



www.mass.gov/southcoastrail

O PROJECTO SOUTH COAST RAIL COMEMORA O PRIMEIRO ANO DE CONSTRUÇÃO

Apenas 15 meses depois da adjudicação do primeiro contrato de construção da Fase 1 da Linha Férrea South Coast Rail (SCR), regista-se um assinalável progresso ao longo do corredor de passagem ferroviário que irá transportar passageiros no final de 2023. Em Junho de 2020, foram iniciados os trabalhos na linha Fall River Secondary, e também nas linhas New Bedford Main Line/Middleborough Secondary em Outubro de 2020. As actividades de construção são bem visíveis em todas as localidades situadas ao longo do traçado destas linhas. As fundações das estações encontram-se em curso, as redes de serviços estão a ser instaladas e instalação do novo balastro, travessas e carris das linhas prossegue a bom ritmo. A Fase 1 irá oferecer aos passageiros uma viagem directa, sem transferências, entre Boston e Taunton e Fall River e New Bedford pela primeira vez, desde o final dos anos 1950.

Os números destes trabalhos são impressionantes: 32% da via-férrea foi substituída ou beneficiada na Linha de Fall River e 9% na linha New Bedford Main Line/Middleborough Secondary. Prossegue também a construção de paredes de contenção, com mais de 3 km de extensão em Fall River e 1200 m em New Bedford/Middleborough. Ao longo destes trajectos, os trabalhos ocupam mais de 175 trabalhadores. Pontes, viadutos e passagens hidráulicas e passagens de nível encontram-se em trabalhos de beneficiação.



Preparação do local da Freetown Station

E, enquanto uma linha ferroviária é um projecto linear, os trabalhos decorrem também em diversos locais. Porque os trabalhos na Linha Fall River Secondary começaram primeiro, a construção nas Estações de Freetown Depot e Fall River está a começar a revelar os elementos associados às estações, sendo já visíveis sapatas, fundações da plataforma, paredes, pontes e passagens hidráulicas. O parque de estacionamento e manobras em Weaver's Cove está a ser modificado para acolher 6 vias para estacionamento nocturno das composições e um edifício para as equipas ferroviárias. A substituição da ponte ferroviária no Rio Assonet é uma história que merece ser contada: veja o artigo e as fotos na página 3. A equipa do Projecto desenvolveu uma engenhosa maneira de substituir a ponte sobre o Rio Assonet no meio de uma floresta. O nosso empreiteiro executou a substituição durante um período de níveis de água no rio anormalmente elevados.

Em Middleborough, o empreiteiro construiu ramais de desvio e o trabalho está em bom andamento na nova Estação de Middleborough. Mais a sul, a MBTA está a coordenar o trabalho na Estação East Taunton e nas pontes ferroviárias, e o Projecto de Melhoria do Cruzamento da Route 24/140 do MassDOT, que irá melhorar o fluxo de tráfego nessa área. Está concluída a desmatagem dos terrenos na Church Street Station em New Bedford. Os trabalhos na New Bedford Station irão ser acelerados já neste Outono. Decorrem também fornecimentos de materiais e terras nas estações e em Wamsutta Layover. O empreiteiro está também a instalar paredes de contenção com estacas e painéis de betão pré-fabricados para retenção das terras ao longo do trajecto da via-férrea.

O sistema de sinalização da Fase 1 inclui a compra e instalação de cabos e equipamentos para telecomunicações e sinalização ao longo de toda a via-férrea, e a incorporação do sistema Positive Train Control (PTC), destinado a melhorar a segurança do serviço ferroviário. Também incluído no contrato estão os ensaios e colocação em serviço de todo o sistema da Fase 1, para o tornar pronto para o serviço de passageiros.

Construir para o futuro

A construção desta linha férrea exige o fornecimento de materiais e equipamentos, a movimentação de solos e máquinas de construção e a cooperação com o actual operador de tráfego de mercadorias para substituir a linha já envelhecida. O [folheto informativo da Primavera](#) mostrou como o balastro, a pedra onde assentam as travessas e os carris, é produzido e preparado para utilização final.

Os carris seguem um trajecto diferente. O último dos três fornecimentos dos novos carris contínuos soldados ocorreu em 11 de Agosto, com a descarga de um comboio com 60 troços de carris contínuos soldados, cada um com um comprimento total de 488 m, na New Bedford Main Line, entre Freetown, Lakeville, Berkley e Taunton. (ver a imagem na pág. 5). Cada um destes comboios tinha 610 m de comprimento, duas locomotivas e um vagão especial com equipamento de descarga. Ao todo, os comboios forneceram 43,5 km de carris, que foram armazenados ao longo do trajecto da via, em preparação para serem instalados.

O movimento de terras foi outro elemento fundamental da construção. O programa SCR Fase I envolve a escavação de mais de 300 000 m³ de materiais. Embora esta extensa terraplenagem seja necessária para concluir a construção das várias melhorias, a MBTA irá administrar e reutilizar estes materiais de maneira ambientalmente correcta. Os solos são removidos, testados e reutilizados ao longo do trajecto da via e para remodelar diversos locais, como os parques de estacionamento ferroviário e as estações. Algumas destas terras irão ser utilizadas no melhoramento estético de diversos locais. A segregação, administração e rastreamento dos solos são áreas fundamentais durante a construção, assim como a implementação de controlos diários das poeiras e solos para a sua manutenção dentro das áreas dos trabalhos.

As interrupções de circulação são programadas em coordenação com o operador de mercadorias da via-férrea, a Mass Coastal Railroad. Como a Mass Coastal continua a servir os seus clientes em toda a região, a SCR coordena com esta empresa a interrupção da circulação ferroviária durante os períodos mais prolongados. Estas interrupções permitem à SCR executar os principais elementos da construção, como a substituição de quilómetros de via-férrea, a construção de novas pontes e passagens hidráulicas e a reconstrução de passagens de nível sem as operações de transporte de mercadorias a limitar a continuidade dos trabalhos. O trabalho contínuo durante estas interrupções de tráfego permite ao empreiteiro progredir muito mais rapidamente do que se trabalhasse apenas entre as passagens dos comboios. Como estes eventos exigem muitos recursos e têm impactos significativos - materiais, equipamentos, mão-de-obra, desvios de circulação rodoviária, iluminação e ruído - a SCR comunica estas informações com antecedência através do endereço de e-mail do Projecto. (ver a na pág. 5 como receber estes avisos por email.)

A protecção ambiental é um elemento importante do Projecto SCR. As equipas de trabalho instalam e mantêm sistemas de controlo de erosão, constroem caminhos de acesso empedrados e diversos outros métodos para controle de poeiras e evitar impactos fora da área da construção. Essa protecção inclui o uso de barreiras de telas, fardos de feno e mangas de filtragem de composto.

A equipa ambiental também monitoriza o cumprimento do licenciamento ambiental e fiscaliza a protecção das áreas mais sensíveis. As responsabilidades desta equipa incluem: proteger as delimitações das áreas húmidas e os limites de trabalho; implementar planos para protecção de espécies ameaçadas; verificar os controlos de águas pluviais e drenagem; monitorizar o cumprimento dos controlos de poeiras; e proteger os recursos culturais.

Mais informações sobre os trabalhos de construção

- Horário normal dos trabalhos: segunda a sexta, das 7:00 AM às 7:00 PM ou até ao pôr-do-sol
- A excepção é para interrupções de serviço nas linhas férreas: períodos de trabalho de 24 horas, geralmente de 4 a 5 dias; as comunidades serão avisadas com antecedência sobre estas interrupções
- São necessárias e estão em curso intervenções de controlo de pestes e roedores
- São necessários e são devidamente monitorizados os trabalhos de controlo de poeiras
- Todos os empreiteiros e pessoal dos estaleiros observam os regulamentos de saúde e segurança relacionados com a COVID-19

Você pode visitar o site Web do Projecto e inscrever-se para receber informações semanais e outras sobre o Projecto em <http://www.mass.gov/southcoastrail>

Perguntas sobre os trabalhos do Projecto

Para comunicar questões relacionadas com os trabalhos do Projecto South Coast Rail, ligar para 617-222-4099. Está disponível atendimento de segunda a sexta, entre as 7:00 AM e as 3:30 PM (com excepção dos feriados). As mensagens de voz recebidas fora deste horário são processadas pelo pessoal de serviço no turno 7:00 AM - 3:30 PM do dia útil seguinte. Respondemos a todas as reclamações.

A equipa do Projecto SCR está sempre disponível para conversar ou reunir-se com residentes, empresas e agentes públicos eleitos durante os trabalhos, para discutir questões e informar os interessados. Escreva-nos para: SouthCoastRail@dot.state.ma.us.

Etapas seguintes

Os dias de Primavera, Verão e início do Outono permitiram que os empreiteiros do Projecto SCR registassem um progresso significativo ao longo de todo o trajecto da via-férrea. Embora isso seja uma boa notícia para a programação dos trabalhos, a equipa da South Coast Rail entende que a construção pode também ter inconvenientes. A nossa equipa agradece a paciência e a compreensão de todos os afectados pelos trabalhos, à medida que avançamos no fornecimento de um serviço ferroviário suburbano dentro do programa definido. A MBTA agradece também aos seus parceiros municipais, líderes e grupos de outras organizações pela sua colaboração e apoio contínuos a este Projecto.

Através do nosso sítio Web, emails e reuniões públicas, vamos manter todos informados sobre o progresso dos trabalhos da South Coast Rail. Estamos ansiosos pelo dia em que poderemos dizer “Partida imediata” em cada nova estação.

Comboios sobre o rio

Para assegurar o serviço ferroviário suburbano na South Coast Rail (SCR), a MBTA está a substituir ou reconstruir diversas pontes ferroviárias ao longo da Linha Fall River Secondary. A construção de pontes ferroviárias é sempre um grande empreendimento, mas os desafios multiplicam-se quando uma ponte tem de ser construída num local relativamente inacessível e ambientalmente sensível.



Montagem da Ponte do Rio Assonet no local de instalação final

Para segurança de todos

As linhas ferroviárias - instaladas em corredores de passagem - em que circularão os comboios para Taunton, Fall River e New Bedford estão sem utilização, ou são apenas utilizadas por comboios de mercadorias lentos, há mais de 60 anos. Infelizmente, muitas pessoas adquiriram o hábito de passear com os seus cães, andar de bicicleta ou correr ao longo da linha férrea. Ninguém deve andar sobre ou ao longo de uma linha férrea. Esta precaução tornou-se ainda mais relevante, agora que o corredor de passagem é um local activo de trabalhos situado em propriedade da MBTA. Não existe nenhum lugar seguro no corredor de passagem da via-férrea, excepto no interior e um comboio ou nas passagens públicas assim designadas para o efeito. Esta proibição inclui o tráfego de bicicletas ou de veículos todo-o-terreno na via ou nas suas proximidades.

A MBTA irá fornecer informações e formação de segurança a todas as comunidades quando o Projecto começar os testes e a colocação da linha em serviço em 2023, mas estas regras de segurança devem ser observadas todos os dias. A MBTA irá empreender um programa de segurança ferroviária para todas as comunidades do corredor de passagem da via. Este programa destina-se a aumentar a visibilidade e a consciencialização sobre a segurança ferroviária. A MBTA irá levar este programa a toda a região do Projecto, para reforçar a sua mensagem de segurança.

“Sobre o rio e no meio da floresta” é uma boa maneira de descrever a ponte sobre o Rio Assonet. O Rio Assonet corre durante 12 km numa direcção oeste através de Lakeville e Freetown, juntando-se depois ao rio Taunton perto de Assonet Neck, em Berkley. O rio desempenhou um papel relevante na história da região e corre entre lagoas, plantações de mirtilos e sob uma ponte ferroviária, numa área densamente arborizada entre Myricks e Beechwood Road.

Os projectistas e os empreiteiros enfrentam frequentemente desafios quando têm de substituir pontes. A SCR considerou inicialmente a construção da nova ponte a oeste da ponte existente, com uma solução com vigas temporárias suportadas por estacas temporárias. A nova ponte poderia ser completamente montada sobre esta estrutura temporária e, em seguida, deslocada para o lugar definitivo, após a antiga ponte ter sido demolida. Mas o empreiteiro levou esta ideia um pouco mais longe.

Primeiro, para assegurar um acesso mais fácil para as equipas e equipamentos de trabalho, o empreiteiro montou inteiramente a ponte num local em campo aberto junto a via-férrea, a cerca de 400 metros a norte do rio. Estes trabalhos incluíram o aparafusamento e soldadura dos elementos metálicos da ponte, e até mesmo a impermeabilização do tabuleiro, para que este trabalho não tivesse de ser realizado sobre o rio. A totalidade da ponte foi então levantada por pesados veículos transportadores com rodados de borracha e movida lateralmente sobre a via-férrea.



Montagem da Ponte do Rio Assonet

Uma vez sobre a via-férrea, a ponte foi baixada sobre dois carrinhos, cada um com quatro eixos ferroviários. Cada carrinho transportava também uma parte amovível da viga temporária que seria depois utilizada para apoiar a ponte e deslocá-la lateralmente até ao local final da instalação.

A ponte foi rolada sobre os carrinhos cerca de 400 m para sul, até ao rio, ligada à parte amovível da viga temporária e ao resto da estrutura temporária, sendo depois deslocada lateralmente. Depois desta deslocação, os carrinhos (juntamente com as partes amovíveis das vigas) foram de novo deslocados para a área de montagem original e retirados dos carris. Deste modo, pôde ser retomado o tráfego ferroviário sem interrupções até algumas semanas depois, quando chegou a hora de demolir a antiga ponte.

O passo seguinte foi remover os carris da antiga via e desmontar a antiga ponte. Isto incluiu a demolição dos encontros em pedra da ponte anterior e a colocação de novos encontros em betão pré-fabricado um pouco atrás dos antigos encontros. As partes amovíveis das vigas temporárias foram então instaladas e aparafusadas, e a nova ponte foi então deslocada até ficar alinhada com a via-férrea. Neste ponto, o empreiteiro usou macacos nos quatro cantos para baixar a nova ponte até à sua posição final, em cima dos novos encontros.

Foi depois colocado o balastro na via e instaladas as travessas e os carris. A demolição da antiga ponte, o assentamento da ponte nova e a ligação dos carris da via ocorreram durante uma interrupção de serviço de 11 dias, em que o operador ferroviário de mercadorias interrompeu os seus serviços para permitir a construção da Ponte do Rio Assonet e outras obras ferroviárias e de pontes. Como desafio adicional, estes trabalhos foram realizados com o rio a correr com um elevado caudal de água, devido às fortes chuvadas que atingiram a região nas semanas que antecederam os trabalhos.

Um resultado positivo

A instalação da Ponte do Rio Assonet combinou as técnicas tradicionais de roll-in (ripagem) com uma abordagem inovadora. Estes métodos ajudaram também a limitar os efeitos ambientais dos trabalhos. Diversas linhas de barreiras de protecção ambiental controlaram com sucesso os impactos sobre o Rio Assonet e as suas áreas húmidas durante o período de pluviosidade excepcional.

Para mais imagens e um vídeo acelerado da substituição da ponte, visitar <https://www.mbta.com/projects/south-coast-rail/update/new-assonet-river-bridge-installed>.



Conheça a Equipa do Projecto: Randy Hunt

Um programa desta envergadura e capacidade de transformação como a South Coast Rail exige uma equipa multidisciplinar para o projectar, construir e levar à prática. Os profissionais aqui apresentados são especialistas em projectos de transportes, engenharia, protecção ambiental, sensibilização pública e construção. Alguns têm estado envolvidos na SCR durante toda as suas carreiras profissionais.

Vamos conhecer o membro mais recente da equipa, Randy Hunt, Director de Administração Sénior da equipa da SCR da MBTA. O que atraiu um contabilista certificado com uma carreira no serviço público e privado para a South Coast Rail? Em poucas palavras, a SCR precisa da combinação de aptidões e criatividade que o Sr. Randy pode trazer para este Projeto. Como membro do Executivo da Cidade de Sandwich (Sandwich Board of Selectmen), o Sr. Hunt ficou a entender profundamente os problemas e preocupações da cidade. E durante os seus 10 anos como Representante Estadual do 5.º Distrito de Barnstable, trabalhou em matérias como transportes, telecomunicações, política

de saúde, assuntos de terceira idade e muitos outros. No sector privado, o Sr. Hunt trabalhou para grandes empresas de contabilidade e manufatura e mais tarde criou o seu próprio escritório.

Todas estas experiências fazem dele um excelente elemento para a SCR. O seu cargo exige uma ampla variedade de aptidões estratégicas, financeiras e de comunicação para apoiar as especialidades ambientais e de construção do Projecto.

Vai precisar de entender uma auditoria, um contrato ou as preocupações de uma comunidade? É provável que o Sr. Hunt já tenha passado por esses desafios e os tenha ultrapassado. Planear e levar à prática ideias de carácter municipal e legislativo é também algo natural para quem está dentro desses grupos.

O Sr. Hunt aprecia tanto a estrutura como a criatividade, e tanto pode ser encontrado a tocar guitarra baixo como na State House do Estado de Massachusetts. E pode falar sobre os objectivos e pormenores das complexidades de uma legislação ou conduzir uma entrevista online e trabalhar com a equipa de divulgação para encontrar novas maneiras de comunicar as informações mais recentes sobre a South Coast Rail. Estamos muito satisfeitos por o ter na nossa equipa e esperamos que todos o possam conhecer brevemente.

Contacte-nos

Para mais informações, contacte-nos:

 SouthCoastRail@dot.state.ma.us

 617-222-4099



Para mais informações sobre o projecto e inscrição para receber informações e avisos, visiteo nosso sítio Web

www.mass.gov/southcoastrail

Mantenha-se com contacto com o MBTA para informações enotícias sobre transportes!

 mbta.com

 blog.mass.gov/transportation/category/mbta

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

 twitter.com/MBTA

 facebook.com/theMBTA



Fornecimento de balastro por comboio na Route 79 Bridge