



Se reabrió al tránsito sin barreras la calle Olazábal. Había sido cerrada en Belgrano por las obras del Viaducto Mitre, una obra de ingeniería de 3,9 kilómetros que permitirá que los vecinos ahorren hasta unos 20 minutos de viaje.

La Ciudad también eliminó las barreras de las calles Blanco Encalada, Monroe, Mendoza y Juramento, y próximamente lo hará con las de las calles Olleros, La Pampa y Sucre.

{youtube}r7RYqPxHlec{/youtube}

Con la elevación de las vías del ferrocarril, se evitarán los peligrosos cruces a nivel y se abrirán nuevas calles para mejorar la fluidez del tránsito. Además, se van a construir dos estaciones elevadas (Belgrano C y Lisandro de la Torre) y se van a generar 60.000 m² de nuevos espacios públicos y verdes debajo del viaducto.

Esta transformación va a mejorar la seguridad vial para peatones y automovilistas al crear nuevos pasos seguros. También va a incrementar la frecuencia y la calidad de servicio de la línea Mitre.

El Viaducto Mitre va a contribuir al cuidado del ambiente porque ya no va a haber más demoras con la barrera baja y los automóviles van a circular de una manera más fluida, generando una emisión mucho menor de gases contaminantes.

La obra va a beneficiar a un promedio de 100.000 usuarios diarios del Ferrocarril Mitre; a 30.000 vecinos que se movilizan en colectivo y a otros 70.000 que usan sus autos particulares, y a los 454.000 vecinos de los barrios de Belgrano, Núñez y Palermo.

La construcción del Viaducto Mitre se realizó a través del montaje de dovelas, estructuras de hormigón que forman parte del tablero sobre el cual se montan las vías del tren.

El montaje de dovelas se llevó a cabo con la técnica de lanzadera de vigas, una innovadora maquinaria que agiliza los tiempos de la obra y permite montar el viaducto sin necesidad de interrumpir el servicio del ferrocarril ni el tránsito vehicular.

Esta maquinaria de 220 toneladas permite levantar las vigas y dovelas que conforman el

viaducto, desplazarse horizontalmente y colocarlas en su posición definitiva sin necesidad de utilizar grúas.

Los vecinos pueden asistir a distintas reuniones para acercar sus ideas sobre los usos de los nuevos espacios que se están generando por la elevación de las vías. Las personas participan en mesas de trabajo de hasta diez vecinos, moderadas por un facilitador. Un equipo técnico, conformado por arquitectos y urbanistas, expone las características de cada área para mostrar los posibles usos.

De esta forma, los vecinos trabajan sobre mapas a escala que muestran el detalle de cada tramo e indican los servicios o actividades que les gustaría tener.

Para facilitar la participación de la mayor cantidad de vecinos, se armaron nueve reuniones en tres turnos (mañana, mediodía y noche) en las que se analiza el bajo viaducto dividido en tres tramos.

En total, se convocó a más de 250.000 vecinos a través de las redes sociales e invitaciones puerta a puerta. Se inscribieron 14.000 personas y ya participaron 1.000 vecinos en las primeras seis reuniones.