

DECRETO N° 28.036

//sario, 12 de noviembre de 1962.-

VISTO:

La situación creada a la ciudad de Rosario y su población, derivada del plan de afectaciones originado en la Ordenanza Nro. 1.030 de 1952; la experiencia que resulta de diez años de vigencia de la misma y la necesidad de adecuar las exigencias de la actual y futura expansión de la ciudad con previsiones legales que sirvan al fin buscado y no se conviertan, por su impracticabilidad, en trabas para el normal desenvolvimiento de la ciudad y en perjuicio para los legítimos intereses de sus habitantes;

Y CONSIDERANDO:

Que este D.E., recogiendo la inquietud de la opinión pública sobre el particular y las numerosas y reiteradas presentaciones de entidades representativas de todos los sectores de la población, estimó conveniente enfrentar la situación planteada y tratar de dar una solución acorde con las necesidades de la ciudad y de su población;

Que a tal fin, creyó prudente, como una garantía de mayor acierto en la solución a fijar, contar con la opinión y asesoramiento de personas que, por sus conocimientos, actuación y competencia, ilustraran el criterio del gobierno municipal, sin perjuicio de la opinión particular de este D.E. sobre el problema;

Que, en ese orden de ideas, por Decreto N° 27.741/1962, se designó una comisión especial que quedó integrada por los siguientes miembros: Ing. Carlos Isella, Ministro de Obras Públicas de la Provincia de Santa Fe; Ing. Carlos Moreiras Marque, Profesor titular de Ingeniería Legal y de Economía de los Transportes de la Universidad Nacional del Litoral; Ing. Domingo Rossi, Secretario de Obras y Servicios Públicos de la Municipalidad; Dr. J. Eduardo López Roldán, Director de Asuntos Legales de la Municipalidad; Ing. Emigdio Pinasco, Presidente de la Asociación de Ingenieros de Ro-

// sario; Arq. Antonio J. Pasquale, Presidente de la Sociedad de Ingenieros, Arquitectos y Constructores; Ing. Carlos J. Brebbia, Presidente de la Cámara Argentina de la Construcción (Delegación Rosario) y señor Víctor Martínez, Presidente del Centro "La Propiedad" de Rosario;

Que la nombrada comisión, con fecha 18 de octubre del corriente año, se ha expedido en un extenso y bien fundado dictamen en el que se señala, en primer término, que "la concreción de las previsiones contenidas en la Ordenanza N° 1.030/1952, implicaría cuantiosas erogaciones cuya virtual imposibilidad de satisfacer y los enormes perjuicios morales y económicos que su mantenimiento indefinido provoca a un vasto sector de la población, la hacen susceptible de una meditada revisión, para evitar en lo posible estos inconvenientes";

Que lo aconsejable es conciliar las medidas conducentes para el adecuado desarrollo y progreso de la ciudad, actual y futuro, con las posibilidades reales de ejecución de las mismas, reduciendo al mínimo las expropiaciones sin perjuicio de contemplar las conveniencias urbanísticas de la misma;

Que, para ello, en opinión de la Comisión asesora -criterio que este D.E. comparte- debe derogarse la Ordenanza N° 1.030/1952 por estar reñida su vigencia teórica -pues la experiencia ha demostrado que su practicidad es inalcanzable- con los legítimos intereses de la ciudad y sustituir la misma con el instrumento legal adecuado;

Que debe tenerse presente que la Ordenanza N° 1.030/1952 contempló fundamentalmente e incorporó a sus disposiciones, el plan ferroviario establecido en el Decreto Nacional N° 13.441/49 y Decreto N° 5.601/49, que fuera derogado por Decreto-Ley 1.826/1958, dictado con el acuerdo de los ferrocarriles, de la Provincia de Santa Fe y de la Municipalidad de Rosario, decreto-ley que, a su vez, fue dejado sin efecto por la ley N° 16.052/61, que en líneas generales reeditó el plan del año 1949;

Que, atento lo precedentemente expuesto, es menester coor-

// dinar las medidas a dictarse en el orden municipal con las del gobierno nacional, a fin de que la derogación de la Ordenanza N° 1.030/1952, que se propugna, encuentre su correlativa consonancia con las normas legales nacionales en punto a reestructuración ferroviaria, de modo que los beneficios que resultarán del acto administrativo comunal a dictarse no sufran interferencias;

Que, en tal sentido, la Comisión asesora se pronuncia a favor del plan ferroviario aprobado por decreto ley 1.826/1958 en razón de ser una solución que, además de contar con el respaldo de técnicos y urbanistas especializados que han resuelto problemas similares, constituye un plan integral de progresivo desarrollo en etapas que se autofinancia en un porcentaje apreciable con la venta de las grandes superficies que quedarán disponibles -aún destinando a espacios verdes la mitad de esas áreas-, de los materiales de vías e instalaciones y que, una vez realizado el plan, Rosario tendría el privilegio de ser una de las ciudades mejor dotadas del país en cuanto se refiere al sistema ferroviario y arterial urbano;

Que, además, ese proyecto reduce al mínimo de 29 Hs. la superficie a expropiar y permite liberar de instalaciones ferroviarias, para incorporarlas al uso de la ciudad para viviendas, nuevas arterias, parques, etc., aproximadamente 249 Hs. ocupadas por el F.C.N.G.B. Mitre y 175 Hs. ocupadas por el F.C.N.G.M. Belgrano, o sea un total de 424 Hs., contrariamente a lo que sucede con el plan del año 1949 que requiere, para su hipotética ejecución, la mayor parte del área que abarca la Ordenanza N° 1.030/1952, o sea, la expropiación de 494 Hs. en el ejido urbano, con los problemas consiguientes de desalojo de familias, etc., además del costo necesario que lo hacen ilusorio e inconveniente;

Que, por lo expuesto y siendo criterio de este D.E. que la solución del problema planteado y que la ciudad sobrelleva desde hace diez años, debe venir de una revisión integral y a fondo de las normas legales vigentes, sustituyendo las mismas con las que, de los considerandos precedentes, surgen como las más razonables, adecuadas y conformes a los bien entendidos intereses de la ciudad y de sus habitantes,-

//PAL, -

DECRETA CON FUERZA DE ORDENANZA:

Art. 1º- Derógase en todas sus partes la Ordenanza N° 1.030 de 1952.

Art. 2º- Incórpórase al plano oficial del Municipio, el trazado de la Avenida de Circunvalación aprobado por la Dirección Nacional de Vialidad.

Art. 3º- Las líneas de edificación en cada una de las arterias que se indican, serán trazadas conforme se establece a continuación:

AVENIDA CORDOBA.

Desde Avda. Francia hasta Bulevar Wilde: sobre su costado Sur se respetarán sus actuales líneas de edificación; sobre su costado Norte las líneas de edificación se tomarán paralelas a aquellas del costado Sur, pero trazadas a sesenta metros (60 m.) hacia el Norte.

Desde Bulevar Wilde hasta el límite Oeste del municipio y hasta conectar con la Ruta Nacional N° 9: sobre su costado Norte se respetarán las actuales líneas de edificación y las líneas sobre su costado Sur se tomarán paralelas a aquella, trazadas a sesenta metros hacia el Sur.

AVENIDA CASEROS.

Desde Avenida Ovidio Lagos hasta Felipe Moré, será respetado su ancho actual de treinta metros (30 m.), y desde este punto -Felipe Moré- hasta empalmar con la Ruta Nacional N° 34, a Venado Tuerto, su ancho será de treinta y cinco metros, manteniéndose su eje actual.

AVENIDA OVIDIO LAGOS.

Desde Bulevar 27 de Febrero hasta calle Garibaldi, tendrá un ancho de 34,64 m., respetándose el mismo eje de esta avenida existente desde Bulevar 27 de Febrero hacia el Norte.

// Desde calle Garibaldi hasta el límite Sur del municipio (Puente Gallego), su ancho será de cuarenta metros (40 m.), teniendo en su costado Oeste la actual línea de edificación, y sobre su costado Este la línea de edificación será paralela a aquella trazada a cuarenta metros (40 m.) hacia el Este.

CALLE AYACUCHO.

Su ancho será de treinta metros (30 m.) sobre el eje desde el límite Sur del municipio hasta la calle Ayolas (ex-Uruguay); en el tramo entre la calle Ayolas (ex-Uruguay) y el Bulevar 27 de Febrero, se mantendrá la actual línea de edificación Oeste incluyendo para su ensanche la zona de vía del ex-F.C.P.B.A., identificándose su eje con el de la misma calle Ayacucho al Norte.

Art. 4º- Mantiénese la servidumbre de jardines en Bulevar Oroño entre la calle Salta y la Avenida Rivadavia, con las mismas características de la que afecta actualmente a los inmuebles del Bulevar Oroño entre la calle Salta y el límite Sud del municipio (Ordenanzas N° 30 de 1909; N° 33 de 1913 y N° 17 de 1941).

Art. 5º- Mantiénese, asimismo, la servidumbre de jardines existente sobre los inmuebles de ambas aceras de las calles Washington y Blas Parera (Ordenanza N° 9 de 1909), que se aplicará hasta la zona vías del F.C.N.G.M. Belgrano.

Art. 6º- Establécese servidumbre de jardines sobre los inmuebles con frente a las calles Pueyrredón y Unión, sobre la plaza pública formada por las manzanas doscientos veintidos y doscientos veintitres (222 y 223) de la Sección trece (13).

Art. 7º- Los sobrantes que resulten inadecuados para un uso o explotación racional, serán expropiados cuando así lo exija formalmente el titular del dominio, conjuntamente con la parte del terreno que se expropie para ensanche de calles u otros fines determinados en este decreto-ordenanza.


// Art. 8º- Declárase afectada y sujeta a expropiación, para futura ampliación del puerto, la zona comprendida por las vías del ex-F.C.C.C., Avenida Belgrano, límite del municipio y vías del ex-F.C.Rosario a Puerto Belgrano.

Art. 9º- El D.E. Municipal gestionará del P.E. de la Nación, la derogación de la ley N° 16.052/1961 y la vigencia, en su lugar, del decreto-ley N° 1.826/1958, con los estudios completos necesarios para la confección del proyecto definitivo.

Art. 10º- Recábase la aprobación del presente decreto-Ordenanza de la Intervención Federal en la Provincia.

Art. 11º- Comuníquese, publíquese y dése al R.M..-


ING. DOMINGO ROSS
SECRETARIO DE OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS


EDUARDO M. G. HERTZ
COMISIONADO MUNICIPAL

Cumplido en la fecha
según Notas N°

Noiembre 12 de 1962.

Oficial N.º 278- mwp.

