



www.mass.gov/southcoastrail

EL SOUTH COAST RAIL CUMPLE SU PRIMER AÑO DE CONSTRUCCIÓN

Justo 15 meses después de la adjudicación del primer contrato de construcción de la fase 1 del ferrocarril de la costa sur (South Coast Rail, SCR), se ha avanzado muchísimo en los derechos de paso por donde se trasladarán los pasajeros a finales de 2023. En junio de 2020 comenzó la construcción de Fall River Secondary y, en octubre de 2020, la de New Bedford Main Line/Middleborough Secondary. La actividad de construcción es visible en cada ciudad y localidad por donde pasan las vías. Se están construyendo los cimientos de las estaciones, se están instalando los servicios básicos y se están colocando durmientes, carriles y balasto nuevos. La fase 1 ofrecerá a los pasajeros un viaje directo entre Boston y Taunton, Fall River y New Bedford por primera vez desde finales de la década de los cincuenta.

Las cifras de la construcción son impresionantes: se ha reemplazado o renovado el 32 % de los carriles en Fall River Line y el 9 % en New Bedford Main Line/Middleborough Secondary. Se están instalando muros de tablaestacas, con más de 10.000 pies lineales en Fall River y 3900 en New Bedford/Middleborough. Más de 175 obreros están trabajando en obras en el derecho de paso. Se están reemplazando puentes y pasos de agua y se están renovando los pasos a nivel.



Preparación de la obra de Freetown Station

Si bien construir un ferrocarril es un proyecto lineal, el trabajo se está realizando en varios sitios. Como el trabajo en Fall River Secondary comenzó primero, en la construcción de las estaciones de Freetown y Fall River Depot se están comenzando a ver los elementos fundamentales de las estaciones: las zapatas, los cimientos de los andenes de las estaciones, los muros, los puentes y los pasos de agua están a la vista. Se está remodelando el galpón ferroviario en Weaver's Cove para albergar seis vías férreas con el fin de guardar los trenes durante la noche y un edificio para el personal. Cambiar el puente ferroviario de Assonet River es toda una historia. (Véase el artículo destacado y las fotos en la página 3). Nuestro equipo diseñó una manera de reemplazar el puente de Assonet River en el medio de un bosque. Nuestro contratista llevó a cabo el recambio durante un periodo de niveles fluviales atípicamente altos.

En Middleborough, nuestro contratista ha construido nuevos apartaderos y se ha avanzado bastante en la construcción de la nueva Middleborough Station. Hacia el sur, la MBTA está coordinando el trabajo en East Taunton Station y los puentes ferroviarios, así como el proyecto de mejora del nodo vial de Route 24/140 de MassDOT, que mejorará la circulación del tráfico en la zona. Se terminó el despeje de la obra en Church Street Station de New Bedford. El trabajo en New Bedford Station aumentará este otoño. Se está llevando tierra y materiales a las estaciones y al galpón ferroviario de Wamsutta. Nuestro contratista está instalando muros de chapa de acero y pilotes verticales con placas prefabricadas para contener la tierra a lo largo del derecho de paso.

El sistema de señalización de la fase 1 incluye la compra y la instalación de cables y equipos de comunicaciones y de señal para todo el derecho de paso, así como la incorporación del control positivo de trenes (PTC), un sistema que ayuda a mejorar la seguridad de los trenes. También abarca la prueba y la puesta en marcha de todo el sistema nuevo de la fase 1 a fin de prepararlo para el servicio de pasajeros.

Forjando el futuro

En la construcción ferroviaria es necesario hacer traslados, mover tierra y máquinas, y cooperar con la empresa ferroviaria de transporte de carga actual para reemplazar los carriles viejos. En la [hoja informativa de la primavera](#) se mostró cómo el balasto, las piedras que se encuentran debajo de los durmientes y los carriles, se fabrica y se prepara para su traslado.

El carril se traslada de manera diferente. El último de los tres traslados de carril continuo soldado nuevo fue el 11 de agosto, cuando un tren de carga descargó 60 barras de carril continuo soldado, cada una con una longitud total de 1600 pies, a lo largo de New Bedford Main Line, pasando por Freetown, Lakeville, Berkley y Taunton. (Véase la imagen en la página 5). Cada tren tenía 2000 pies de largo, con dos locomotoras y un vagón de descarga especial. En total, los trenes colocaron 27 millas de carril que se acomodaron a lo largo del derecho de paso como preparación para su instalación.

El movimiento de la tierra es otro elemento de la construcción. El programa de la fase I del SCR implica la excavación de más de 400.000 yardas cúbicas de materiales. Si bien estos grandes movimientos de tierra son necesarios para terminar la construcción de varias mejoras, la MBTA está comprometida a manejar y reutilizar estos materiales de una manera respetuosa del medio ambiente. La tierra se extrae, se evalúa y se reutiliza en el derecho de paso para remodelar sitios, como los galpones ferroviarios y las estaciones. Parte de la tierra a veces se usa para contornear espacios con fines estéticos. La separación, la gestión y el seguimiento de la tierra son puntos clave durante la construcción, así como la implementación de controles diarios de polvo y el mantenimiento del polvo y la tierra dentro de las áreas de trabajo.

Los cortes de vías se establecen en cooperación con la empresa de transporte ferroviario de carga del derecho de paso, Mass Coastal Railroad. Como Mass Coastal continúa prestando servicios a sus usuarios en toda la región, el SCR coordina con esta empresa los cierres o cortes de vías prolongados. Estos cortes permiten al SCR empezar con los aspectos principales de la construcción, como el recambio de millas de vías, la instalación de puentes y pasos de agua nuevos, y la reconstrucción de pasos a nivel sin que el funcionamiento del tren de carga comercial limite la continuidad del trabajo. Trabajando contra reloj durante estos momentos, el contratista puede avanzar mucho más que trabajando entre trenes. Como estas situaciones exigen muchos recursos y causan efectos —materiales, máquinas, personal, desvíos, luz y ruido— el SCR comparte la información con anticipación utilizando la cuenta de correo electrónico del proyecto. (Véase la página 5 para la inscripción a los avisos por correo electrónico).

La protección medioambiental es un aspecto importante del SCR. El personal instala y cumple con los controles de erosión del perímetro, coloca accesos de piedra y zanjas e implementa métodos de control del polvo para evitar consecuencias fuera del área de construcción. Esta protección también incluye el uso de cercas de limo, fardos de heno y filtros de compost.

El personal de medio ambiente también supervisa el cumplimiento con los permisos emitidos por las comisiones de conservación y confirma que las áreas de recursos naturales estén protegidas. Las responsabilidades del equipo son proteger la delimitación de los humedales y los límites de trabajo; implementar planes para proteger las especies en peligro de extinción; verificar los controles de aguas pluviales y los desagües; supervisar la implementación de los protocolos de control del polvo y proteger los recursos culturales.

¿Qué debe conocer de la obra?

- Las horas usuales de trabajo son de lunes a viernes, de 7:00 a.m. a 7:00 p.m. o hasta que oscurezca.
- Este horario se mantendrá excepto en los momentos de corte en la vía: periodos de trabajo de 24 horas que se hacen a lo largo de 4 o 5 días. En caso de que se planee un corte en la vía, las comunidades afectadas serán notificadas con antelación.
- La gestión de plagas y roedores en la construcción es obligatoria y constante.
- El control y manejo de polvo es obligatorio y monitoreado.
- Todo el personal contratista y de obra cumple las normas de salud y seguridad de COVID-19

Visite la página web del proyecto e inscribese para recibir actualizaciones semanales en:
<http://www.mass.gov/southcoastrail>

¿Tiene preguntas o comentarios?

Para informar de un problema relacionado con la construcción del proyecto South Coast Rail, la línea de atención 617-222-4099 está disponible de lunes a viernes, entre las 7:00 AM y las 3:30 PM (excepto los días festivos). Todos los mensajes de voz que se reciban fuera de ese horario se oirán en el siguiente turno. Responderemos a todas las preguntas, comentarios o quejas.

El equipo de SCR está disponible para hablar o reunirse con residentes, empresas y gobernantes electos durante la construcción con el fin de discutir temas de interés entre ambas partes. Póngase en contacto con SCR escribiendo a SouthCoastRail@dot.state.ma.us.

Lo que viene

Lo días de primavera, verano y principios del otoño han permitido a los contratistas del SCR avanzar considerablemente con la construcción en el derecho de paso. Si bien esas son buenas noticias en cuanto al cronograma, el equipo del South Coast Rail comprende que la construcción puede ser una molestia. Nuestro equipo agradece la paciencia y la comprensión de todos los afectados por la construcción mientras avanzamos para brindarle a la región el servicio de trenes de cercanía según los tiempos acordados. La MBTA también agradece a sus socios de la ciudad, a los dirigentes municipales y a los grupos de partes interesadas por su colaboración y apoyo continuos en la ejecución del proyecto.

Mientras construimos el South Coast Rail, se enterarán de las próximas novedades por medio de nuestro sitio web, correos electrónicos y sesiones informativas. Esperamos ansiosamente el día que podamos decir “todos a bordo” en cada estación nueva.

El trabajo en el río

Para llevar el servicio de trenes de cercanías al South Coast Rail, la MBTA está reemplazando o reconstruyendo siete puentes ferroviarios a lo largo de Fall River Secondary. La construcción de puentes ferroviarios es siempre una tarea de gran envergadura, pero las dificultades se multiplican cuando se debe reemplazar un puente en un sitio relativamente inaccesible y de sensibilidad ambiental.



El traslado del puente de Assonet River hasta su lugar

Resguardamos la seguridad de todos

Las vías férreas —llamadas derecho de paso— por donde circularán los trenes a Taunton, Fall River y New Bedford han estado en desuso o solo las han usado trenes de carga lentos durante más de 60 años. Desafortunadamente, las personas se han acostumbrado a pasear a sus perros, a andar en bicicleta o a correr junto a las vías. Nunca nadie debe caminar sobre las vías ni al lado de ellas, ni tampoco cruzarlas. Esta advertencia ha adquirido aún más importancia ahora que el derecho de paso es una obra en construcción activa en la propiedad de la MBTA. No hay ningún lugar seguro en el derecho de paso, salvo si se está en un tren o si se usa un paso a nivel público y señalizado. Esto incluye andar en bicicleta o manejar un vehículo todo terreno sobre o cerca de las vías.

La MBTA brindará capacitación en seguridad a cada comunidad inmediatamente antes de que el ferrocarril empiece a funcionar de manera estable en 2023, pero las normas de seguridad se aplican todos los días. La MBTA llevará a cabo un programa de seguridad ferroviaria para todas las comunidades del tramo con el propósito de visibilizar más la seguridad ferroviaria y concientizar a la población al respecto. También facilitará información en la región para reforzar su mensaje de seguridad.

El poema “Over the river and through the woods” (Por el río y a través del bosque) describe el puente del río Assonet. Este río fluye 7.4 millas en dirección al oeste y pasa por Lakeville y Freetown, luego confluye en el río Taunton cerca de Assonet Neck en Berkley. El río ha desempeñado un papel importante en la historia de la región y fluye entre lagunas, turberas de arándanos rojos y debajo de un puente ferroviario en un área muy boscosa entre Myricks y Beechwood Road.

Los diseñadores y los contratistas con frecuencia enfrentan desafíos a la hora de reemplazar puentes. El SCR originalmente contemplaba construir el puente nuevo justo al oeste del puente actual sobre vigas temporarias sostenidas por pilotaje temporario. El puente nuevo podía montarse completamente en esta estructura temporaria, y luego deslizarse de costado hasta colocarlo en su lugar después de la demolición del puente viejo. Pero el equipo del contratista del SCR llevó esta idea un paso más allá.

Primero, para facilitar el acceso a las grúas y a los montadores de estructuras metálicas, el contratista ensambló todo el puente en un sitio abierto y llano junto a la vía aproximadamente un cuarto de milla al norte del río. Esto implicó atornillar y soldar todo el acero del puente e incluso aplicar impermeabilizante al tablero del puente para que no fuera necesario trabajar sobre el río. Luego se levantó todo el puente con transportadores de alta resistencia y ruedas de goma, y se trasladó de costado por encima de la vía cercana.



Montaje del puente de Assonet River

Una vez que se encontraba sobre la vía, el puente se bajó sobre dos carros, cada uno con cuatro ejes ferroviarios. Cada carro también trasladó una parte extraíble de la viga temporaria que se utilizaría para sostener el puente y deslizarlo de costado hacia su lugar definitivo.

El equipo trasladó el puente en los carros un cuarto de milla al sur hacia el río, conectó la parte extraíble de la viga temporaria al resto de la estructura temporaria y deslizó el puente nuevo hacia el costado. Una vez que el puente ya estaba al costado, el equipo llevó los carros (junto con las partes extraíbles de las vigas) de regreso al área original de montaje y fuera de la vía. Esto permitió que el tráfico ferroviario continuara funcionando sin interrupciones hasta unas semanas más tarde cuando llegó el momento de demoler el puente viejo.

El siguiente paso fue ocupar las vías antiguas y desmontar el puente viejo. Esto incluyó la demolición de los estribos de piedra que tenía y la colocación de estribos nuevos prefabricados apenas detrás de donde estaban los estribos viejos. Luego se trajeron las partes extraíbles de las vigas temporarias y se atornillaron en su lugar, y se hizo retroceder el puente nuevo para alinearlo con la vía. En este momento, el contratista usó gatos hidráulicos en las cuatro esquinas para bajar el puente nuevo a su lugar definitivo encima de los nuevos estribos prefabricados.

Se distribuyó balasto a lo largo del puente nuevo y se instalaron carriles y durmientes. La demolición del puente viejo, la instalación del puente nuevo y la reconexión de la vía férrea se llevaron a cabo durante un corte de 11 días, cuando la empresa ferroviaria de transporte de carga cerró su servicio para facilitar el trabajo en la obra del puente de Assonet River y otros trabajos en los carriles y en el puente. Además, hubo otro desafío: el trabajo se realizó con el río a un nivel alto debido a la serie de tormentas intensas que azotó a la región durante las semanas previas a la construcción.

Un resultado positivo

La instalación del puente de Assonet River combinó técnicas tradicionales de traslado con un método único. También ayudó a limitar la huella ecológica de la construcción. Varias líneas de barreras de protección medioambiental controlaron satisfactoriamente los efectos en Assonet River y sus humedades durante una lluvia estacional récord.

Para ver más muestras gráficas y un video a cámara rápida del recambio del puente, ingrese en <https://www.mbta.com/projects/south-coast-rail/update/new-assonet-river-bridge-installed>.



Les presentamos al equipo: Randy Hunt

Un programa tan importante y transformador como el del South Coast Rail necesita un equipo talentoso para diseñar, construir e implementar el proyecto. Los profesionales que ustedes han conocido en esta columna se han especializado en diseño de transporte, ingeniería, protección medioambiental, acercamiento a la comunidad y construcción. Algunos han estado en el SCR durante toda su carrera profesional.

Les presentamos al nuevo integrante del equipo, Randy Hunt, gerente superior de administración del equipo del SCR de la MBTA. Es posible que se pregunten qué atrajo a un contador público profesional con una carrera en política y en el sector privado al South Coast Rail. Básicamente, el SCR necesita la combinación de habilidades y creatividad que aporta Randy al proyecto. Como miembro de la Junta de Ediles (Board of Selectmen) de Sandwich, logró entender los problemas y las inquietudes de los ciudadanos. Durante sus 10 años como representante del estado para el quinto distrito de Barnstable, trabajó en transporte, telecomunicaciones,

políticas de salud, asuntos para la vejez y mucho más. En el sector privado, trabajó para grandes empresas manufactureras y contables, y posteriormente se independizó.

Estas experiencias convierten a Randy en una opción excelente para el SCR. Su puesto requiere una amplia variedad de habilidades estratégicas, financieras y comunicativas para apoyar las especialidades medioambientales y de construcción del equipo.


¿Necesitamos comprender una auditoría, un contrato o las preocupaciones de una comunidad? Probablemente Randy ya haya enfrentado estos desafíos y los haya superado. La planificación y la implementación de ideas para acercarlas a la ciudad, a la localidad y a las leyes también es natural para alguien que ha formado parte de estos grupos.

Randy valora la estructura y la creatividad, y él encontró ambas en los tiempos en que tocaba el bajo y estaba en el parlamento. Él puede compartir los objetivos y los detalles de una ley compleja, realizar una entrevista virtual y trabajar con el equipo de extensión a la comunidad para encontrar formas nuevas de compartir las últimas novedades acerca del South Coast Rail. Nos complace tenerlo en nuestro equipo y esperamos que lo conozcan pronto.

Contáctenos

Para obtener más información, contáctenos en:

 SouthCoastRail@dot.state.ma.us

 617-222-4099



Para informarse más sobre el proyecto e inscribirse para recibir novedades por correo electrónico, visite el sitio web: www.mass.gov/southcoastrail

¡Comuníquese con el MassDOT para enterarse de novedades y noticias sobre el transporte!

 mbta.com

 blog.mass.gov/transportation/category/mbta

 [instagram.com/thembta](https://www.instagram.com/thembta)

 twitter.com/MBTA

 facebook.com/theMBTA



Traslado del balasto en vagón de tren al puente de Route 79