maestro.** Es el instrumento técnico, de carácter amplio, destinado a programar e impulsar la transformación integral de una extensión territorial frentista a un río u arroyo. Incluye situaciones excepcionales, que demandan la definición de políticas de reconversión, renovación o protección, mediante el desarrollo de estudios específicos de alta diversidad y complejidad dominial, funcional y ambiental. Un plan maestro incluye diferentes sectores pertenecientes a más de un municipio o comuna, con propuestas de ordenamiento que se resuelven por medio del desarrollo de planes especiales o de detalle.

**Plan de Detalle.** Es un instrumento técnico que precisa los indicadores urbanísticos para una parcela, conjunto de parcelas, calles especiales o sectores calificados como AR, APH y APA. Los planes de detalle serán desarrollados de acuerdo con los objetivos y principios de ordenamiento urbanístico contenidos en los planes especiales y/o planes maestros. Su objetivo principal es ajustar los lineamientos esbozados en las figuras mayores.

**Área de Reserva (AR).** Es el instrumento que tiene la autoridad comunal para evitar la utilización/urbanización de un sector o de un conjunto de parcelas que presentan una situación de emplazamiento especial y que son susceptibles de encuadrarse en un plan especial o en un plan de detalle, para estimular u ordenar el

desarrollo de un proceso de urbanización, de renovación edilicia o de reconversión urbana, hasta tanto estos planes sean elaborados y aprobados. Las Áreas de Reserva (AR) se clasificarán en:

- **Área de Reserva para Plan Especial (ARE).** Corresponde a aquel sector urbano caracterizado por su alto grado de deterioro –en términos edilicios y de espacios públicos–, por la obsolescencia de las instalaciones existentes, por la inconveniencia de la persistencia de determinados usos, por la disponibilidad de tierras vacantes y/o por la presencia de tierras del dominio público –nacional, provincial o comunal– cuya renovación se impulsa;
- **Área de Reserva para Plan de Detalle (ARD).** Corresponde a aquellas parcelas o conjunto de parcelas contiguas que presentan un valor singular debido a la concurrencia de condiciones particulares tales como su dimensión, emplazamiento urbano, ocupación y uso actual y/o condición dominial y que, por tal razón, merecen indicaciones especiales para su ocupación.
- **Área de Reserva para Completamiento de la Estructura Urbana (ARC).** Corresponde a aquellas parcelas o conjunto de parcelas contiguas donde se detecta una vacancia o una irregularidad en la ocupación del suelo. Se busca el completamiento o la restructuración urbana en función del modelo de ordenamiento proyectado; por tal razón, se promueven políticas para su ocupación.
- **Área de Reserva para la expansión de la Estructura Urbana (ARE).** Corresponde a aquellas parcelas o conjunto de parcelas ubicadas en forma contigua a la planta urbanizada especificadas en el PUL donde se admite el desarrollo de un proceso de urbanización, en la medida de que el mismo sea previamente planificado y programado.

**Área de Protección Histórica (APH).** Es el instrumento que permite aplicar dispositivos de preservación, protección y/o regulación

de su eventual sustitución en sectores que contienen edificios de valor histórico o arquitectónico; también definir la composición o el carácter de los espacios públicos. Las especificaciones de la intervención en un sector declarado “Área de Protección Histórica” quedarán establecidas mediante indicaciones referidas a los grados de protección edilicia; medidas de preservación edilicia y potenciales transformaciones de uso; indicadores urbanísticos específicos para las parcelas involucradas; condiciones para el diseño, materiales e instalación de elementos sobre la fachada y regulación del espacio público y los mecanismos de gestión.

**Área de Protección Ambiental (APA).** Es el instrumento para aplicar dispositivos de protección en sectores que contienen elementos significativos del ambiente u otros que, por sus dimensiones y ubicación, pueden ser utilizados para el desarrollo de parques públicos o espacios verdes privados. La declaración de un sector como “Área de Protección Ecológica y Ambiental” será realizada por el Departamento Ejecutivo con aprobación de la Junta Comunal. Dicha declaración supone que deberán mantenerse o potenciarse las características naturales y paisajísticas de los bienes, sitios y espacios públicos o privados comprendidos en el área, según las particularidades reconocidas en cada uno de ellos.

**Área de Interés Social (AIS).** Es el instrumento del que dispone la comuna para contribuir al desarrollo de aquellos sectores que presenten claros signos de deterioro urbano, carencia de infraestructuras y equipamientos o precariedad habitacional y/o dominial. Tiene por objeto agilizar las gestiones administrativas necesarias para intervenir con el propósito de mejorar las condiciones y la calidad urbana del sector. Dentro de un sector declarado como “Área de Interés Social”, cada Departamento Ejecutivo podrá

comprar en forma directa los bienes inmuebles que se consideren necesarios para: la regularización de la situación dominial en un asentamiento irregular existente; la construcción de viviendas de interés social; la reubicación de familias provenientes de un asentamiento irregular; la construcción de espacios públicos, equipamientos comunitarios y obras de infraestructura.

### REGLAMENTO DE EDIFICACIÓN

Contiene regulaciones específicas para las edificaciones que se construyen en la localidad. La reformulación de este reglamento formará parte del proceso de revisión normativa que impulsa este PUL.

### INSTRUMENTOS DE GESTIÓN PARA LA CONCERTACIÓN

Los instrumentos de gestión para la concertación previstos para la implementación del PUL son, entre otros: los Convenios Urbanísticos locales; los Convenios Urbanísticos Interjurisdiccionales; el Régimen de Concesión con Obra Pública; los Convenios de Esfuerzo Compartido; el Régimen de Contribución por Mejoras; los Consorcios de Urbanización Social y el Presupuesto Participativo. Por su relevancia, se describen a continuación los tres más usuales:

**Convenios urbanísticos.** Son acuerdos entre la comuna y otros actores respecto de la realización de diversos tipos de proyectos o intervenciones urbanas que generen beneficios mutuos. Estos acuerdos procuran tener efectos positivos especialmente en el desarrollo del equipamiento y de la infraestructura urbana. Dichos convenios constituyen una forma de Asociación Público-Privada (APP) que puede tener fines muy diversos, cuya base es la búsqueda de un equilibrio de cargas y beneficios entre las partes, definidas a partir de un pro-

ceso de negociación. En cierto sentido, los convenios urbanísticos tratan de generar una contraprestación, colaboración, cooperación, contribución y/o aportes por parte de los beneficiados de la actividad estatal comunal, en general inversores inmobiliarios. Los convenios urbanísticos se suelen implementar para impulsar acciones de nueva urbanización, reconversión, reforma, renovación, rehabilitación y/o sustitución urbana. Los mismos se aplicarán con las siguientes finalidades: (1) promover la implementación de proyectos especiales de gran escala; (2) garantizar la implementación sostenida en el tiempo de un plan-programa y (3) canalizar adecuadamente la inversión pública y privada en pos de un beneficio colectivo.

**Consortios de Urbanización Social.** Este instrumento posibilita, por un lado, la consolidación de grandes áreas vacantes en suelo urbano, que carezcan de infraestructura completa (y que el propietario no disponga de recursos económicos para urbanizarla), o bien, urbanizar sectores de suelo rural, sin necesidad de expropiar terrenos, reduciendo así los efectos de la especulación inmobiliaria sobre el costo de la urbanización. La principal diferencia con la figura del Convenio Urbanístico radica en que, mediante los consorcios de urbanización social, el gobierno local reemplaza a la figura del desarrollador, encargándose él mismo de elaborar el proyecto de urbanización, negociar el precio de la tierra con los propietarios de suelo rural (cuya parcela tenga una condición estratégica para la expansión urbana), comprar la tierra, lotear y urbanizar (ej. construir calles y servicios). En este caso, el propietario cede la parcela rural a la comuna y recibe unidades inmobiliarias debidamente urbanizadas, cuyo valor corresponderá al valor del inmueble antes de la ejecución de las obras de urbanización. Se paga el valor real del mismo de igual manera como se paga la indemnización en la expropiación. Esta operación le permite a la comuna ofertar lotes con servicio a un “precio social” fuera del mercado.

**Presupuesto Participativo.** Es una modalidad de gestión pública basada en la participación directa de la población en las diversas fases que componen la elaboración y la ejecución del presupuesto público comunal, especialmente en la indicación de las prioridades para la adjudicación de los recursos de inversiones. Esta modalidad de gestión es resultante de los complejos escenarios sociopolíticos, de la interacción de múltiples variables intervinientes en la relación entre gobernantes de la comuna y la población local. El Presupuesto Participativo se asienta en una estructura y en un proceso de participación comunitaria que se desenvuelve a través de dos principios básicos: (1) reglas universales de participación en instancias institucionales y regulares de funcionamiento; (2) un método objetivo de definición de los recursos para inversiones, que hacen un ciclo anual de actividades públicas de presupuesto comunal.

## INSTRUMENTOS DE REDISTRIBUCIÓN DE LOS BENEFICIOS DEL DESARROLLO URBANO

**El uso del mayor aprovechamiento urbanístico.** La figura del uso de mayor aprovechamiento urbanístico o edilicio se establece cuando por aplicación de las normas antes descritas –a través de la aplicación de los Planes Especiales y los Planes de Detalle– se otorguen indicadores excepcionales que signifiquen un beneficio extraordinario para el propietario del suelo involucrado. Los actores beneficiados con estas determinaciones normativas deberán efectuar un aporte económico a modo de “precio compensatorio”, el cual quedará estipulado en cada uno de los instrumentos mencionados y seguir los procedimientos que regula la comuna. Los destinos de estos recursos obtenidos serán derivados a los fondos de afectación específica creados a tal fin o destinados a la construcción de obras especificadas en las ordenanzas.

## CRÉDITOS

La elaboración del Plan Urbano Local de Coronel Domínguez se llevó adelante en el marco del Programa “26 estrategias locales, un plan metropolitano”, coordinado por el ECOMR con la participación de comunas y municipios que lo integran. Encuadrado en el Programa de Desarrollo de Áreas Metropolitanas del Interior (DAMI) del gobierno nacional, el programa cuenta con el financiamiento del Ministerio del Interior de la Nación, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Gobierno de la Provincia de Santa Fe, a través del Programa Municipal de Inversiones PROMUDI.

La documentación gráfica y planos incluidos en esta publicación, fueron íntegramente elaborados por oficinas técnicas del ECOMR, conjuntamente con el técnico designado en cada localidad, cotejada con relevamientos in situ, registros fotográficos y bases de datos elaborados en oficina técnicas locales. Se utilizaron, además, las bases de información geográfica proporcionadas por la Infraestructura de Datos Espaciales de la provincia de Santa Fe (IDESF) y el Servicio de Catastro e Información del Gobierno de la provincia de Santa Fe (SCIT). Las fotografías también forman parte del registro propio.

### COMUNA DE CORONEL DOMÍNGUEZ

*Presidente Comunal*, Mónica Villegas

*Vice Presidente*, Flavio Mancinelli

*Tesorero*, Héctor Tasso

*Asesor Técnico Local ECOMR*, Arq. Liliana Vidal

### AUTORIDADES ENTE DE COORDINACIÓN METROPOLITANA ROSARIO (ECOMR)

*Presidenta*, Intendente de Rosario Mónica Fein

Municipios y comunas miembros del Directorio, General Lagos, Presidente Comunal, Esteban Ferri; Granadero Baigorria, Intendente Adrián Maglia; San Lorenzo, Intendente Leonardo Raimundo; Villa Gobernador Gálvez, Intendente Alberto Ricci y Rosario, Intendente Mónica Fein.

*Municipios y comunas miembros del Consejo de Gobierno*,

municipios de Arroyo Seco, Capitán Bermúdez, Fray Luis Beltrán, Funes, Granadero Baigorria, Pérez, Rosario, San Lorenzo, Villa Constitución y Villa Gobernador Gálvez; comunas de Acebal, Álvarez, Alvear, Pueblo Andino, Coronel Domínguez, Empalme Villa Constitución, Fighiera, General Lagos, Ibarlucea, Pavón, Piñero, Pueblo Esther, Ricardone, Soldini y Zavalla.

*Directora General*, Mirta Levin

*Secretario Ejecutivo*, Juan Martín Atencio

### PROGRAMA DE DESARROLLO DE ÁREAS METROPOLITANAS DEL INTERIOR (DAMI), del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda del Gobierno Nacional

*Coordinadora del Programa*, Soledad Iglesias

#### BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO (BID)

*Gerente del Cono Sur y Representante en Argentina*, José Luis Lupo  
*Consultor Especialista de Desarrollo Urbano y Vivienda*, Martín Soulier Faure

#### GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

*Gobernador*, Miguel Lifschitz  
*Ministro de Gobierno y Reforma del Estado*, Pablo Farías  
*Ministro de Economía y Finanzas*, Gonzalo Saglione  
*Director Provincial de Áreas Metropolitanas*, Darío Gres  
*Secretario de Finanzas*, Pablo Olivares  
*Subsecretario de Ejecución de Proyectos de Inversión*, Hugo Rosti  
*Director General del Programa Municipal de Inversiones (PROMUDI)*, Juan José Maspóns  
*Subdirector General del Programa Municipal de Inversiones (PROMUDI)*, Raúl Héctor Vacou

#### INSTITUCIONES COLABORADORAS

*Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET)*, Presidente Alejandro Ceccatto  
*Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria (INTA OLIVEROS)*, Director Alejandro Longo  
*Universidad Nacional de Rosario (UNR)*, Rector Franco Bartolacci  
*Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño (FAPyD)*, Decano Adolfo Del Río  
*Facultad de Ciencias Políticas y Relaciones Internacionales*, Decana Mag. Claudia Alejandrina Gracia  
*Colegio de Arquitectos de la Provincia de Santa Fe (CAD2)*, Presidenta Marta Ruarte

#### EQUIPOS TÉCNICOS

##### *EQUIPO TÉCNICO ECOMR*

*Directora General del Programa "26 estrategias locales, un plan metropolitano"*, Mag. Arq. Mirta Levin  
*Coordinadora Urbanística del Programa, Directora de Ordenamiento Territorial*, Arq. Maira Cimolini  
*Auxiliares de Coordinación Urbanística*, Arqs. Celeste Martín, Ignacio Cuenca, Sabrina Galarraga, María Trabuchi.  
*Coordinador de Planes Especiales Interjurisdiccionales*, Arq. Federico Sileo  
*Auxiliares de Planes Especiales Interjurisdiccionales*, Arq. Florencia Meucci y Romina Di Meola  
*Coordinador de Información Georreferenciada. GIS*, Agr. Daniel Sartorio  
*Auxiliar de Información Georreferenciada*, Técnico Topógrafo Eric Jager  
*Asesora Estadística*, Lic. Rosa Moses  
*Auxiliar en Ruralidad y Dinámicas de Desarrollo Periurbano*, Ing. David Balaban  
*Coordinador en Accesibilidad y Movilidad*, Arq. Gustavo Chialvo  
*Asesora en Accesibilidad y Movilidad*, Ing. Civil Sabina Fanelli  
*Asesor en Recursos Ambientales*, Ing. Ambiental Andrés Carbajo  
*Asesor en Recursos Hídricos*, Ing. Civil Federico Derman  
*Asesora Legislación Urbanística*, Arq. Alicia Noya  
*Directora de Proyectos Especiales*, Arq. Marianela Motkoski  
*Auxiliares de Proyectos Especiales*, Arqs. Martín Cabezudo, Juan Andrés Romanos, Guillermina Aguilera, Ana Luz Lifschitz  
*Coordinadora en Comunicación y Logística ECOMR*, Lic. Verónica Perelló  
*Auxiliar técnica legal*, Abog. Lara Montaner  
*Auxiliares administrativos*, Cp. Victoria Tinnirello e Ignacio Puntin.  
*Asesora administrativa contable*, Cp. Ángeles Brunori  
*Responsable de publicaciones*, Dg. Raúl Sordoni

*EQUIPOS TÉCNICOS ENTIDADES COLABORADORAS*

*Asesores Urbanísticos CONICET*, Dr. Arq. Pablo Elinbaum y Dra. Arq. Cecilia Galimberti

*Asesores en Ruralidad y Dinámicas de Desarrollo Periurbano INTA*, Cristina Mondino, Med. Vet. Ezequiel Bertozzi, Ing. Ftal. Francisco Cardozo, Ing. Agr. Luis Carrancio, Ing. Agr. Eduardo Casella (Actividad Privada), Med. Vet. Martín Correa Luna, Ing. Agr. Alicia Gadda, Ing. Agr. Guillermo Gerster, Ing. Agr. Juan Ibarlucea, Ing. Agr. María Cristina Mondino, Med. Vet. María Belén Morlacco, Ing. Agr. Rodolfo Tímoni.

*Asesores Técnicos Colegio de Arquitectos Provincia de Santa Fe para el Cuadrante Oeste Metropolitano*, Arq. Claudio Sfiligoi, Arq. Graciela Rodríguez, Arq. Raúl Pérez, Arq. Camila Viglacinti y Arq. Graciela Luisetti.

*EQUIPOS TÉCNICOS TALLERES DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA.*

*FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y RELACIONES INTERNACIONALES Desarrollo y coordinación*, Licenciados Natalia Carnovale, Diego Beretta

*Responsable Metodológica*, Lic. Aneley Berardo

*Asistentes*, Fernando Laredo, Irene Castagnini, Magda Bergami, Gisela Signorelli, Paulina Teglia, Luciana Bertolacini, Florencia Pisaroni, Victoria López, Jazmín Rodríguez, Aylen Delmonte, Aldana Berardo.

EDICIÓN

*Coordinación editorial*, Arq. Maira Cimolini

*Producción integral*, Dra. Arq. Cecilia Galimberti

*Diseño Gráfico*, Dg. Raúl Sordoni

*Ilustraciones*, Arq. Luis Lleonart

*Corrección y revisión de textos*, Lic. María Georgina Giorgis

*Imprenta*, Borsellino Impresos S.R.L.

AGRADECIMIENTOS

Se agradece la colaboración de la M. Sc. Arq. Agustina González Cid en la elaboración de los contenidos de las temáticas de Ruralidad y Dinámicas de Desarrollo Periurbano.

Se agradece, también, la colaboración de las siguientes reparticiones provinciales y de los profesionales consultados en diferentes instancias del proceso de elaboración de los PUL:

*Secretario de Desarrollo Territorial y Economía Social*, Mauro Casella  
*Jefe de Área de Proyecto, Delegación Rosario de la Dirección General de Proyectos de la Secretaría de Recursos Hídricos*, Ing. Raúl Navarro

*Asesor en Recursos Hídricos*, Ing. Hugo Orsolini

*Comisión Interministerial de Ordenamiento Territorial (CIOT)*

#### REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

AA.VV. (1971) Prefectura del Gran Rosario: Análisis preliminar de la estructura física del Área Metropolitana de Rosario. Documentos A&P, FAPyD, Rosario.

AA.VV (1990) Cien años de vida e historia: Acebal, Santa Fe. Acebal: Comisión de Homenaje del Centenario.

CABALLERO, Adrián (Coord) (1991) Proceso de Formación urbano-territorial y dinámica de transformación del Área Metropolitana de Rosario. CFI, Rosario.

ECOM Rosario (2019) La construcción y consolidación de un plan metropolitano. Rosario: ECOM.

ECOM Rosario (2014) El Área Metropolitana de Rosario: estructura institucional y caracterización territorial. Cuaderno 1. Rosario: ECOM.

ECOM Rosario (2014) El Área Metropolitana de Rosario: contextos del planeamiento metropolitano local e internacional. Cuaderno 2. Rosario: ECOM.

ECOM Rosario (2014) El Área Metropolitana de Rosario: directrices para la concertación de un modelo territorial. Cuaderno 3. Rosario: ECOM.

GALIMBERTI, Cecilia (2015) La reinención del Río. Procesos de transformación de la ribera de la Región Metropolitana de Rosario, Argentina. UNR editora, Colección Tesis Doctorales A&P, Rosario.

IBARRA, Damián y BRAMBILLA, Luciano (s/f) Biografía del Coronel Rodolfo S. Domínguez. [En línea]. Disponible en: [https://www.academia.edu/26614279/Biograf%C3%ADa\\_del\\_Coronel\\_Rodolfo\\_S.\\_Dom%C3%ADnguez](https://www.academia.edu/26614279/Biograf%C3%ADa_del_Coronel_Rodolfo_S._Dom%C3%ADnguez)

MATEOS, Alicia (2007) Plan de Ordenamiento Territorial Costa Metropolitana del Gran Rosario. Cordón Sur. Diagnóstico. Consejo Federal de Inversiones, Oficina de Asuntos Metropolitanos, Gobierno de la Provincia de Santa Fe.

MATEOS, Alicia; DOCOLA, Silvia; PUIG, Mónica (2007) Patrimonio: Del Saladillo al del Medio - Cordón Sur - Costa Área Metropolitana Gran Rosario. Consejo Federal de Inversiones, Oficina de Asuntos Metropolitanos, Gobierno de la Provincia de Santa Fe.

MARTINEZ DE SAN VICENTE, Isabel (1985a) La formación de la estructura colectiva de la ciudad de Rosario. Cuaderno N°7 del CURDIUR. Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño, Rosario.

MARTINEZ DE SAN VICENTE, Isabel (1985b) La interpretación arquitectónica de las ciudades de reciente formación. Cuaderno N°6 del CURDIUR. Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño, Rosario.

MONGSFELD, Oscar (1983) El Área Metropolitana de Rosario y El Pago de los Arroyos. Centro de Estudios Urbanos del Rosario, Rosario

RIGOTTI, Ana María (2007) Plan de ordenamiento territorial. Costa metropolitana del Gran Rosario. Cordón norte, Informe Final. Consejo Federal de Inversiones, Oficina de Asuntos Metropolitanos, Gobierno de la Provincia de Santa Fe.

RIGOTTI, Ana María; HEREDIA, Elina (2007) Inventario Patrimonio Natural y Construido. Cordón Norte - Costa Área Metropolitana Gran Rosario. Consejo Federal de Inversiones, Oficina de Asuntos Metropolitanos, Gobierno de la Provincia de Santa Fe.

ROFMAN, Alejandro (1971) Prediagnóstico de la estructura productiva del área del Gran Rosario. Municipalidad de Rosario: Comisión Coordinadora Urbanística, Ferroviaria, Vial y Portuaria para la ciudad de Rosario, Rosario.

Ente de CoordinaciÓn Metropolitana-ECOM  
Coronel Domìnguez 2030 ; dirigido por Mirta Levin. - 1a ed. - Rosario : ECOM, 2019.  
116 p. ; 27 x 24 cm. - (26 Estrategias locales un plan metropolitano)  
ISBN 978-987-8355-05-4  
1. Planes Urbanos. 2. Ordenamiento Territorial. 3. Urbanismo. I. Levin, Mirta, dir. II. Tìtulo.  
CDD 711



Editado en la ciudad de Rosario, Santa Fe, en el mes de Octubre de 2019. Se ha hecho el depósito de Ley 11.723  
Este libro se terminó de imprimir en Octubre de 2019 en Borsellino Impresos S.R.L., Rosario, Argentina.







Acebal  
Álvarez  
Alvear  
Arroyo Seco  
Capitán Bermúdez  
Carmen del Sauce  
Coronel Domínguez  
Empalme Villa Constitución  
Fighiera  
Fray Luis Beltrán  
Funes  
General Lagos  
Granadero Baigorria  
Ibarlucea  
Pavón  
Pérez  
Piñero  
Pueblo Andino  
Pueblo Esther  
Ricardone  
Rosario  
San Lorenzo  
Soldini  
Villa Constitución  
Villa Gobernador Gálvez  
Zavalla



