



El jefe de Gobierno porteño, Horacio Rodríguez Larreta, y el ministro de Transporte de la Nación, Guillermo Dietrich, habilitaron al tránsito la calle Echeverría e inauguraron el nuevo acceso de la estación elevada Belgrano C del Viaducto Mitre, que se inauguró el 10 de mayo pasado y permite que más de 650.000 vecinos ahorren hasta unos 20 minutos de viaje diarios.

"Esto es calidad de vida para todos los vecinos: estamos sacando barreras y mejorando la circulación y la seguridad", expresó Rodríguez Larreta.

{youtube}wI8IP0tQwXk{/youtube}

De esta forma, la estación Belgrano C, que cuenta con una superficie total de 2.400 metros cuadrados distribuidos entre la planta baja y el entrepiso, completó las obras y ya tiene sus dos accesos habilitados: el de Juramento y Echeverría, y el de Echeverría y Sucre.

Además, el Jefe de Gobierno porteño indicó que "el objetivo es una Ciudad que no tenga cortes", y agregó: "Es un orgullo ver que nos comprometimos con los plazos y los cumplimos".

En esa línea aseguró que "obra que empieza, obra que se termina", y reconoció: "Esto forma parte de la transformación de la Ciudad".

Por último felicitó a "todos los que trabajaron en la construcción del viaducto".

En tanto, Dietrich apuntó que "ésta es una de las muestras de todas las inversiones que se están haciendo en los trenes", y detalló: "Ya hemos cambiado más de 300 kilómetros de vías, repotenciado los sistemas eléctricos del Sarmiento y del Mitre, y electrificado el tren a La Plata, entre otras transformaciones".

"Tanto para el transporte público de pasajeros de colectivos como para el de trenes los cambios son muy importantes y van a seguir", manifestó el ministro de Transporte de la Nación.

De la actividad también participaron el jefe de Gabinete porteño, Felipe Miguel; el ministro de Desarrollo Urbano y Transporte, Franco Moccia; el secretario de Transporte, Juan José Mendez; el secretario de Planificación de Transporte de la Nación, Germán Bussi; el presidente de Autopistas Urbanas Sociedad Anónima (AUSA), Carlos Frugoni; la secretaria de Obras de Transporte de la Nación, Manuela López Menéndez; y el presidente de Trenes Argentinos Infraestructura, Guillermo Fiad.

Moccia dijo que "una Ciudad como Buenos Aires no puede tener barreras", y sostuvo: "Trabajando en conjunto con vecinos, contratistas, obreros, Gobierno Nacional y trenes, estamos eliminando 56 barreras en 12 años".

Del mismo modo aseguró que la eliminación de barreras implica "tiempo libre para que los porteños y los bonaerenses dediquen a lo que quieran", y completó: "Esto es el premio del servicio público y de ver que podemos cambiarle la vida a la gente".

A su vez, Bussi explicó que "estas obras no solo se llevaron a cabo pensando desde la Ciudad y para los vecinos de la Ciudad", y agregó: "Las hicimos con el compromiso de entender que toda la región metropolitana tenía grandes problemas de transporte que sugerían una visión integral".

En relación a esto, profundizó: "La región necesitaba que nos comprometiéramos a transformar la forma en la cual nos movíamos".

El Viaducto Mitre es una obra de ingeniería que elevó las vías del ferrocarril a lo largo de 3,9 kilómetros, evitando los peligrosos cruces a nivel, abriendo nuevas calles para mejorar la fluidez del tránsito, y contribuyendo al cuidado del ambiente, ya que los automóviles circulan de una manera más rápida y generan una menor emisión de gases contaminantes.

En el marco de los trabajos se construyeron las estaciones elevadas Belgrano C y Lisandro de la Torre, que todavía está en obra.

Con un moderno diseño de acero y hormigón, la estación Belgrano C cuenta con un andén de 220 metros de largo y es 100% accesible para personas con movilidad reducida gracias a escaleras mecánicas y ascensores. El revestimiento es de vidrio templado en los laterales, mientras que el techo -que cubre completamente cada andén- cuenta con tres capas compuestas por chapa microperforada, goma espuma aislante y chapa común. De esta forma, los usuarios pueden aguardar el tren protegidos ante las inclemencias del clima.

En tanto, la estación Lisandro de la Torre estará elevada a 9,5 metros, con una ubicación que se verá levemente desplazada de su emplazamiento anterior para permitir el paso por debajo del nuevo trazado de la calle Olleros. Tendrá una cubierta liviana abovedada sobre los andenes, similar a la del Metrobus, y el acceso será 100% accesible a través de ascensores, escaleras mecánicas y pedestres.

Por su parte, en la zona de Barrancas de Belgrano se construirá un Centro de Transbordo para mejorar y facilitar la conexión de las distintas líneas de colectivos con el servicio del tren.

Asimismo, la elevación de las vías permitió sumar más de 88.000 metros cuadrados de espacio público y verde debajo del viaducto, en donde se ofrecerán diferentes propuestas a lo largo de toda la traza, desde nuevos corredores peatonales, circuitos aeróbicos y bicisendas, hasta locales gastronómicos, de servicios y actividades culturales.

Para el uso de estos espacios se organizan reuniones con vecinos, que comenzaron en abril y se dividen en tres turnos. De ellas participan vecinos, técnicos y funcionarios que analizan tramo a tramo las posibilidades de los bajo viaductos.

En torno a esto, la Ciudad ya recibió más de 76.000 mails de personas interesadas, de las cuales ya participaron 1.400 en más de 12 encuentros. Además, se analizaron 538 propuestas, distribuidas de la siguiente manera: 31% seguridad, 30.5% espacios verdes, 28% servicios y 10.5% actividades.

Por otro lado, ya se eliminaron siete barreras (La Pampa, Sucre, Juramento, Mendoza, Olazábal, Blanco Encalada y Monroe) de las ocho totales (solo falta quitar la de Olleros).

Al mismo tiempo, además de las ya habilitadas Echeverría y Roosevelt, se están abriendo dos calles más: Virrey del Pino y José Hernández.

El Viaducto Mitre beneficia 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; a los 454.000 vecinos de los barrios de Belgrano, Núñez y Palermo; y a los 729 empleados que trabajaron en la obra, junto a los 200 que lo hicieron en la fábrica de dovelas.