



Escoramento e formas

MÉXICO



18

FORMAS



24

CANAL DA NICARÁGUA



28

COMSA EMTE



34



NÃO É SÓ O
DESING QUE
MUDOU.



NOVA PÁ CARREGADEIRA 856H. A EVOLUÇÃO DAS

MÁQUINAS PESADAS.

A Pá Carregadeira Liugong 856 evoluiu, combinando alta tecnologia e ainda mais produtividade. O novo desing foi projetado para dar mais visibilidade e facilidade de controle. Além disso, essa máquina é equipada com o motor **Cummins** e a tecnologia **ZF** para transmissão. A nova Pá Carregadeira Liugong 856H é adaptada para pessoas que, como você, encaram qualquer trabalho.

MUNDO EXIGENTE. EQUIPAMENTO RESISTENTE.

LIUGONG

▶ **ANDES**

Bolívia - DIESEL / (591) 334 65263
Colômbia - NEUMÁTICA / (57) 5 336 2100
Ecuador - FERCORSA / (593) 4 281 3146
INDIGI / (593) 2 248 6351
Perú - STELL / (51) 1 323 0990

▶ **BRASIL**

BHM / (55) 31 4002 3333
CONTERRÂNEA / (55) 85 3307 2233

▶ **CONO SUR**

Argentina - ZMG / (54) 221 4961444
Chile - MULTIMAQ / (562) 2591 5300
Paraguay - TARGET / (595) 2160 1908

Sob pressão

EQUIPE EDITORIAL

EDITOR Cristián Peters
e-mail: cristian.peters@khl.com
EDITOR ASSISTENTE Fausto Oliveira
e-mail: fausto.oliveira@khl.com
JORNALISTA Juliana de Andrade
e-mail: juliana.deandrade@khl.com
EQUIPE EDITORIAL Lindsey Anderson,
Alex Dahm, Steve Ducker, Sandy Guthrie,
Mike Hayes, Murray Pollok, D. Ann Shiffler,
Helen Wright, Euan Youdale
DIRETORA DE PRODUÇÃO E CIRCULAÇÃO
Saara Rootes
GERENTE DE PRODUÇÃO Ross Dickson
GERENTE DE DESIGN Jeff Gilbert
GERENTE DE DESIGN DE EVENTOS
Gary Brinklow
DESIGNER JÚNIOR Mitchell Logue
GERENTE FINANCEIRO Paul Baker
ASSISTENTE FINANCEIRO Gillian Martin
CONTROLE DE CRÉDITO Josephine Day
GERENTE REINO UNIDO Clare Grant
DIRETOR DE NEGÓCIOS Peter Watkinson
GERENTE DE MARKETING Helen Knight
GERENTE DE VENDAS Wil Holloway
e-mail: wil.holloway@khl.com
Tel: +1 312 929 2563
**EXECUTIVO DE VENDAS DA AMÉRICA
LATINA**
Milena Jiménez
e-mail: milena.jimenez@khl.com
Tel: +56 2 28850321
ESCRITÓRIO DE VENDAS EUROPA
Alistar Williams
e-mail: alister.williams@khl.com
Tel: +1 843 637 4127
ESCRITÓRIO DE VENDAS CHINA
Cathy Yao
e-mail: cathy.yao@khl.com
Tel: +86 10 6553 6676
ESCRITÓRIO DE VENDAS COREIA
CH Park
e-mail: mci@unitel.co.kr
Tel: +82 2 730 1234

GERÊNCIA

PRESIDENTE KHL GROUP James King
PRESIDENTE EDITORIAL Paul Marsden
PRESIDENTE KHL AMERICAS
Trevor Pease

ESCRITÓRIOS DA KHL

ESCRITÓRIO CENTRAL
KHL Group Americas LLC
3726 E. Ember Glow Way
Phoenix, AZ 85050, EUA
Tel: +1 480 659 0578
ESTADOS UNIDOS / CHICAGO
205 W. Randolph St., Suite 1320
Chicago, IL 60606, EUA
Tel: +1 312 929 3478
CHILE
Manquehue Norte 151, of. 1108,
Las Condes, Santiago, Chile
Tel: +56-2-28850321
BRASIL
Rua das Laranjeiras 347/505
Rio de Janeiro, Brasil.
Fono: +55-21-22250425.
REINO UNIDO
Southfields, Southview Road
Wadhurst, East Sussex TN5 6TP,
Reino Unido
Tel: +44 1892 784088
CHINA
Escritório de Representação em Pequim
Room 768, Poly Plaza, No.14
South Dong Zhi Men Street
Dong Cheng District, Pekin, P.R. China
Tel: +86 10 6553 6676

Este ano foi especialmente difícil para as economias latino-americanas. De acordo com as últimas estimativas realizadas pelo Fundo Monetário Internacional (FMI), a região se contrairia em média 0,3%. É claro que as perspectivas não são sombrias para todos os países da região, e a média se vê afetada pela deterioração em poucas grandes economias que enfrentam dificuldades internas muito fortes.

O Brasil é o maior exemplo, com queda esperada de 3% este ano, e com a possibilidade de contração de até 2% em 2016. A Venezuela, por sua vez, é o país que sai com a pior figura da análise do Fundo Monetário, com queda de 10% em seu PIB em 2015, e com a previsão de outra queda, aí de 6%, no PIB de 2016.

Os países da região devem se ajustar à nova realidade, caracterizada por um contexto externo muito menos favorável que aquele verificado há alguns anos. Os preços das matérias-primas e do petróleo caíram muito em relação ao que se praticava anos atrás, o que se soma à desaceleração da economia chinesa.

O FMI recomendou aos países adotar políticas de expansão fiscal, investir em infraestrutura atrativa e fazer reformas no mercado de trabalho com produtos que melhorem os negócios.

O país em foco desta edição, o México, é uma das economias que apresentam bons prognósticos. A recuperação econômica dos Estados Unidos jogaria a favor dos resultados do país, que após crescer 2,1% em 2014, vai acumular 2,3% este ano e mais 2,8% em 2016.

Outro país que vive perspectivas favoráveis é a Nicarágua, cuja economia poderia se expandir 4% este ano. Nesta edição, entrevistamos Kwok Wai Pang, vice-presidente executivo da HKND Group. Nossa conversa com ele foi sobre o Grande Canal da Nicarágua, projeto cercado de polêmicas e ceticismo, mas que é uma promessa importante para o país.

Outro ponto importante é a entrevista com Javier Heras, diretor de Infraestruturas e Engenharia da Comsa Emte na América Latina. Esta empreiteira espanhola vem realizando intenso processo de internacionalização, em que a América Latina é um dos focos de interesse, representando hoje cerca de 10% do faturamento da empresa, com atividades na Argentina, Brasil, Chile, Colômbia, Equador, México, Peru e Uruguai.

Cristián Peters

Editor *Construção Latino-Americana*
Gerente de Operações para a América Latina
KHL Group Américas
T. +56-2-28850321 / C. +56-9-77987493
Manquehue Norte 151, of 1108. Las Condes,
Santiago, Chile



Sempre alcançando novas alturas

Série TCC da Link-Belt — O **NOVO** padrão em guindastes telescópicos



TCC-1400
127 t

TCC-1100
100 t

TCC-750
70 t

TCC-500
51 t

Novo!

A série TCC da Link-Belt estão mostrando sua capacidade em lugares que outros guindastes simplesmente não conseguem chegar...

- Grande capacidade
- Equipados com telemática Pulse
- Operação suave quando em operação com a carga
- Confiabilidade comprovada
- Lança com design robusto
- Leitura da pressão das esteiras sobre o solo pelo sistema pulse.
- Controles hidráulicos simples e confiáveis, operados por pressão piloto
- Esteiras extensíveis hidráulicamente
- Montagem Rápida do guindaste.
- Múltiplas opções de acessórios
- **OPERAM ONDE OUTROS GUINDASTES NÃO CONSEGUEM**

REVENDEDORES LINK-BELT AUTORIZADOS

ARGENTINA
Paramount Gruas
+ 54-11-4392-1669
Buenos Aires, Argentina

MEXICO
MADISA
+ 52-81-8400-2000
Nuevo Leon, Mexico

BRAZIL
Demarc
+ 55 21 2524-9611
Rio de Janeiro, Brazil

PANAMA
Cardoze & Lindo, S.A.
+ 507-274-9300
Panama City, Panama

BMC Brasil Maquinas
+ 55-11-3036-4000
Santana de Parnaiba, Brazil

PERU
Montacargas Zapler
S.R.L.
+ 511-713-0910
Chorillos-Lima, Peru

COLOMBIA
Mercovil
+ 57-4-444-5587
Medellin, Colombia

TRINIDAD
Paramount Trans.
& Trading Co., Ltd.
+ 868-653-3802
Marabella, Trinidad

CHILE
Paramount Gruas
+ 562-431-5023
Santiago, Chile

VENEZUELA
Sunimca
+ 58-261-731-5589
Maracaibo, Zulia

EQUADOR
Maquimax
+ 593-4-600-4242
Guayaquil, Ecuador

Link-Belt
CRANES

EMPRESA DE EQUIPAMENTOS DE CONSTRUÇÃO LINK-BELT
Lexington, Kentucky | www.linkbelt.com

CAPA



Veja matéria sobre escoramento e formas na página 24.

ELABORADO POR



www.khl.com

ISSN 2160-4126

© Copyright KHL Group Americas LLC, 2015

BPA Aplicada para

BPA Worldwide é o recurso de verificação de audiência e conhecimento de meios para a indústria global. O processo de auditorias de meios da BPA Worldwide proporciona segurança, conhecimento e benefícios aos proprietários e compradores de meios dedicados ao *business to business*.

Todos os direitos reservados. Nenhuma parte desta revista pode ser reproduzida, sem o consentimento prévio por escrito.

Construção Latino-Americana se esforça para garantir que o conteúdo editorial e a publicidade da revista sejam verdadeiros e corretos, mas KHL Group Americas LLC não se responsabiliza por qualquer falha e as opiniões expressas, nesta revista, não refletem aquelas da equipe editorial. A editora também não se responsabiliza por situações decorrentes da utilização das informações da revista. O editor não se responsabiliza nem por custos ou danos resultantes do material publicitário não-publicado. A data oficial de publicação é o dia 15 de cada mês. *Construção Latino-Americana* é publicada 10 vezes por ano por KHL Group Americas, LLC 3726 East Ember Glow Way, Phoenix, AZ 85050, EUA. Este exemplar foi enviado em 12 de Novembro de 2015.

ASSINATURA: O preço da assinatura anual é US\$330. Assinaturas gratuitas são concedidas, sob circulação controlada para os leitores que preencham o formulário de assinatura e que se qualifiquem aos nossos termos de controle. O editor reserva-se o direito de rejeitar assinaturas para os leitores não qualificados.



Construcción Latino-americana também está disponível em espanhol.

PARCERIA



APOIO



MÉXICO



NOTÍCIAS

O Banco Mundial lançou a 13ª edição de seu ranking Doing Business. As 33 nações da América Latina e Caribe não estão entre os melhores e o primeiro país da região é o México, que atingiu a 38ª colocação em nível mundial.

PAÍS EM FOCO

O México se esforça para melhorar sua competitividade com importante aposta na região.

ESCORAMENTO E FORMAS

O setor se vê desafiado por arquiteturas mais ousadas e exigências técnicas por moldes especiais, como vem ocorrendo em projetos de edificações culturais e de infraestruturas complexas.

ENTREVISTA: GRANDE CANAL DA NICARÁGUA

A HKND Group comenta em entrevista exclusiva vários detalhes e informações essenciais sobre este que pode se tornar um dos maiores projetos do século.

CONSTRUTORA: COMSA EMTE

A espanhola comenta suas estratégias e realizações na América Latina, região que representa 10% de seu negócio.

TECNOLOGIA

A utilização de softwares especializados pode apresentar grandes vantagens às empresas construtoras.

EVENTO: CONEXPO LATIN AMERICA

Cerca de 32,6 mil pessoas de mais de 90 países estiveram no evento, superando as expectativas dos organizadores. Veja uma galeria de fotografias dos equipamentos expostos.

FABRICANTE: JOHN DEERE

A companhia amplia centro de distribuição de peças no Brasil para atender melhor o mercado sul-americano.

ASSINATURA

ENTREVISTA: GREEN BUILDING COUNCIL

Na América Latina, criam-se leis para a gestão de resíduos, mas a sustentabilidade ainda é um tema controverso.

CLASSIFICADOS



Fazendo negócios na América Latina

O México é o país da América Latina que oferece para fazer negócios. É o que mostra o último ranking Doing Business 2016, do Banco Mundial, um relatório anual que mede as regulamentações que estimulam ou que restringem as atividades empresariais ao redor do mundo por meio de indicativos quantitativos.

Em escala mundial, o México ficou em 38º dentre as 189 economias analisadas. Atrás

dele, vêm o Chile (48) e o Peru (50).

Um aspecto negativo é que menos da metade dos 33 países latino-americanos e caribenhos aparecem na metade superior da lista, revelando uma posição de desvantagem competitiva.

A Venezuela, país da região com maior recessão prevista para esse ano e 2016, está em último entre os latino-americanos e no lugar 186 da lista geral.

O primeiro lugar geral do ranking foi mantido por

Cingapura, sendo novamente seguido pela Nova Zelândia. Em terceiro ficou a Dinamarca.

O Doing Business analisa as regulações que atingem 11 áreas do ciclo de vida de uma empresa. Dez destas áreas se incluem no que diz respeito às facilidades para fazer negócios: abertura de uma empresa, obtenção de licenças de construção, acesso à eletricidade, registro de propriedades, acesso ao crédito, proteção a investidores minoritários, tributação,

DOING BUSINESS 2016

AMÉRICA		
MUNDO	LATINA	PAÍS
38	1	México
48	2	Chile
50	3	Peru
54	4	Colômbia
57	5	Puerto Rico
58	6	Costa Rica
64	7	Jamaica
69	8	Panamá
77	9	Santa Lucía
81	10	Guatemala

Fonte: Banco Mundial

comércio internacional, cumprimento de contratos e resolução de insolvência. Este ano o ranking não realizou a medição de regulação laboral. ■

EM DESTAQUE

BRASIL O PIB da construção brasileira caiu 5,3% no primeiro semestre de 2015 em comparação com o mesmo período de 2014. Esta é a conclusão de um relatório do Departamento da Indústria da Construção (Deconic), da Fiesp. Segundo o estudo, os setores que mais contribuem para esta queda foram as indústrias de equipamentos e materiais de construção. Respectivamente, suas quedas foram de 19,2% e 9,6%. Em seguida, vêm o setor de auto-construção, com queda de 4,4%, e depois o comércio de materiais, com 4,7% de queda. Carlos Eduardo Auricchio, diretor-titular do Deconic afirma que "o cenário é preocupante e nós defendemos a responsabilidade com os investimentos para o setor, o que o governo prometer é preciso cumprir".

Economias sob pressão

Em estudo recente, o Fundo Monetário Internacional, concluiu que a retração no mercado chinês neste ano levou a América Latina ao seu pior desempenho dos últimos 30 anos. Assim, espera-se uma contração de 0,25% do PIB regional em 2015 e uma leve melhora em 2016. Porém, com algumas diferenças de contexto entre os países do grupo Brasil, Chile, Colômbia, México, Peru e Uruguai.

O Brasil deverá apresentar queda de 3% em 2015 e em 2016 mais 2%. A Venezuela, por conta de políticas macroeconômicas insustentáveis teve queda de 20% no PIB e poderá ter aumento no déficit fiscal em 2016. Na Argentina a monetização do déficit fiscal deve manter a inflação alta. Chile deverá apresentar crescimento de 2,5% graças ao estímulo fiscal.

Espera-se que a economia do Peru cresça a 3,25% em

2016, graças a uma retomada do setor de mineração, mas ainda com razoável incerteza devido ao impacto maior que o previsto do fenômeno climático El Niño. Para a economia

da Colômbia, projeta-se um crescimento de 2,5%. Espera-se que os problemas no Brasil e na Argentina afetem o Uruguai, que deve desacelerar 2,2% em 2016. ■

PROJEÇÕES DE CRESCIMENTO DO PIB

	2014	2015	2016
Argentina	0,5	0,4	-0,7
Bolívia	5,5	4,1	3,5
Brasil	0,1	-3,0	-1,0
Chile	1,9	2,3	2,5
Colômbia	4,6	2,5	2,8
Costa Rica	3,5	3,0	4,0
Equador	3,8	-0,6	0,1
El Salvador	2,0	2,3	2,5
Guatemala	4,2	3,8	3,7
Honduras	3,1	3,5	3,6
México	2,1	2,3	2,8
Nicarágua	4,7	4,0	4,2
Panamá	6,2	6,0	6,3
Paraguai	4,4	3,0	3,8
Peru	2,4	2,4	3,3
Rep. Dominicana	7,3	5,5	4,5
Uruguai	3,5	2,5	2,2
Venezuela	-4,0	-10,0	-6,0

EM DESTAQUE

EQUADOR Durante o recente Fórum de Investimentos Estratégicos Equador 2015, o vice-presidente Jorge Glas falou da existência de 94 projetos de infraestrutura que demandariam investimentos de US\$37 bilhões, e que abriria as portas do país a investidores internacionais, além dos locais. Segundo ele, este plano prevê 70% de investimento de origem privada, já que o país vem apresentando vantagens para o investidor como crescimento sustentável e estabilidade política.

Entre as iniciativas consideradas, destaca-se a mineração, com 25 projetos de exploração, o setor de energia com 13 projetos hidroelétricos e geotérmicos e 17 blocos de petróleo, entre outros.

Entre 2007 e 2014, o setor privado investiu cerca de US\$ 6 bilhões na economia equatoriana, enquanto em 2015 contratos que somam mais de US\$ 2 bilhões já foram licitados no país.

No ano passado, o terminal operou mais de 450 mil TEUs e calcula-se que em 2018 esse número pode chegar a 900 mil TEUs.



Vitacon adere ao crowdfunding

A crise econômica pode produzir novidades nos sistemas de financiamento para a construção. É o que demonstra a construtora Vitacon, dedicada ao mercado imobiliário, que colocou um projeto residencial em São Paulo numa plataforma de financiamento coletivo pela internet.

A Vitacon ofereceu 100% do valor orçado para a construção do edifício VN Cardoso de Melo às pessoas físicas que queiram investir nele, por meio da plataforma virtual de “crowdfunding” Urbe.me.

De acordo com a construtora, quem investir no projeto obterá um retorno estimado de entre 44,2% e 59,3% em quatro anos. A rentabilidade provirá da venda das unidades.

Para investir, cada pessoa tem que pôr ao menos R\$ 1



Para investir, cada pessoa tem que colocar no mínimo R\$1 mil no projeto.

mil no projeto. O negócio foi autorizado pela Comissão de Valores Mobiliários.

Tradicionalmente, o financiamento de construção residencial e comercial no Brasil se dá por meios bancários privados ou públicos, que colocam o capital e recebem os juros correspondentes a médio e longo prazo. Com a radical alta das taxas de juros

para conter a inflação, muitas empresas preferem deixar o terreno sem construir.

As retiradas em massa das poupanças brasileiras atrapalham as perspectivas de financiamento para a construção, já que mais da metade dos recursos para a conclusão de obras privadas nas cidades são provenientes da poupança. ■

Porto de Manzanillo continua expansão

O Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) aprovou um empréstimo de US\$ 117,5 milhões, que permitirá ao consórcio

International Container Terminal Services Inc. (ICTSI) continuar com os planos de expansão do terminal 2 do porto de Manzanillo, o maior de contêineres do México, que abarca 60% do comércio exterior do país na costa do Pacífico e é o sétimo na América Latina.

O projeto vai requerer investimentos de US\$ 567 milhões, e pretende duplicar a capacidade daquela área do porto. No ano passado, o terminal operou mais de 450 mil TEUs (unidade correspondente a um contêiner

de 20 pés), e calcula-se que em 2018 pode chegar a manejar 900 mil TEUs.

O consórcio também recebeu investimentos da International Finance Corporation, Standard Chartered Bank e do KfW Ipx Bank.

O México é parte do mais agressivo acordo comercial da história, a Tranapacific Partnership, anunciada recentemente. A modernização deu seu principal porto no Pacífico vai colocar o país em posição mais favorável para se beneficiar das oportunidades que virão. ■

Honduras planeja US\$ 2 bi em obras

Honduras está planejando relevantes obras nos setores rodoviário, portuário e aeroportuário, que superam investimentos de cerca de US\$2 bilhões.

No setor portuário são dois projetos em Puerto Cortés, um para a construção e melhoria do terminal de cargas, com investimentos de US\$ 647 milhões, com execução programada para os próximos dez anos, e o seguinte para a construção, operação e manutenção do terminal de cargas de grãos, com um investimento superior a US\$ 100 milhões.

Também em processo estão: uma iniciativa privada para melhorar o Puerto Castilla e a construção de porto em



Entre as iniciativas, os quase US\$750 milhões em Puerto Cortés.

Amapala.

Para a infraestrutura viária existe um projeto que já está em execução, é o Corredor Logístico, considerado como a coluna vertebral da economia do país, pois se inicia em Puerto Cortés, passa por San Pedro Sula e Comayagua e termina em El

Amatillo. Além de incluir um pequeno trecho que vai desde a Villa de San Antonio até Tegucigalpa, conhecido como Estrada do Norte. Neste caso, os investimentos são de ao menos US\$ 500 milhões, com fundos que o governo negociou com Brasil, México e com a iniciativa privada. ■

Guatemala suspende obras de infraestrutura

Um déficit orçamentário obrigou o Fundo de Desenvolvimento Social da Guatemala a fechar todas as suas sedes regionais e suspender pelo menos 43 projetos de serviço e infraestrutura pública

em nível nacional, muitos dos quais tinham obras iniciadas desde o ano passado.

Segundo afirmou o subdiretor executivo do órgão, o Fundo precisaria de 112 milhões de quetzais (cerca de US\$ 15

milhões) para finalizar estas obras, que abrangem rodovias, pontes, escolas e sistemas de esgoto e água potável. Apesar disso, o Ministério das Finanças se negou a cobrir este déficit.

Entre as iniciativas afetadas encontram-se a Escola Oficial de Pedagogia Francisca Sandoval, a Escola Primária Oficial Urbana Mista de Aplicação Nações Unidas, e as pontes veiculares de Chijoi e San Marcos.

Atualmente, a Guatemala está em uma severa crise econômica e política, depois que o ex-presidente Otto Pérez Molina renunciou ao cargo após ser denunciado



EM DESTAQUE

MÉXICO A Caixa de Depósitos e Investimentos do Québec (CDPQ), junto à nova empresa de investimentos mexicana CKD Infraestructura México (composta pelas administradoras de pensões mexicanas Afores XXI Banorte, Sura, Banamex, Pensionisette e o Fundo Nacional de Infraestructura), investirão cerca de US\$ 2,1 bilhões nos próximos cinco anos em projetos de infraestrutura no país, de acordo com Eduardo Ramos, diretor geral da CKD. O montante será investido obedecendo a uma proporção de 51% da canadense e o restante pelo conglomerado mexicano.

O plano das empresas é se envolver em iniciativas como geração, transmissão e distribuição de energia, energias renováveis, além de aportar recursos em outros segmentos importantes como mobilidade urbana e transporte. Segundo Ramos, o objetivo é gerar um portfólio diversificado e maduro em um país que se destaca no setor de infraestrutura.

“Quem sabe no futuro podemos pensar em comprar projetos, mas no momento adquiriremos projetos maduros, como no setor de energia, incluindo renováveis, assim como transporte e infraestrutura social (hospitais e escolas)”, afirmou.

no Congresso por delitos de corrupção passiva, associação ilícita e fraude aduaneira. Em 25 de outubro, Jimmy Morales foi eleito novo presidente do país, e assumirá o mandato em 14 de janeiro de 2016. ■

Nossos motores **mecânicos**
e **eletrônicos** fornecem
a **potência** que você precisa,
quando **você** precisa.

Prontos para atender os padrões
de emissão Brasileiros MAR-1 para
motores fora de estrada, nossos
motores são suportados
pela nossa rede global
de serviços, dando a
você acesso instantâneo
a peças genuínas Perkins.

[www.perkins.com/
products](http://www.perkins.com/products)



 **Perkins**[®]

O CORAÇÃO DE TODA GRANDE MÁQUINA

No Peru, fundos de pensão investem em infra

As AFP (fundo de pensão) peruanas investiram US\$6,12 bilhões em infraestrutura na última década, dos quais 80% foram investimentos diretos e o restante através de fundos de investimento.

A decisão levou a uma taxa de crescimento anual de 14%,

e sobre isso, Luis Valdivieso, presidente da Associação das AFP, afirma que a isso se deve a criação de muitos empregos e a redução da pobreza.

A atividade que os fundos de pensão peruanos vêm tendo junto à agência ProInversión, encarregada da promoção do investimento, já chegou a 25% dos valores dos projetos

concessionados.

Atualmente, a carteira de projetos supera os US\$5,47 bilhões. Segundo Valdivieso, as AFP continuarão apostando “em obras de impacto que nos permitam alcançar melhores níveis de PIB per capita e melhores serviços básicos que servirão para melhorar a renda familiar”.



Em 10 anos, os fundos AFP investiram mais de US\$6 bilhões.

AGENDA

2016 FEVEREIRO

2-5 World of Concrete
Las Vegas, Estados Unidos
www.worldofconcrete.com

MARÇO

3-6 Construxpo El Salvador
San Salvador, El Salvador
www.feriaconstruxpo.com/

21-31 Brazil Road Expo

São Paulo
www.brazilroadexpo.com.br

ABRIL

11-17 Bauma
Munique, Alemanha
www.bauma.de

12-14 Feicon Batimat

São Paulo
www.feicon.com.br/

JUNHO

16-17 Construction Expo
São Paulo
www.constructionexpo.com.br

AGOSTO

24-26 ExpoCamacol
Medelin, Colômbia
www.expocamacol.com/

24-26 Concrete Show

São Paulo
www.concreteshow.com.br

Colômbia construirá túnel de 10 km

A empreiteira espanhola FCC anunciou sua vitória na licitação de projeto, operação e manutenção do túnel Toyo, que se tornará o de maior extensão da Colômbia, chegando a 9,8 quilômetros.

Segundo informou a empreiteira, a iniciativa demandará investimentos de US\$ 430 milhões, e se dará mediante um consórcio no qual a FCC conta com participação de 40%, enquanto

os 60% restantes pertencem a empresários locais.

O prazo de execução total da obra será de 10 anos, dos quais seis correspondem à fase de construção e dois anos e meio à de operação e manutenção. O resto do tempo será empregado no desenho da trajetória e demais tarefas prévias à

realização do projeto.

Localizado entre os municípios de Giraldo e Cañasgordas, a cerca de 500 quilômetros de Bogotá, o projeto do túnel Toyo abrange também a construção de um trecho de estrada de mão dupla de 41 quilômetros, sendo duas pistas por sentido.

Em julho, Esther Alcocer Koplowitz, presidente da FCC, foi premiada pelo governo da Colômbia por sua contribuição ao estreitamento das relações entre seu país e a Espanha.



EM DESTAQUE

BOLÍVIA A China é um importante parceiro comercial da América Latina, e o seu interesse pela infraestrutura na Bolívia já é público desde que a Sinohydro Corporation Limited ganhou a licitação para a rodovia Padilla-El Salto. Agora, o país asiático aprovou um crédito de US\$ 7 bilhões para diversas obras rodoviárias, de energia e ferroviárias no país, entre elas uma nova ferrovia, segundo disse em outubro o presidente Evo Morales.

O crédito terá uma taxa que oscilará entre 1% e 4%. Segundo explicou o vice-presidente boliviano, Álvaro García Linera, o crédito não é um pacote global, e sim uma soma de iniciativas, razão pela qual as taxas serão negociadas projeto por projeto.

Ao tomar estes créditos, a dívida externa boliviana chegará a US\$ 33 bilhões, equivalente a 35% do seu PIB.

ELEVE COM CONFIANÇA

Equipamento financiado pelo



Produzidos no Brasil, agora com Finame!

Guindastes Grove para terrenos acidentados

Nossos guindastes para terrenos acidentados são duráveis e resistentes. Recursos de alto desempenho ajudam a executar mesmo os trabalhos de elevação mais desafiadores com força, precisão e controle. Ideal para aplicações de mineração e construção pesada, os guindastes Grove para terrenos acidentados oferecem capacidades de elevação que variam de 30 t a 135 t. Além disso, eles contam com o suporte da Manitowoc Crane Care — o programa de serviço e suporte de guindaste mais avançado do mundo.

Saiba mais em:

www.manitowoccranes.com | vendas@manitowoc.com

Escritório de vendas:
+55 11 3103 0228

Fábrica Passo Fundo:
+55 54 3318 0000

Precisa de financiamento?
Nós podemos ajudar.



www.manitowocfinance.com

GROVE
by **Manitowoc**



GROVE



• MANITOWOC



• NATIONAL CRANE



• POTAIN

www.manitowoccranes.com

PERFORMANCE CONFIÁVEL. BRODERSON.

BMC[®] BRODERSON[®]
Manufacturing Corp.

RELIABLE PERFORMANCE. BRODERSON.

PRECISA DE PERFORMANCE DE VERDADE EM ESPAÇOS PEQUENOS?

Use um Broderon para serviços tanto em ambientes internos como externos. A Broderon produz desde 1973 robustos guindastes industriais que oferecem manobrabilidade de ótima resposta, excelente capacidade de engancho e carga, e serviço confiável.

GUINDASTES RT & CARRY DECK PARA UMA VARIEDADE DE INDÚSTRIAS:

- PROJETOS E INSTALAÇÕES
- REFINARIAS DE PETRÓLEO
- MINERAÇÃO
- PLANTAS DE CELULOSE E PAPEL
- MONTADORAS
- USINAS DE ENERGIA & MAIS

NÓS SOMOS OS MELHORES NA INDÚSTRIA

Guindastes industriais são o nosso negócio.

SAIBA MAIS NO NOSSO SITE:

www.BMCcranes.com

OU LIGUE PARA:
913.888.0606



John Deere lança novo trator de esteiras

A John Deere acaba de lançar um novo trator de esteiras, sendo este modelo agora o maior e mais potente equipamento do tipo para a marca. O 1050K, desenvolvido e construído na fábrica de Duboque, no estado de Iowa, tem, segundo a empresa, a durabilidade, a confiabilidade e a produtividade necessárias

EM DESTAQUE

GORMAN-RUPP A fabricante norte-americana de equipamentos para movimentação de fluidos Gorman-Rupp lançou uma nova linha de bombas centrífugas de sucção final horizontal, a Série 6500, linha que oferece bombeamento de água e sólidos baseado nas tecnologias dos modelos Prime Air e Prime Air Plus.

Com tamanhos entre 75mm e 400mm, e com capacidade de 946,4 lps, carga dinâmica total de 161,5 metros e manejo de sólidos de até 101,6mm, estas bombas proporcionam um alto nível de rendimento e eficiência para aplicações em plantas de tratamento de águas residuais, instalações industriais, da construção, mineração e usos agrícolas.

Tradicional fabricante de bombas dos Estados Unidos, a Gorman-Rupp é também a principal fornecedora das Forças Armadas dos EUA. Entre os equipamentos fornecidos, há bombas e sistemas de abastecimento móvel para veículos.

para se realizar trabalhos em mineração, canteiros de obras, construção de estradas e outras operações em grande escala.

“O 1050K é uma nova geração de bulldozer, que dá a disponibilidade, os baixos custos de operação diários e a produtividade necessários hoje em dia em canteiros de obras”, diz Mark Oliver, gerente de marketing de produtos da divisão de tratores de esteiras da John Deere Construção e Florestal. “As opiniões dos clientes têm sido vitais no processo de desenvolvimento deste extraordinário trator. É uma máquina desenvolvida pela Deere, que conta com o suporte pleno de nossos distribuidores. Esse trator de esteiras não se parece com nenhuma das máquinas de



O equipamento conta com motor diesel John Deere PowerTech Tier 2 (EPA)/ Fase II (EU) com 350 hp.

grande tamanho que nossos clientes já viram”, assegura o executivo.

Equipado com um motor a diesel John Deere PowerTech Tier 2 (EPA)/ Fase II (EU) com 350 hp (261 kW), o 1050K apresenta um design completamente renovado e

conta com uma transmissão hidrostática de duplo circuito, o que dá ao operador a possibilidade de empurrar em curvas com carga total sem perder material, diferente do que acontece com as transmissões com conversor de torque. ■

Tadano planeja sua quinta fábrica

A fabricante japonesa de guindastes e outros equipamentos de elevação Tadano está planejando um importante investimento em seu país de origem, com a possível construção de sua quinta fábrica no Japão.

Estão em trâmite junto às autoridades do país as licenças para instalação de uma unidade



em Kagawa, que se vier a se concretizar será uma unidade de apoio à fábrica de Shido (foto), que produz guindastes.

A futura unidade da Tadano teria área total de 200 mil metros quadrados, e demandaria cerca de US\$ 83 milhões em investimentos. O plano da fabricante é começar as obras em 2016 e concluí-las em 2018.

A companhia conta com outras quatro instalações industriais no Japão:

Em sua instalação em Shido, a empresa fabrica principalmente guindastes. ■

Takamatsu (principalmente dedicada a plataformas aéreas), Shido (principalmente guindastes), Tadotsu (principalmente caminhões guindaste de carga) e Chiba (dedicada principalmente a slide carriers).

Na América Latina, os equipamentos mais vendidos pela Tadano são os guindastes todo terreno, para terrenos acidentados e os guindastes sobre caminhão. Dado que a nova fábrica complementar a produção de Shido, ela viria a ter impacto sobre a oferta destes equipamentos na América Latina. ■

LiuGong abre centro de treinamento no Brasil

A LiuGong divulgou a inauguração de um centro de treinamentos técnicos para manutenção de equipamentos em sua fábrica de Mogi Guaçu, em São Paulo.

Com investimento de US\$ 300 mil, a empresa passará a realizar sessões de treinamento periódicas em variados equipamentos, tais como pás carregadeiras, escavadeiras, retroescavadeiras, rolos compactadores e sistemas internos, como transmissão

e conjuntos hidráulicos e elétricos.

Além disso, um convênio entre a LiuGong e a Cummins tornou possível que este centro ofereça também a capacitação em manutenção de motores.

O novo espaço de capacitação da LiuGong está destinado a apoiar seus próprios funcionários e também aos revendedores da marca. E não apenas do Brasil. O centro vai receber também pessoas de toda América Latina. No

comunicado da empresa, afirma-se que técnicos da Argentina, Colômbia e China estarão disponíveis para as capacitações. Isso reforça a estratégia regional da empresa na América Latina.

“A partir da maior oferta de treinamentos, é possível melhorar a qualificação técnica específica para produtos e componentes das máquinas LiuGong, possibilitando ganho de produtividade à medida que se reduz o tempo para diagnósticos de falhas e reparações. Além disso, reforça estratégia de constantes investimentos em pós-vendas da LiuGong”, disse o vice-presidente da LiuGong para América Latina, Bruno Barsanti.

A empresa dedicará a nova instalação para sessões periódicas de capacitação.



SDLG nacionaliza quatro modelos de escavadeira

A SDLG, marca de tecnologia ajustada da Volvo Construction Equipment, divulgou que quatro modelos de escavadeira estão nacionalizados de acordo com os critérios do Finame, e assim já podem ser objeto de financiamento a taxas especiais.

Os modelos LG6150E, LG6210E, LG6225E e LG6250E são produzidos na fábrica de Pederneiras, interior de São Paulo. Os equipamentos receberam um investimento de cerca de US\$ 10 milhões para se adequar ao

nível de conteúdo local exigido pelo BNDES para concessão de selo Finame.

Com ele, o equipamento é financiado a taxas muito atrativas, e a história mostra que o Finame tem impacto significativo nas vendas de máquinas. Tanto é assim que a própria SDLG já vendeu duas de suas escavadeiras finalizadas. Foram duas LG6150E, uma no estado de

Santa Catarina e outra no do Rio de Janeiro.

A LG6225E é um dos equipamentos produzidos na fábrica de Pederneiras.



EM DESTAQUE

HYUNDAI A fábrica brasileira da marca sul-coreana de maquinário Hyundai divulgou que fez sua primeira exportação de escavadeiras. Dois equipamentos do modelo R220LC-9S foram vendidos ao mercado do Uruguai, onde vão ser postas a trabalhar em obras de infraestrutura, de acordo com a empresa.

“Temos a certeza que esse evento foi o início de uma caminhada de sucesso rumo a novos horizontes”, disse o CEO da Hyundai no Brasil, Byung Su Oh.

A R220LC-9S é uma escavadeira de 22 toneladas, o que a coloca no segmento de aplicações mais genérico e versátil. Seu motor é um Cummins 6BTA5.9. Seu sistema hidráulico permite ajustes automáticos de força do braço, conforme a demanda do serviço, o que além de facilitar para o operador, gera economia de combustível.

A fábrica brasileira da Hyundai foi inaugurada em 2012, na cidade de Itaiaia, na região sul do estado do Rio de Janeiro. Desde então, a presença da marca no mercado brasileiro vem aumentando.

FEITO PARA O SEU JEITO DE TRABALHAR



Superlift 3800 | 650 t (715 US) de capacidade

Nossos guindastes sobre esteiras são versáteis, fáceis de transportar, rápidos para montar e desmontar e têm excelente capacidade de içamento.

Feitos para o seu trabalho:

- ▶ Mais tempo útil graças ao sistema de controle redundante
- ▶ Cabine ergonômica, projetada para o conforto do operador, reduz o cansaço e aumenta a produtividade
- ▶ Esteiras duráveis e poderosas para movimentos suaves durante os içamentos
- ▶ Sistema patenteado de moitão modular que aumenta a versatilidade



Fale conosco para saber como podemos trabalhar para você.
Telefone 0800 031 0100
marketingla@terex.com

www.terex.com/cranes



NT Guindastes para Via Estreita



CC Guindastes sobre Esteiras



CC 8800-1 Boom Booster

Pergunte sobre nossa linha completa de guindastes sobre esteiras.



TEREX®

WORKS FOR YOU.™

Link-Belt
EXCAVATORS



PEQUENAS PODEROSAS



80SA

- ✓ **COMPACTA**
- ✓ **VERSÁTIL**
- ✓ **ECONÔMICA**
- ✓ **PRODUTIVA**



135SA

CONHEÇA NOSSA LINHA DE ESCAVADEIRAS

SÉRIE SPIN ACE



80 SPIN ACE

135 SPIN ACE

SÉRIE X2



130X2

160X2

210X2

210X2 LF

290X2

350X2

460X2

ENCONTRE O DISTRIBUIDOR MAIS PRÓXIMO DE VOCÊ.

LBX DO BRASIL LTDA.

LINKBELTBR - WWW.LBXC0.COM/BRAZIL

TEL.: (15) 3325.6402



Link-Belt
EXCAVATORS

MAIS EM KHL.COM**CONSTRUÇÃO**

www.khl.com/sector/construction/
Notícias do setor construção.

GUINDASTE & TRANSPORTE

www.khl.com/sector/cranes/
Notícias da indústria de guindastes e transporte pesado.

DEMOLIÇÃO

www.khl.com/sector/demolition/
Notícias de demolição.

ACESSO

www.khl.com/sector/access/
Notícias do setor de acesso.

LOCAÇÃO

www.khl.com/sector/rental/
Notícias do mercado de locação.

NOTÍCIAS

www.khl.com/news/
As últimas notícias da indústria da construção.

REVISTAS

www.khl.com/magazines/
Portfólio de revistas da KHL.

NEWSLETTERS

www.khl.com/newsletter/
Portfólio de newsletters da KHL.

VÍDEO & ÁUDIO

www.khl.com/videozone/videozone
Os últimos vídeos de fabricantes, junto com notícias e relatórios da equipe editorial da KHL.

PODCASTS

www.khl.com/videozone/podcasts
Podcasts das revistas.

EVENTOS

www.khl.com/events/
Calendário de eventos do KHL.

LOJA

www.khl-infostore.com
Faça o download de anuários, rankings e relatórios executivos da KHL.

GUINDASTES USADOS

www.khlcranimarket.com
Mercado de guindastes.

ASSINATURAS

www.khl.com/subscriptions/
Assine qualquer revista internacional de construção da KHL Group.



Visite o www.khl.com para ver centenas de entrevistas e outros conteúdos em vídeos.

Novos vídeos

Na CONEXPO Latin America, a equipe editorial da *Construção Latino-Americana (CLA)* realizou algumas entrevistas em vídeo com altos executivos da indústria da construção da região.

A jornalista Juliana de Andrade entrevistou Francisco Probanza, latam export area manager da Erkat, que se mostrou otimista com relação à primeira edição da feira e contou algumas das expectativas da empresa com a América Latina.

Enquanto isso, o editor da *CLA*, Cristián Peters, entrevistou Otávio Perdomo, *Regional Manager South America* da Schwing Stetter, que se referiu à estratégia adotada pela companhia na

região, entre as quais se destaca o fato de que a Schwing Brasil voltou a atender o mercado sul-americano, o que havia deixado de acontecer em 2009, quando a unidade dos Estados Unidos, Schwing America Inc., ficou responsável pela sub-região.

Entre os vídeos mais recentes da VideoZone da KHL, também se encontram o ranking *IRV100*, com uma análise completa do mercado de locação no mundo, e uma entrevista com Klaus Dittrich, CEO da empresa Messe München. Ele conversa com o editor da revista *Construction Europe*, Sandy Guthrie, sobre o que se pode esperar da Bauma 2016, que vai se realizar entre os dias 11 e 17 de abril do ano que vem. ■

Feiras e exposições

Uma das principais das grandes exposições de equipamentos de construção no mundo é que elas são o palco de lançamento das últimas tecnologias disponíveis no mercado. E ao longo dos últimos meses aconteceram vários eventos importantes, a BICES, na China; Bauma ConExpo África, em Johannesburgo, África do Sul; ICUEE, em Louisville, Estados Unidos; e a CONEXPO Latin America, em Santiago do Chile.

Embora os lançamentos de novos produtos em geral estejam enfocados nas regiões onde estes eventos são realizados, em muitas ocasiões se exibem máquinas que podem beneficiar empresas construtoras de todo o mundo.

A KHL, através de sua equipe editorial, visitou todas as exposições mencionadas e produziu uma quantidade enorme de notícias, todas publicadas no nosso site www.khl.com, o que tornou

EM DESTAQUE**CLA NA INTERNET**

Para saber tudo o que acontece no setor da construção de seu país e de toda a América Latina, cadastre-se para receber o nosso informativo semanal, onde você encontrará as principais notícias da indústria e assim, com rápida leitura, terá um panorama daquilo que acontece na região. Para receber a newsletter é só se cadastrar, www.khl.com/enewsletter.

Para saber das últimas notícias e análises sobre o setor da construção latino-americano visite www.khl.com

Para receber uma versão digital gratuita da *CLA*, cadastre-se em www.khl.com/subscriptions/free-digital.



Cada edição da *CLA* é acompanhada por um podcast que pode ser acessado no nosso site www.construcaolatinoamericana.com. Nele, o editor assistente Fausto Oliveira e a jornalista Juliana de Andrade discutem as principais matérias e notícias presentes na edição do mês.

o endereço uma referência virtual para todos os que não puderam visitar as feiras, mas que mesmo assim, querem conhecer o que se passa na indústria de máquinas de construção. Leia online a *CLA* e demais revistas do grupo, bastando se registrar. ■

Uma das principais economias da América Latina, o México se esforça para melhorar sua competitividade com uma importante aposta econômica para a região.

Reportagem de
Juliana de Andrade.

Sendo somente superado pelo Brasil, o México é considerado como a segunda maior economia da América Latina. Ultimamente o país vem mantendo taxas positivas de crescimento e sua economia mantém desenvolvimento em certos setores. Mas, como forma de burlar futuras crises, o governo local criou o Programa Nacional de Infraestrutura 2014 – 2018, em um esforço para aumentar sua competitividade em várias áreas. Com investimentos de cerca de US\$590 bilhões, o Programa inclui 743 projetos em comunicações e transportes, energia, hidráulico, saúde, desenvolvimento urbano, habitação e turismo, destinados a estimular o desenvolvimento econômico graças ao setor da construção.

O Ministério das Finanças do México



A Planta Eólica em Jalisco produz atualmente 50 MW e terá seu parque aumentado para chegar aos 276 MW.

Uma orografia caracterizada por um território com cadeias de montanhas de grande altitude e diversos desafios econômicos tornaram difícil a criação de uma rede integrada de transportes no México.



Um plano para o desenvolvimento

estimava que 40% dos investimentos do Programa provieram do setor privado, o que até o momento ocorreu, mas recentes cortes no orçamento e a crescente queda no preço do petróleo estão fazendo com que as empresas trabalhem abaixo de suas capacidades, ainda assim espera-se que estes investimentos acrescentem entre 1,8 e 2 pontos percentuais nas taxas de crescimento do país até 2018.

ENERGIA

A produção de energia no México está a cargo das empresas estatais, por isso o setor recebe uma importante parte dos investimentos do

Programa. Os desembolsos estão estimados em US\$290 bilhões, os quais se destinarão à abertura dos setores de eletricidade à iniciativa privada e à petroleira estatal Pemex (Petróleos Mexicanos), com a intenção de modificar a situação petroleira atual. Atualmente o país produz 3,7 milhões de barris diários, sendo o sexto maior produtor do mundo, mas as empresas mexicanas sabem muito bem das baixas deste setor. O dramático retrocesso do preço do petróleo, caindo inclusive a menos de US\$50 por barril, vem prejudicando significativamente o crescimento econômico.

Um porta-voz da empresa Tradellosa,



O México é a segunda maior economia da América Latina e mesmo enfrentando crises como baixa dos preços do petróleo, vem mantendo taxas positivas de crescimento.



O México é o sexto maior produtor de Petróleo do mundo, por isso grande parte dos aportes para o Programa Nacional de Infraestrutura serão dedicados à petroleira estatal Pemex, com a intenção de modificar as baixas atuais.

México se comprometeu a ter, em 2018, 35% de sua matriz energética proveniente de energias renováveis. Temos um longo caminho a percorrer, neste começo não sei se estamos próximos aos 10%. Esperamos que 2016 e 2017 sejam anos bons para o desenvolvimento da energia eólica no país. Nossa empresa está preparada para participar em qualquer tipo de obra”, asseguraram.

O Grupo Dragón, empresa especializada em energias renováveis, anunciou um investimento de US\$200 milhões na região de Jalisco para construir uma segunda planta de energia eólica, pois desde 2014 já opera outra com capacidade de 50 MW. Por sua vez, as Industrias Peñoles anunciaram investimentos de US\$700 milhões em parques localizados em Torreón e General Cepeda.

Enquanto isso, a Caisse du Quebec, uma administradora de fundos de pensões canadense já anunciou um investimento de US\$2,1 bilhões em geração e distribuição de energia elétrica. O Grupo Carso também apresentou um projeto que contempla a próxima construção de uma planta de energia que produzirá 954 MW e um gasoduto para abastecê-la, ambos no trecho Samalayuca-Sásabe. Com um investimento estimado em US\$1,2 bilhões e US\$500 milhões respectivamente, as obras deveriam estar prontas em 2017.

Também parte do Programa de Infraestrutura, a Secretaria de Energia anunciou um investimento de US\$9,7 bilhões com fundos públicos para melhorar a oferta de gasodutos no país até 2019. São

13 projetos em fase de estudo, dos quais 12 atravessam Aguascalientes, Chiapas, Chihuahua, Durango, Guerrero, Nuevo León, Hidalgo, Jalisco, Michoacán, Oaxaca, Puebla, San Luis Potosí, Sonora, Tamaulipas, Veracruz e Zecatecas, conformando uma extensão de 5.159 quilômetros.

TRANSPORTES

O México ainda tem uma rede de mobilidade urbana e transporte público muito modesta. Grande parte das necessidades de transporte doméstico é servida por uma extensa rede de ônibus e a conectividade entre as cidades é extremamente limitada.

Aumentar a oferta de transporte sempre foi um dos grandes desafios da administração pública. Uma orografia caracterizada por um território cheio de cadeias de montanhas de grande altitude e diversos desafios econômicos tornaram difícil a criação de uma rede integrada de transportes, que ainda que já tenha sido melhorada, ainda não é considerada suficientemente eficaz para as necessidades nacionais. O metrô, por exemplo, está disponível somente na capital, com um serviço que chega somente até os municípios limítrofes da Grande Cidade do México.

Para conseguir reduzir essas distâncias geográficas, o investimento em transportes por parte do Programa, incluindo projetos em rodovias, aeroportos e melhorias no transporte público, deverá superar os US\$99 bilhões. Algumas iniciativas já estão em andamento.

No que se refere ao transporte massivo de passageiros, como sistemas de ônibus e

empresa de Monterrey, disse à nossa revista irmã American Cranes & Transport, “eu não diria que os resultados da queda do preço do petróleo são um desastre, eu preferiria descrever a situação atual como um momento em que devemos ser cuidadosos com cada centavo”. Segundo o mesmo executivo, o preço do petróleo é um prenunciador confiável para o crescimento dos negócios no México.

A Tradelossa está à espera de um enorme projeto de refinaria para a Pemex em Coatzacoalcos. “Entregamos todo o nosso material no local do projeto, e aí estão até agora (...) Os materiais totalizam 850 toneladas métricas, e continuarão esperando que a Pemex autorize a retomada do projeto, o que poderia acontecer até 2017”.

Sem dúvida, a queda do preço do petróleo gerou um impacto negativo na indústria mexicana, sendo assim, as empresas do setor estão aprendendo a operar com menos gastos para estarem prontas para uma recuperação.

Apesar dos contratemplos dos projetos petroleiros, outros segmentos do mercado energético vão muito bem. “Vamos ter um forte 2016 em energia eólica”, anunciou a Tradelossa. “O governo do

metrô, já existem ao menos dez projetos em andamento e se prevê com planos que poderiam se desenvolver em 59 cidades diferentes com investimentos de mais ou menos US\$12 bilhões.

No setor oriente existe um esforço quanto ao BRT (Sistema Articulado de Transporte) para conseguir atender uma demanda superior aos 200 mil passageiros. Existe também um projeto de ampliação da Linha A do metrô da Estação La Paz, que deverá aumentá-la em 13 quilômetros para chegar até Chalco.

Na cidade do México, está a extensão de 25 quilômetros na linha 4 do Sistema de Transporte Coletivo Metro para atender uma fluência de 250 mil passageiros por dia, além de levá-la até Tepexpan. Também na Cidade do México está sendo ampliada a linha 12 do metro, com um investimento de US\$100 milhões, ela terá duas novas estações (Valentín Campa e Álvaro Obregón) e será unida à estação Observatório.

Em Nuevo León se destaca a construção das linhas 3 e 4 do sistema conhecido como “metro ligero” para atender a uma parte do crescimento habitacional na região. Além disso, esse sistema será integrado com outro conhecido como “Ecovía”, conformado por ônibus de grandes capacidades (superiores a 100 passageiros), que por sua vez se interconectaria com outra rota comum de ônibus menores com 40 passageiros, ou menos. O serviço teria uma tarifa única e atenderia diariamente a mais de 450 mil usuários.

Na região de Laguna existe um projeto para a ampliação do trem elétrico urbano da região metropolitana de Guadalajara, o BRT de Tijuana; além de outro que deverá desenvolver um sistema de transporte massivo para a região metropolitana de Mérida.

Os trens interurbanos de passageiros também são uma grande aposta na melhoria das conexões entre cidades, já que o Programa considera a construção



O país tem concretizado esforços para conseguir diminuir as distâncias entre as cidades mexicanas. Em Nuevo León, por exemplo, se destaca a construção das linhas 3 e 4 do “Metro Ligero”, que por sua vez será integrado a um sistema de transportes conformado por ônibus de grande capacidade (superior a 100 passageiros).

de 48 novas linhas. Para o trecho México-Toluca tem-se pensado inclusive que a estação Metepec possa ter conectividade com o Aeroporto Internacional da Cidade de Toluca, para o que se implantaria um ônibus de alta capacidade, assim os passageiros que tenham o terminal aéreo como destino poderiam lá mesmo fazer o check-in e documentar suas bagagens.

No que se refere a ampliações viárias, a Secretaria de Comunicações e Transportes (SCT) tem, ainda em fase de desenvolvimento, as licitações de três rodovias, por exemplo. Os projetos, juntos, representam um investimento de US\$557 milhões e formam o trecho Las Varas-Bahía de Banderas, entre Nayarit e Jalisco; o Libramiento de Tulum, em Quintana Roo; e o Periférico de Orizaba, em Veracruz, com mais ou menos 80 quilômetros de extensão.

Segundo a SCT, existe hoje outros sete projetos de rodovias que deveriam ser licitados. Eles corresponderiam a outros trechos de Libramiento Puerto Vallarta na Ciudad del Carmen, Ixmiquilpan, o Barrenal em Tamaulipas, Iztlahuaca, além do Periférico Córdoba-Orizaba e da Rodovia Tepic-San Blas.

O trem de passageiros México-Toluca terá uma extensão de 57.7 quilômetros e em sua primeira fase terá seis estações. O percurso durará aproximadamente 38 minutos.

No setor de transporte aéreo existe o projeto de construção do Novo Aeroporto Internacional da Cidade do México, que será construído na Região Federal de Ex-Vaso de Texcoco. Com investimentos estimados em US\$10 bilhões, o novo terminal terá capacidade para atender 50 milhões de passageiros ao ano, contando com três pistas paralelas de operação simultânea e um edifício terminal. Em sua fase de máximo desenvolvimento contará com seis pistas de aterrissagem de operação triplamente simultânea e capacidade para atender a até 120 milhões de passageiros anuais, o que deverá incrementar em 80% a capacidade e garantia de seus serviços pelo menos pelos próximos 10 anos.

Em julho deste ano a SCT anunciou 21 pacotes de licitação para sua construção, os quais seriam lançados até abril de 2017. Os primeiros pacotes, já em processo, correspondem às obras preliminares de nivelamento de terreno, enquanto os últimos serão para os estacionamentos e entroncamentos viários.

O aeroporto será o lugar de conexão com muitos terminais internacionais do México e também com muitas cidades de países da América Central e ilhas do Caribe. Isso gerou a necessidade de ampliar outras infraestruturas, como o aeroporto de Cancun, que maximizará sua capacidade em 48% e abrirá ao menos 18 novas rotas, principalmente para América Central,



MOVIMENTO MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO DE MANEIRA **MAIS** EFICIENTE

EXTREMAMENTE
CONFIÁVEL

ROBUSTO E
VERSÁTIL

RESISTENTE
A ALUGUEL

MAIS
PRODUTIVIDADE

Para fazer seu trabalho bem, você precisa de equipamentos que movimentem materiais pelo canteiro de obras o mais eficientemente possível. De construções comerciais e residenciais até trabalhos em aço e madeiramento, os manipuladores telescópicos JLG® são a solução. Nossas máquinas ajudam você a erguer cargas mais alto e mais longe. O resultado é um dia de trabalho mais produtivo.

Deixe-nos ajudá-lo. Acesse www.jlg.com/pt-br/TH

JLG
reachingout®



AUTÊNTICO. TESTADO. REFINADO. O ORIGINAL É AINDA O MELHOR

O "Shuttle Buggy" da Roadtec é um veículo de transferência de material com tecnologia de ponta que é usado intensamente pelos órgãos públicos de rodovias em todo o mundo para obter camadas de asfalto com altíssima qualidade e consistência. Os testes de duração do pavimento mostraram que uma diferença de temperatura de menos de sete graus Celsius na mesa de pavimentação é essencial para uma compactação uniforme e a duração do pavimento.

As imagens infravermelhas feitas atrás do ShuttleBuggy™ MTV mostraram em testes levados a cabo nos Estados Unidos e na Europa que a máquina e as misturas conseguem de maneira consistente e fácil chegar a diferenciais de temperatura sob os sete graus Celsius. Este rendimento comprovado tem como resultado a popularidade da máquina em todo o mundo, e também permite que as empresas tenham um bônus de suavidade e sejam premiadas pela qualidade.

AUMENTE SUA PRODUTIVIDADE AGORA VISITANDO ROADTEC.COM

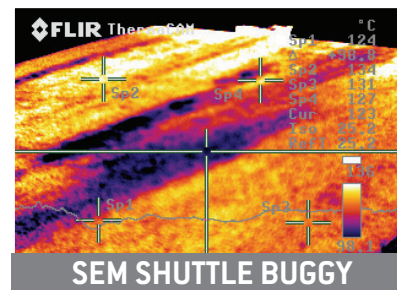
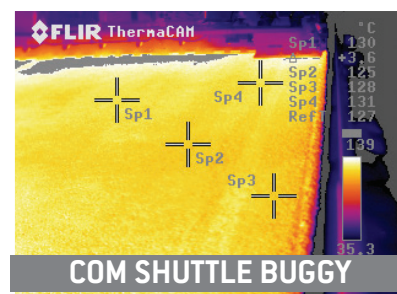
ROADTEC an Astec Industries Company

© 2015 ROADTEC, INC. TODOS OS DIREITOS RESERVADOS

800 MANUFACTURERS RD • CHATTANOOGA, TN 37405 USA

1.800.272.7100

+1.423.265.0600





O Novo Aeroporto Internacional da Cidade do México aportará investimentos estimados em US\$100 bilhões em sua primeira fase e terá capacidade para atender a 50 milhões de passageiros por ano, em sua fase de máximo desenvolvimento deverá incrementar sua capacidade em 80%.



América do Sul e Estados Unidos. A empresa ASUR (Aeropuertos del Suroeste) já anunciou um investimento de cerca de US\$140 milhões no projeto.

MAIS PARA FAZER

Mesmo que o país tenha registrado aumentos em seus investimentos de infraestrutura, segundo um recente estudo publicado pela Moody's, a média de desembolsos nesse setor nos últimos 40 anos representa somente 1,8% do PIB, uma porcentagem muito baixa e que deixa um interessante espaço de crescimento.

Ainda assim, o corte orçamentário do Programa produziu uma situação que se reflete claramente no setor de maquinário. Segundo explica Ajax Lezama, da Rental & Used Operations da Caterpillar México, sobre essa redução “as empresas envolvidas estão trabalhando muito abaixo de suas capacidades em construção, e estamos falando de 60 ou 70%. Essa situação gerou uma crise muito severa por parte das empresas construtoras, as quais não estão repondo maquinário, já que é suficiente

trabalhar com o que já possuem com a pouca obra que existe”. Entretanto, essa situação foi aproveitada pelo setor de aluguel. “Conseguimos nos manter no mercado graças às soluções que temos”, disse o executivo.

De fato, o negócio de aluguel de maquinário vem crescendo, o que se vê refletido nos principais leilões que acontecem na região, “onde se vende maquinário a preços 20% ou 30% abaixo dos esperados normalmente pelos conhecedores deste setor da indústria”, assegura Lezama.

Porém, nem tudo se resume a projetos e investimentos, também existe a necessidade de contar com administrações que sejam capazes de promover políticas de desenvolvimento e gerar o crescimento esperado. Além disso, a produtividade mexicana melhorou muito nos últimos 20 anos, o país ainda sofre devido à falta de engenheiros e técnicos capacitados para dirigir projetos de grande envergadura. Neste aspecto, cabe destacar um estudo elaborado pela Accenture México que indicou que entre os anos de 2003 e 2015

a maior produtividade do país se deu principalmente graças ao capital estrangeiro.

Cuauhtemoc Flores, regional business manager da Manitowoc México, crê que pelo fato de o México ser um país muito extenso, existem diferentes comportamentos em regiões específicas, como Guadalajara e Monterrey. Por isso é importante não só aproveitar as alianças e investimentos estrangeiros, mas também investir em reformas transversais no país e integrar as cadeias de valor de planos de grande envergadura, gerando assim competição e por sua vez, movimentando o mercado e aumentando a produção e o processo tecnológico.

Em relação aos acordos internacionais, não se deve esquecer a Aliança Transpacífico, composta por 11 países e que trará consigo um novo paradigma de integração comercial. De fato, se espera que com ele o país obtenha um aumento de 40% no que se refere a investimentos estrangeiros diretos, o que permitirá um superávit comercial em todas as áreas produtivas, já que as empresas em geral terão forte presença no mercado mundial.

Além da aliança já firmada, o país também espera modernizar seu tratado com a Europa em janeiro do ano que vem, o que seguramente trará um novo folego à indústria local. ■

A construção do novo aeroporto no DF gerou a necessidade de ampliar outras infraestruturas, como o aeroporto de Cancun, que maximizará sua capacidade em 48% e abrirá ao menos 18 novas rotas, principalmente até América Central, América do Sul e Estados Unidos.



Novas formas

O setor de escoramento tem que responder a uma demanda por formas cada vez mais ousadas, além de exigências técnicas por moldes especiais.

Reportagem de **Fausto Oliveira**.

Dar forma a uma construção é um dos maiores desafios da atividade. Um descuido nos cálculos pode trazer problemas estéticos e até estruturais após a secagem do concreto.

Engenheiros não costumam errar nos cálculos estruturais, e os técnicos em edificações sabem fazer os moldes tradicionais usando as formas. Mas os arquitetos têm imaginação estrutural livre, o que leva à criação de interessantes formas irregulares, muitas vezes difíceis de moldar com concreto. Por outro lado, muitas grandes obras exigem perfis e moldes de concreto não convencionais.

Consequentemente, as inovações no setor de escoramento e formas vão rumo à flexibilidade. A ideia das empresas provedoras é oferecer cada vez mais possibilidades de montar e desmontar os moldes e permitir formatos diferentes e inovadores.

E assim como os demais setores da indústria, o de escoramento e formas se preocupa com a economia de tempo e capital. A oferta do setor vai na direção de

materiais mais leves, sistemas de montagem mais dinâmicos, versáteis e capazes de moldar quaisquer formas que se apresentem.

EDIFÍCIOS CULTURAIS

A construção de museus, centros culturais e outros tipos de edifícios que se relacionam com o mundo das artes é, geralmente, um desafio construtivo. É especialmente nestas obras que os arquitetos liberam a imaginação e colocam uma assinatura mais pessoal. O resultado de seus projetos é, em geral, uma forma de construção mais complexa e atual, destinada a deixar uma marca na cidade onde é construída.

Um exemplo é a nova sede do Museu da Imagem e do Som (MIS) do Rio de Janeiro, uma estrutura que atualmente se encontra em construção. Esse museu é responsável por guardar parte dos arquivos de música e cinema do país, e sua antiga sede no centro estava em más condições. Nesta obra, projeto do escritório Diller Sofidio + Renfro, a construtora Rio Verde utilizou os sistemas de escoramento do fabricante alemão Peri para dar a forma projetada.



A obra do túnel La Línea, na Colômbia, onde a Alsina forneceu os sistemas de sua parceira Rubrica.

Para a construção, estão sendo utilizados o sistema Vario GT 24, que é a solução da Peri para escoramento de colunas e seções transversais, e o Multiflex, que serve para o escoramento de lajes, pisos horizontais e outros.

Devido às formas especiais apresentadas pelos arquitetos, a Peri Brasil teve que colocar em ação sua unidade de produção de moldes especiais em São Paulo, o que garantiu que a Vario GT 24 pudesse moldar o novo MIS conforme o projeto da Diller Sofidio + Renfro.

TÚNEIS

A construção de túneis é um problema especial de engenharia. A perfuração em si obriga as construtoras a constantemente adotar as gigantescas e caras tunnel boring machines. Mas a verdade é que a abertura do subsolo é apenas o começo do trabalho.

A perfuração de túneis também demanda

O MAC de Niterói, de Oscar Niemeyer, é exemplo da exigência da arquitetura sobre o segmento de formas.



DOKA GANHA MERCADO NO PERÚ

A provedora mundial de soluções de escoramento e formas Doka, que está presente em mais de 70 países do mundo e que conta com operações em países da América Latina como Brasil, México, Chile e Peru, está ganhando muito mercado neste último.

Recentemente a companhia foi escolhida pela construtora Cosapi, uma das mais importantes do Peru, para apoiar a obra da nova sede do Banco da Nação.

Além disso, a Doka também se fez presente na ampliação do Hotel Swissotel, em Lima. Neste caso, a JJC Contratistas Generales demoliu parte do edifício existente e construiu dois novos edifícios, um com cinco e outro com 18 andares.

A JJC utilizou os sistemas Frami Xlife, Plataforma Plagable K, Dokaflex e a torre de carga Staxo 40 da Doka, que permitiram uma produtividade de 40 metros quadrados diários de paredes e colunas, e 120 metros quadrados diários de lajes e vigas.

O centro comercial Real Plaza Salaverry, na capital peruana, também foi construído pela JJC, que novamente escolheu os sistemas Doka. Não por acaso, a empresa está se dedicando a participar mais ativamente dos eventos de construção peruanos. Recentemente, a Doka participou da Excon 2015, a maior feira de construção do país, com seus sistemas OneGo e Staxo 100.

A obra do novo edifício do Banco de la Nación em Lima utilizou os sistemas Doka.



os provedores de soluções de escoramento e formas, para moldar a estrutura responsável pela sustentação da camada de subsolo entre o túnel e a superfície.

A brasileira Mills é uma especialista em formas para este tipo de obra. Entre suas várias soluções para o setor de escoramento e formas, está o SM Mills (a sigla é referente a Sistema Modular). O grande diferencial do

SM Mills é que ele é capaz de unir o suporte vertical com a moldagem horizontais num só equipamento. Assim, com equipamentos auxiliares de movimentação, o conjunto modular se move depois da concretagem, sem a necessidade de desmontar o sistema.

Sua combinação de perfis metálicos permite a adaptação a diferentes geometrias, sendo ideal para seções repetitivas, tais

como túneis, tubulações de sucção de hidroelétricas, galerias subterrâneas, lajes inclinadas e outras.

Como referência no mercado de soluções de engenharia no Brasil, a Mills participa em uma extensa variedade de projetos de infraestrutura pesada no país. Um exemplo de aplicação atual de seu sistema SM é a construção da linha 5 do metrô de São Paulo, onde seu trabalho começa exatamente após a passagem da tunnel boring machine, completando o túnel e permitindo a disposição do concreto.

O provedor espanhol Alsina, que tem forte presença em países hispano-americanos, também participa da construção de infraestrutura de túneis na região. Recentemente, a empresa colocou algumas



A construção do Museu da Imagem e do Som, no Rio de Janeiro, tem escoramentos da Peri.



Na Concrete Show South América, a coreana Kumkang Kind teve forte presença.

NOVO PLAYER BUSCA ENTRAR NA AMÉRICA LATINA

A coreana Kumkang Kind aproveitou a realização da Concrete Show South America, evento realizado em agosto em São Paulo, para apresentar sua divisão de escoramento e formas para a construção.

Esta divisão da empresa oferece uma solução bastante ampla, entre produtos e serviços. A aposta é nas formas de alumínio, com sistema de encaixes e fixações simples e de rápida instalação. De acordo com a empresa, o produto Aluminum Form é especialmente

de suas soluções à prova na Colômbia, onde os investimentos rodoviários e a topografia exigem das empreiteiras uma boa capacidade para construir túneis.

Assim foi com o caso do Túnel Loboguerrero, obra realizada pelo Consórcio ECC e que conecta a cidade de Cali com o porto de Buenaventura, o principal da Colômbia. Nela, a Alsina proveu o sistema de forma auto-deslocável de sua parceira espanhola Rubrica, empresa especializada em túneis – este também movimentado por um carro hidráulico lateralmente deslizante.

pensado para edificações residenciais e comerciais em áreas de alta densidade demográfica.

A proposta de valor da Kumkang Kind é promover a solução total de escoramento e formas. Segundo a companhia, uma construtora pode alugar a quantidade e as formas exatas das placas de alumínio para todos os muros, lajes, escadas, poços e demais partes de uma edificação que será estruturada com concreto.

A coreana oferece uma customização do sistema de formas de acordo com o projeto arquitetônico da construtora que encomenda o serviço. Logo que se termina uma etapa de projeção do concreto, a Kumkang Kind retira as placas de alumínio. O sistema, por suas características modulares, recebe outra configuração em projetos futuros.

Com isso, um novo nome se incorpora na disputa pelo mercado regional de soluções para a moldagem simultânea de várias partes de uma obra.

PILOSIO SE DESTACA PELA RESPONSABILIDADE SOCIAL

Uma das mais importantes provedoras de escoramento e formas do mundo, a Italiana Pilosio se destaca na indústria por ser uma das empresas com mais responsabilidade social.

Em setembro, a empresa entregou a versão 2015 de sua premiação Pilosio Building Peace Award. A pessoa reconhecida este ano por sua contribuição para a construção de melhores condições de vida foi a ginecologista somaliana Hawa Abdi. Ela foi a primeira ginecologista mulher em seu país, e realizou importantes contribuições sociais.

Além da premiação, a Fundação Pilosio Building Peace realiza projetos que envolvem a construção de estruturas fundamentais em áreas do mundo onde existem pessoas em situação de extrema vulnerabilidade social.

É assim que seu projeto, o Re:Build, é desenvolvido. Até agora, duas escolas para crianças refugiadas da Síria foram inauguradas na Jordânia. A iniciativa de construção de escolas promete avançar por outros territórios do mundo.

A cerimônia de entrega do prêmio Pilosio Building Peace em Milão, este ano.



Ali, as empreiteiras fizeram dois moldes de sete metros separadamente, e o sistema foi capaz de superar o desafio de inclinações de até 7%.

Também na Colômbia, a italiana CIFA participou da construção de um importante túnel, o 6A na rodovia Bogotá-Villavicencio, que tem extensão de 4,3 quilômetros e é o mais extenso dos 19 túneis com que compunham este projeto rodoviário.

A CIFA proveu a seu cliente consorciado Dragadis – Conca y um sistema também de forma auto-deslocável com 12 metros de largura, e composto por oito anéis de 1,5 metro cada, aparafusados. A colocação do concreto se realizou com mais agilidade devido à aplicação do equipamento CIFA.

Seja por necessidade técnica imposta por um projeto complexo como um túnel, seja por inovação arquitetônica de alto valor cultural, os resultados esperados exigem do setor de escoramentos e formas cada vez mais flexibilidade nas suas soluções. ■

Prevenção de Acidentes com Tecnologia de Monitoramento de Carga

Instrumentação Sem Fio e Com Fio para a Indústria das Guas e Levantamento

Carga | A2B | Vento | Rotação | Ângulo | Porta de Entrada Roteador | Monitor | Transmissores | Mais



Load Systems International | LSI-Robway | Load Systems UK *agora chamado*



Trimble®

Célula de Carga Instalado
Usando Deslizando
Moldura Protetor

LIFTING SOLUTIONS

www.loadsystems.com | vendaslatam@loadsystems.com | +1 281-664-1330



BRON Automotriz Utility Plough

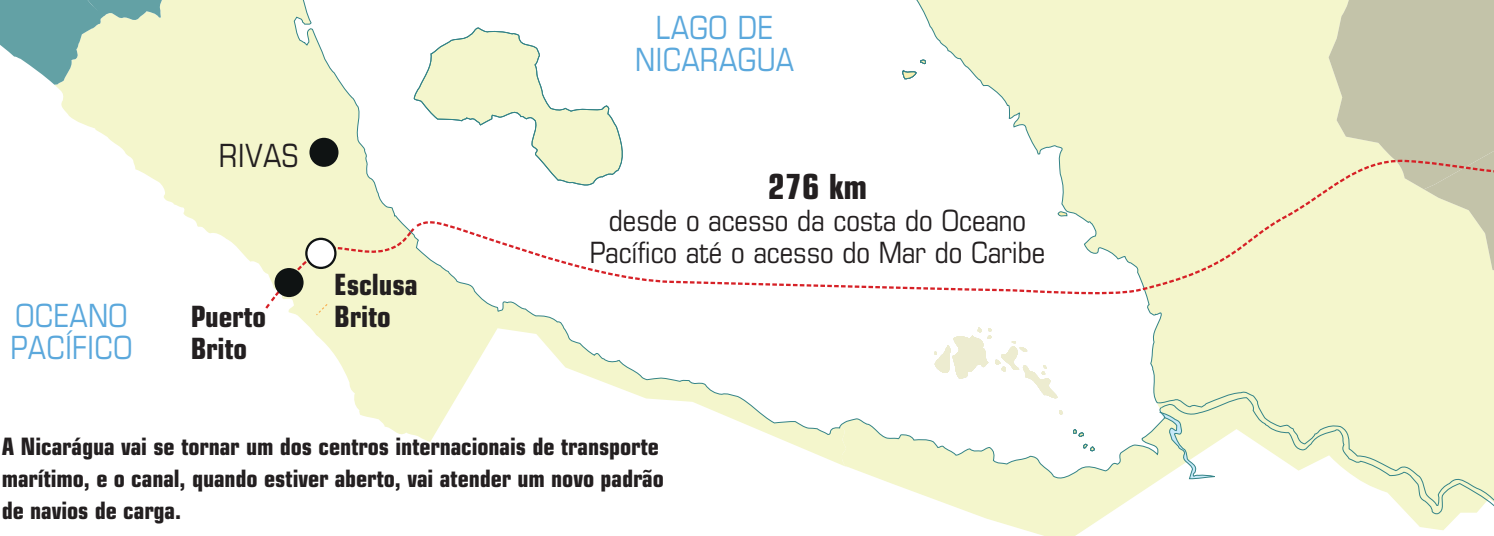


Cabo trevo de alta tensão está instalado em uma única passagem com o BRON automotriz Utility Plough. Combinando a eficiência de um arado vibratório com o BRON fechado trator cab e patenteado hopper materiais, instalação de cabos nunca foi tão rápido. Nosso processo de instalação inclui um envelope de areia ao redor dos cabos para proteção adicional. Com a nossa transportadora carretel triplo on-board, instalação de cabos de trevo é agora mais eficiente com a BRON 250 automotriz Utility Plough, BRON também fabrica arados estáticas e vibratórias que instalam fibra óptica, energia, água e linhas de gás. Nossa arados utilitários pode ser montado em todos os tratores existentes.

BRON
POWER TO PERFORM

www.rwfbron.com
001.519.421.0036
info@rwfbron.com

O Grande Canal



A Nicarágua vai se tornar um dos centros internacionais de transporte marítimo, e o canal, quando estiver aberto, vai atender um novo padrão de navios de carga.

A HKND Group deu detalhes e informações essenciais do projeto que pode entrar para a lista dos maiores do século. Reportagem de **Fausto Oliveira.**



A *Construção Latino-Americana (CLA)* apresenta a seus leitores uma entrevista exclusiva com o vice-presidente executivo da KHND Group, a concessionária responsável pelo projeto do Grande Canal da Nicarágua.

Esta empresa de Hong Kong é quem promete levar adiante este mega-projeto que quer se tornar a principal passagem para os maiores navios de contêineres e de granel do mundo. A iniciativa estaria em operação num prazo de cinco anos, após a execução de uma impressionante logística de construção pesada e um orçamento gigantesco.

Com o projeto bombardeado por questionamentos acerca de sua viabilidade, a *CLA* conversou com o alto executivo Kwok Wai Pang para saber em primeira mão o alcance de um empreendimento que almeja mudar drasticamente o transporte marítimo internacional e dar uma nova cara à Nicarágua.

O chairman e CEO da HKND, Wang Jing, durante a inauguração das obras na Nicarágua.

O vice-presidente executivo da HKND, K.W. Pang, que conversou com a *CLA*.

PODERIA COMEÇAR APRESENTANDO A HKND?

A HKND Group é uma empresa internacional de desenvolvimento de infraestrutura baseada em Hong Kong e com escritórios em Manágua, Nicarágua. Em associação com o governo da Nicarágua, a HKND Group está comprometida com o Grande Canal da Nicarágua e Projeto de Desenvolvimento, uma mega-infraestrutura com potencial de transformar o comércio global, e fazer da Nicarágua um polo importante para o transporte e a logística.

Wang Jin, *chairman* e CEO da empresa, é o líder da HKND, e um eminente empreendedor e homem de negócios com mais de 20 anos de experiência em casos bem-sucedidos de gestão e investimentos. Ele fundou e investiu em negócios de



da Nicarágua



Região autônoma da Costa Caribe Sul (RACCS)

Esclusa Camilo

Puerto Águila

MAR CARIBE

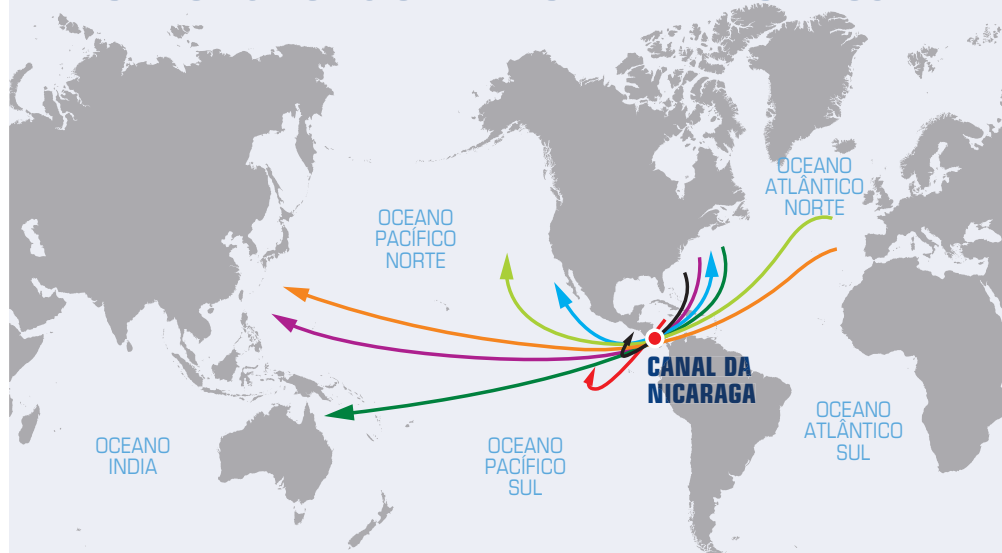
infraestrutura, mineração, aviação e telecomunicações. Hoje em dia, Wang Jin controla e serve como *chairman* em mais de 20 empresas, que operam negócios em 35 países ao redor do mundo.

ALÉM DA HKND, QUE OUTRAS EMPRESAS ESTÃO ENVOLVIDAS?

A HKND selecionou os melhores em suas áreas de atuação para as etapas iniciais dos estudos, tal como se fará para as fases de projeto executivo e da construção pesada. Neste sentido, por exemplo, realizamos uma gestão especial para levar a cabo os estudos de impacto ambiental e social, que foram submetidos à aprovação do governo em 30 de maio e agora estão sob revisão da Comissão Especial do Canal Interoceânico da Nicarágua.

Para complementar os estudos, contratamos a CSA Global, da Austrália, que está realizando uma supervisão aérea que cobrirá os 276 quilômetros do corredor do canal,

PRINCIPAIS ROTAS DO GRANDE CANAL DA NICARÁGUA



- Da costa leste dos EUA à Ásia
- Da costa leste dos EUA à costa oeste da América Central
- Da Europa à costa oeste dos EUA/Canadá
- De costa a costa dos EUA
- Da costa leste dos EUA à Oceania
- Das Antilhas à costa oeste da América Central
- Da Europa à Ásia

e uma circunferência de dois quilômetros de diâmetro sobre o Lago Nicarágua. Isto começou em setembro e se terminará no início de março de 2016.

Além disso, a HKND confiou à China Railway Construction Corporation (CCRC) os estudos técnicos de viabilidade, à McKinsey & Company, de Washington DC, a análise de dados provenientes dos estudos, e à equipe jurídica internacional Kirkland, de Chicago, as consultorias legais.

Ao mesmo tempo, a HKND convidou a empresa XCMG, a SBE da Bélgica e a MEC Mining da Austrália para ajudar no projeto.

OUTRAS EMPRESAS VÃO SE ASSOCIAR?

Sim, já conversamos com um amplo leque de grandes empresas que se especializam em aspectos pontuais de construção e outras que fabricam maquinário especializado e

equipamentos; elas terão a oportunidade de participar nas várias fases da construção do Canal e seus sub-projetos. Também conversamos com empresas envolvidas na expansão do Canal do Panamá e do Canal de Suez, que têm experiência de primeira mão neste tipo de trabalho.

O PROJETO VAI OPTAR POR MAQUINÁRIO E PESSOAL CHINÊS?

Este é um projeto puramente comercial. A HKND é uma empresa totalmente privada sem influências políticas. O Grande Canal da Nicarágua é um mega-projeto que demandará o esforço, apoio e participação de profissionais nicaraguenses e de todo o mundo. Temos uma política muito clara de não fazer discriminações, e um mega-projeto como este necessita profissionais com os conhecimentos científicos, técnicos

e especializados sem considerar sua nacionalidade.

O ORÇAMENTO É REALMENTE DE US\$ 50 BILHÕES?

A queda no preço do petróleo beneficiou o projeto. Como o consumo de combustível será um dos maiores custos, o valor total vai ficar menor. Nossos especialistas em Hong Kong estão fazendo cálculos relevantes para determinar os valores exatos, e publicaremos o resultado quando o tivermos.

DE ONDE VIRÁ O CAPITAL?

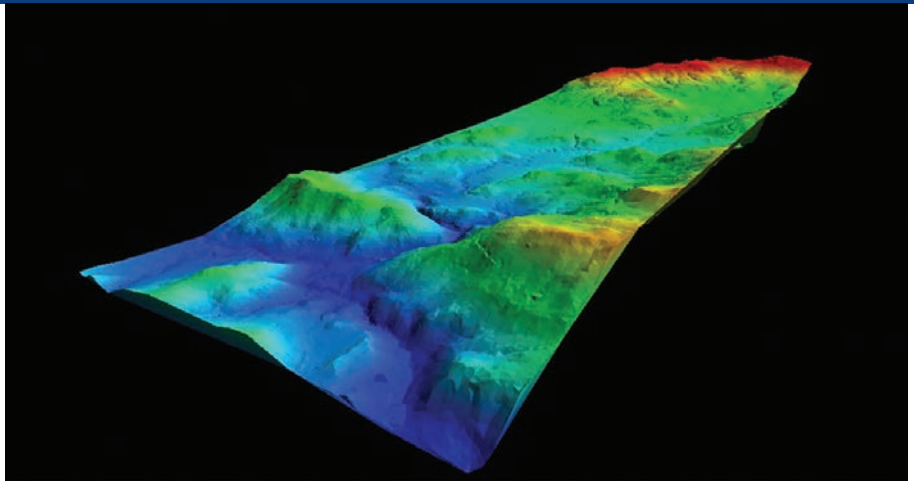
Os fundos requeridos para a construção do canal provirão de financiamento global. Serão considerados vários esquemas potencialmente aplicáveis, inclusive fundos privados, emissão de dívida e IPO. A HKND fará os anúncios sobre isso no devido tempo.

A OBRA COMEÇOU EM DEZEMBRO. COMO ESTÁ INDO?

Os trabalhos que começaram em dezembro foram recuperações em vias locais que criarão as condições para a construção das novas eclusas e o novo porto no lado Pacífico. A escavação e outros serviços maiores devem começar na segunda metade de 2016. Enquanto isso, a HKND terminará os projetos básicos, resolverá os assentamentos e se preparará para a enorme logística necessária durante a construção.

É POSSÍVEL TERMINAR ESTE CANAL EM SÓ CINCO ANOS?

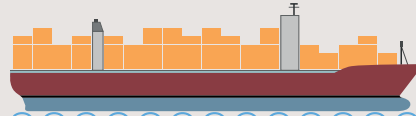
Até que conheçamos com exatidão a rota final, o prazo é apenas estimado. Mas fizemos cálculos e de fato com as modernas inovações em maquinário e equipamentos podemos avançar mais rápido do que nunca. A expansão do Canal de Suez levou um ano.



Uma imagem produzida pela CSA Global em seus estudos aéreos sobre o território do Grande Canal.

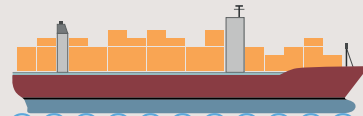
CAPACIDADE DE CADA CANAL

Capacidade do Grande Canal da Nicarágua:



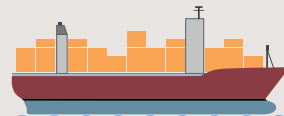
Navios com até **25.000** TEUs (contêineres)

Capacidade do Canal do Panamá após ampliação:



Navios com até **13.000** TEUs (contêineres)

Capacidade atual do Canal do Panamá:



Navios com até **5.000** TEUs (contêineres)

SEU COMPETIDOR NO PANAMÁ TEVE UM CONFLITO COM O CONSÓRCIO POR SOBREPREÇO. COMO EVITAR ISSO?

Em primeiro lugar, não vemos o Canal do Panamá como nosso competidor, e não somos os únicos. Há poucos dias,

o presidente do Conselho Nacional da Empresa Privada do Panamá (Conep), Julio de la Lastra, disse publicamente que não vê o Canal da Nicarágua como concorrência porque eles capturam diferentes faixas de carga, de maneira que se complementam. Muitas outras pessoas compartilham essa visão, e no final, os centro-americanos são os que mais se beneficiam dos dois canais interoceânicos.

A respeito de batalhas legais com empreiteiras, a transparência e as melhores práticas internacionais são nossos melhores aliados, e isso é uma política firme que estamos implementando em cada uma das etapas do projeto.

As ilhas vulcânicas Concepción e Maderas ficam no Lago Nicaragua, que será cruzado pelo Grande Canal.





A BASE DE TUDO INOVAÇÃO

- Sistema vibratório exclusivo Cat® tipo pod. Confiável, requer muito pouca manutenção.
- Sistema de bombas duplas proporciona fluxo independente para excepcional tração e para o confiável sistema vibratório.
- Sistema opcional de medição de Compactação chamado MDP. Ampla faixa de aplicação e menos variabilidade que os sistemas baseados no acelerômetro.

Contate seu distribuidor para mais informações e opções de aluguel.

CONSTRUÍDA PARA FAZER.



Entre em contato conosco acessando www.cat.com/paving

 facebook.com/CATPaving

 youtube.com/CATPaving

QPXC1735
CAT, CATERPILLAR, seus respectivos logotipos, o "Amarelo Caterpillar", a configuração comercial "Power Edge" bem como a identidade corporativa e do produto usada nesta publicação, são marcas registradas da Caterpillar e não podem ser usadas sem permissão.



PAGANI®

EQUIPAMENTO GEOTÉCNICO

www.pagani-geotechnical.com



PENETRÔMETROS ESTÁTICOS & DINÂMICOS



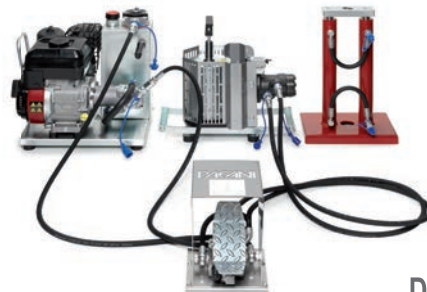
TG 73-200



TG 63-150



TG30-20



DPM 30-20



S-CPTu

INVESTIMENTO E EMPREGO

Investimento estimado:
US\$50 bilhões

Período estimado de construção:
5 anos desde o início da obra principal

Geração de empregos durante a construção: **50.000**

Geração de emprego durante a operação:
200.000

QUE TIPO DE MAQUINÁRIO SERÁ EXIGIDO NA CONSTRUÇÃO?

Para a escavação a seco, aplicaremos tecnologia australiana de mineração a céu aberto, trabalhando com caminhões de 200 e 400 toneladas e escavadeiras de grande porte que podem extrair 50 toneladas de material por vez.

Na parte do Lago Nicarágua, usaremos navios de dragagem por sucção para retirar o lodo e material úmido hidráulicamente. Para materiais duros e rochas no fundo do lado utilizaremos dragados de corte e sucção que podem escavar materiais de maior dureza.

QUAL O PAPEL DO GOVERNO DA NICARÁGUA?

O governo e o Estado da Nicarágua são as principais contrapartes e sócios em fazer com que o Canal seja realidade. O governo foi fundamental em aprovar e promover a lei especial de concessão, a criação da Comissão da Autoridade do Canal, a revisão e aprovação dos estudos ambientais, e como autoridades, eles têm que garantir que o projeto obedeça a lei em todos os aspectos.



A XCMG, a SBE da Bélgica e a MEC Mining da Austrália estão entre as empresas convidadas pela HKND para o projeto.

QUE VANTAGENS O CANAL DA NICARÁGUA VAI TER SOBRE O DO PANAMÁ?

Novamente, não vemos o Canal do Panamá como concorrente, o vemos como complementar ao nosso canal. As duas maiores diferenças serão que nós seremos capazes de servir navios de contêineres de até 25 mil TEU (unidade correspondente a um contêiner comum de 20 pés), enquanto o Canal do Panamá expandido servirá navios de até 13 mil TEU. Nós poderemos atender navios graneleiros de até 400 mil toneladas, e eles com a expansão atenderão navios de até 199 mil toneladas. É importante reiterar que o tráfego marítimo necessita o Canal do Panamá, o Canal de Suez e o Canal da Nicarágua para reduzir o custo de navegação e o preço das mercadorias, pelo que os beneficiados serão os consumidores do mundo.

QUANDO RETORNA O INVESTIMENTO?

Quando o Canal da Nicarágua estiver completo, será capaz de dar passagem a navios de até 25 mil TEU, portanto poderá satisfazer melhor a crescente demanda do comércio marítimo global. Além disso, o Canal da Nicarágua proverá uma rota marítima mais curta (especialmente para o comércio marítimo entre Ásia e Estados Unidos).

O Canal por si só já poderia tornar o projeto rentável, mas além disso, as margens dos projetos associados, como os portos, a zona de livre comércio e o aeroporto podem fazê-lo ainda mais rentável.

Com o Canal Interoceânico, faremos da Nicarágua um investment hub (polo de investimentos), com dois portos de águas profundas com a última tecnologia para atender simultaneamente navios de até 25 mil TEU, uma zona de livre comércio que provavelmente será a maior das Américas, centros turísticos e recreativos, um aeroporto classe 4A e outras indústrias que serão necessárias para prover ao Canal e seus sub-projetos.

O CANAL DA NICARÁGUA PODE ABRIR CAPITAL?

A HKND Group considera absolutamente todas as opções de financiamento, e assim para diferentes partes do estudo já contratou de diversas fontes, inclusive financiamento por fundos e emissão de dívida. A HKND Group não descarta a possibilidade de abrir capital no futuro. Vamos fazer os anúncios no momento mais oportuno.

Este mapa de 1897, produzido pela editora norte-americana The Century Company, mostra que a ideia de um canal na Nicarágua é centenária.



Região de interesse

A espanhola Comsa Emte comenta suas estratégias e atividades na América Latina, região que contribui com 10% de seu faturamento. Reportagem de

Cristián Peters.

Com mais de um século de experiência, a Comsa Emte é hoje uma das dez principais construtoras espanholas. A companhia, que conta com um grande know-how em infraestrutura, engenharia, serviços, tecnologia, concessões e energias renováveis, baseou parte de seu crescimento na internacionalização, um processo que em menos de 20 anos permitiu sua expansão por todo o mundo e assim estar presente em cerca de 25 países, conseguindo que quase 50% de suas receitas provenham do exterior.

Um forte foco de expansão para a empresa foi a América Latina, onde conta com atividades na Argentina, Brasil, Chile, Colômbia, Equador, México, Peru e Uruguai.



Javier Heras, diretor de Infraestructuras e Engenharia da Comsa Emte na América Latina.

Durante 2014 a empresa faturou na região cerca de US\$182 milhões, posicionando-se entre as 50 principais empresas construtoras da América Latina.

Para saber um pouco mais de sua estratégia de negócios a Construção Latino-Americana (CLA) conversou com Javier Heras, diretor de Infraestructuras e Engenharia da Comsa Emte na América Latina, que falou um pouco sobre as atividades da construtora na região.

QUAL A SUA ESTRATÉGIA DE INTERNACIONALIZAÇÃO?

Somos um grupo empresarial com mais de 120 anos de história, assegurado por uma longa trajetória e uma ampla experiência. Nesse sentido, no momento de evoluir para novos mercados apostamos em manter nossa marca, já que ela possui uma importante reputação reconhecida internacionalmente. Além disso, colaboramos habitualmente com empresas locais, que contam com uma experiência e um conhecimento do país muito úteis para executar determinados projetos.

VOCÊS ESTÃO ANALISANDO NOVOS PAÍSES?

Desde que começamos a internacionalização da Comsa Emte, em 1994, sempre priorizamos a qualidade dos projetos em vez da quantidade. Por isso não temos como objetivo estar no maior número de países, mas concentrarmos naqueles mercados nos quais possamos aportar nossa experiência no desenvolvimento de infraestruturas e que contem com projetos seguros com índices positivos de rentabilidade.

QUAIS VANTAGENS VOCÊ OBSERVA NA REGIÃO?

O fato de compartilharmos o mesmo

idioma é uma grande vantagem em todos os níveis, as administrações e a adaptação funcionários espanhóis que eventualmente possam ser transferidos. Para uma empresa construtora como a nossa, a América Latina oferece muitas oportunidades de negócio, por tratar-se de uma região com necessidade e vontade de desenvolver e melhorar suas infraestruturas.

DESVANTAGENS?

Uma das dificuldades que se apresentam em alguns países da região é a abundante burocracia no momento de concorrer a uma licitação de obra pública. Uma simplificação dos processos agilizará o desenvolvimento dos projetos. A instabilidade política de alguns países também condiciona a aposta de qualquer empresa estrangeira por um determinado mercado.

QUANTO A AMÉRICA LATINA CONTRIBUI PARA SUA CARTEIRA ATUAL?

Nossa carteira na América Latina se situa atualmente em torno de US\$250 milhões.

QUAIS SÃO AS PRINCIPAIS INICIATIVAS?

Na área das infraestruturas, e graças a nossa alta especialização ferroviária, em 2014 atingimos o mercado ferroviário mexicano e atualmente estamos realizando trabalhos de reabilitação e manutenção na linha 2 do metrô da Cidade do México.

Construção do terminal de Julio Rincón em Santiago de Cali (Colômbia).





Renovação da ferrovia de Belgrano em Santa Fé, Argentina.



Reabilitação e manutenção da linha L12 do metrô da Cidade do México.

Na Argentina estamos há mais de 20 anos melhorando a rede ferroviária do país, sendo na renovação das linhas Sarmiento e Miltre assim como a construção da variante de Chascomús os nossos projetos mais recentes.

No Brasil construímos três dos quatro trechos da duplicação ferroviária da linha de ALL Boa Vista – Itaci, no estado de São Paulo, e estamos também finalizando a construção dos estaleiros de São José do Norte no Rio Grande do Sul e há alguns meses iniciamos trabalhos de duplicação na rodovia Régis Bittencourt para Arteris na Serra do Cafezal.

No Peru estamos melhorando os sistemas de água potável e esgoto de Lima e Sicuani, construindo uma nova infraestrutura educativa em Pacasmayo e melhorando a bacia do rio Huancabamba em Cajamarca.

Na Colômbia destaca-se a renovação de diversas rodovias e a construção do terminal Julio Rincón em Santiago de Cali e no Equador o terminal do aeroporto Francisco Orellana.

No que se refere a engenharia, executamos vários projetos elétricos no México, como a IV Fase do Mexicali para a Comissão Federal de Energia, ou o Parque Eólico de Bií Hioxo da Gás Natural Fenosa. No

Peru destacam-se os contratos de operações técnicas e comerciais no Norte Chico com Eldenor, ou a subestação de Moyococha e a linha de distribuição associada para o Grupo Distriluz.

Em engenharia mecânica contamos com uma importante atividade no setor Bio&Pharma, com contratos de construção de plantas farmacêuticas, salas limpas e climatização. Entre eles cabe mencionar as plantas farmacêuticas da Apter e Megapharma no Uruguai, as salas limpas na planta da Tecnoquímicas em Cali na Colômbia, os sistemas de HVAC na planta da Bayer em Paulínia no Brasil, ou a adequação da planta da Takeda, os laboratórios da Bayer no DF e os laboratórios da Ultra em Guadalajara, ambos no México. Além disso, estamos iniciando no Paraguai uma planta de líquidos estéreis para a Scavone em Assunção.

Nossa atividade na América Latina se centra fundamentalmente na área de infraestruturas, tanto em ferroviárias como rodoviárias, assim como a edificação, obra hidráulica, portuária e aeroportuária.

Também contamos com a atividade em diversos âmbitos da engenharia (elétrica, mecânica e sistemas) e pontualmente, assumimos projetos de índole tecnológica centrados no meio ambiente ou na rádio fusão.

QUAIS SÃO OS MAIORES MERCADOS?

Por volume de atividade, México, Argentina, Brasil e Peru são nesse momento os nossos principais mercados na região, com pouco mais de 77% de nossa produção latino-

Subestação de Pomacocha no departamento de Apurimac Peru



americana, sendo que o México é o país onde temos maior faturamento.

A região, portanto, representa 10% das receitas. No ano passado faturamos na América Latina cerca de US\$182, em que 65% corresponde ao âmbito de infraestruturas (US\$119 milhões) e o restante 35% à área de engenharia. (US\$63 milhões).

Para 2015 esperamos resultados com um ligeiro incremento.

COMO VOCÊ AVALIA 2016?

De cara em 2016 continuaremos com nossa aposta no mercado latino-americano, tratando de contribuir com nossa experiência na melhoria das infraestruturas do continente, com especial interesse nos projetos ferroviários, assim como em outros projetos que tenham um componente tecnológico importante.

COMO VOCÊ ENFRENTA A DESACELERAÇÃO REGIONAL?

A desaceleração econômica que está afetando a América Latina nos obriga a medir bem

Construção dos estaleiros de São José do Norte no Rio Grande do Sul.

nosso investimentos e minimizar os riscos. Por isso estamos apostando nos projetos estáveis e seguros que ofereçam garantias, tanto em sua execução como em seus índices de rentabilidade.

EXISTE A INTENÇÃO DE AMPLIAR AS ATIVIDADES NA AMÉRICA LATINA?

A Comsa Emte tem interesse de ampliar sua atividade na América Latina de forma sustentável e com projetos estratégicos que nos aportem um valor agregado. Os níveis

de investimento em obras públicas que realizem os diferentes governos, o tipo de projetos que se licitem, a evolução dos mercados e o grau de estabilidade política são fatores que condicionarão nossa tomada de decisões.

Fomos uma das primeiras construtoras espanholas a apostar neste mercado (iniciamos as atividades na Argentina em 1994) e estou convencido de que nos próximos anos teremos a oportunidade de aportar nossa experiência no desenvolvimento das infraestruturas da América Latina. ■

Alsina

SOLUÇÕES EM COFRAGENS

EXPERIÊNCIA - SERVIÇO - ENGENHARIA
COFRAGENS - CIMBRE



RESIDENCIAL OBRA PÚBLICA ÁGUAS RESIDUAIS

Grupo Alsina

E-mail: alsinainfo@alsina.com

Web: www.alsina.com

Obras
singulares
Alsina



[Alsinanews](#)

[GrupoAlsina](#)

Poderosos Equipos de Perforación Hechos en los Estados Unidos

35 Años de Innovación en Perforación

- Accesorios de Perforación para Excavadoras
- Anclajes y Micropilotes
- Visite nuestro sitio web



TEI ROCK DRILLS
teirockdrills.com
+1.970.249.1515



Nicola Cristantielli
com um Indeco HB 27
de 1990.
Descubra a história na
www.indeco.it

**Os modelos nesta foto têm ambos 25
anos. Mas só um o demonstra.**

O simpático Nicola não gosta, mas o nosso HB 27 não parece realmente demonstrar a sua idade, mesmo depois de 25 anos de duro trabalho. Será que é porque o projetamos levando em conta as exigências e sugestões dos usuários? Ou porque o construímos no interior de nossos estabelecimentos na Itália, com materiais especiais produzidos de forma exclusiva de acordo com nossas patentes? Ou será também pela atenção que dedicamos na fase de inspeção e na assistência pós-venda? Será porque todos os produtos Indeco, hoje como ontem, são feitos para demolir e construídos para durar?



 **INDECO**
YOUR PARTNERS IN DEMOLITION



Controlar os processos

A adoção de softwares especializados pode apresentar grandes vantagens para as empresas construtoras.

Reportagem de **Fausto Oliveira**.



“Queremos ajudar as empreiteiras a utilizar o conceito de lean construction”

Gustavo Bastos, diretor do segmento de construção e projetos da empresa.

Se ao longo de uma obra, é necessário exceder o tempo de contrato de uma máquina alugada e a administração não é comunicada, a construtora pode ser multada. Se o consumo de concreto no canteiro vai ser maior que o previsto e os gestores não sabem disso, provavelmente o suprimento de betoneiras vai demorar.

Situações como estas são razoavelmente frequentes nos canteiros onde se constroem diversas estruturas. E quanto menos controle dos processos tenha o administrativo, maiores serão os gastos e os tempos necessários para concluir os projetos. Para auxiliar na necessária otimização da gestão e evitar problemas assim, são cada vez mais comuns os softwares de gestão integrada.

Um deles é a solução proposta pela Totvs, que é brasileira, mas que na América Latina está presente na Argentina, Bolívia, Chile, Colômbia, Equador, México, Paraguai, Peru e Uruguai.

Seu produto para o setor é o Totvs Obras e Projetos, um *software* de gestão que facilita todo o processo de administração de uma obra pesada, desde a formulação dos orçamentos e do projeto básico até a execução final e entrega. Ao longo do caminho, o programa recebe dados de praticamente qualquer fonte relacionada com o projeto e emite alertas de prevenção sobre gastos e prazos, com o objetivo de evitar desembolsos e atrasos desnecessários.

Gustavo Bastos, diretor do segmento de construção e projetos da empresa, explica que “em geral, o acompanhamento do que acontece no canteiro de obras é superficial, o que produz uma percepção distorcida da realidade do projeto. Quando trazemos mais informação para a gestão, observamos



um maior cumprimento dos prazos. Imprevistos, sempre vai haver, mas o que oferecemos é alertar a todo momento sobre o que está acontecendo lá no canteiro”.

Segundo ele, a Totvs não faz projeções definitivas de economia de tempo e capital, porque isso pode ser muito variável. “Temos clientes que nos relatam entre 15% e 20% de economia, e tem aqueles cuja operação já é muito racionalizada e que têm economias menores. Mas entre aqueles que têm baixo nível de automação, a percepção de economia chega a até 50%”, afirma.

O executivo da firma de software diz que o setor de construção na América Latina é, em muitos casos, antiquado em seus processos de gestão. “Na construção, costuma acontecer de que a simples adoção da nossa solução de trânsito de documentos entre a obra e o escritório gera economias significativas”.

LEAN CONSTRUCTION

Segundo o executivo, para o setor de construção, a Totvs quer estimular o uso do que se conhece como *lean construction*, ou seja, uma construção mais ágil, objetiva e eficiente. “Queremos ajudar as empreiteiras a utilizar esse conceito para garantir que os recursos corretos sejam destinados às tarefas corretas”, diz ele.

Mas a incorporação de tecnologia digital e móvel na construção não é exatamente uma novidade, visto que hoje em dia não há provedor de equipamentos ou insumos que não ofereça algum tipo de *software*



O Totvs Obras e Projetos promete um controle total dos processos e custos de obras em geral.

exemplo, ou até o sistema BIM (*building information model*) podem trabalhar de maneira complementar ao programa que ele oferece. Assim, o *software* Totvs seria capaz de absorver esses dados e os incorporar às análises que produz.

“O Totvs Obras e Projetos tem mecanismos de integração que permitem que ele seja alimentado com informação proveniente de outros sistemas. No caso de equipamentos de linha amarela que disponham, por exemplo, de telemetria, graças a um sistema de integração nosso software pode recolher a informação dispensando a intervenção do operador. Temos interfaces projetadas para isso. A comunicação com o mundo externo é cada vez mais comum, é uma exigência do mercado”.

Obviamente, o sistema trabalha nos canteiros mediante aplicações para recolhimento de informação com dispositivos móveis. E aí entram em campo

os *smartphones* e os *tablets* convencionais, da própria construtora.

Entre as construtoras que utilizaram o sistema Totvs para gestão da construção, encontram-se nomes importantes no Brasil, como a OAS, a Direcional Engenharia e a Toniolo Busnelo. Em outros países da região latino-americana, a exemplo da Argentina, o Grupo Farallón é um dos principais clientes da empresa. Mas esses são apenas alguns dos nomes que a empresa de informática tem autorização para informar publicamente. Em seus documentos institucionais, ela afirma que suas soluções são hoje usadas por mais de 1,6 mil construtoras.

Esta é uma entre várias ferramentas que podem ajudar a empresa construtora contemporânea a modernizar sua forma de trabalho. Com o grau de competitividade do mercado atual cada vez mais intenso, a geração de margens de rentabilidade maiores é sempre mais complexa. O controle de custos e processos internos, assim, vão se tornando instrumentos fundamentais para a manutenção e aumento das margens de ganho. ■

que permita acompanhar processos e assim melhorar o rendimento de uma determinada operação. Perguntado sobre a interação destes outros programas com sua solução para as construtoras, Bastos comenta que os programas de tracking de máquinas, por

SOLUÇÕES GLOBAIS PARA O SEU NEGÓCIO



Haulotte 
GROUP
More than lifting

REFERÊNCIA

EQUIPE ESPECIALIZADA
SUPPORTO LOCAL EM TODO
O MUNDO

FINANÇAS

SOLUÇÕES EM LEASING
SOLUÇÕES FINANCEIRAS

SERVIÇOS*

ASSISTÊNCIA TÉCNICA
ESPECIALIZADA
TREINAMENTO DE MANUTENÇÃO
E GARANTIA
TREINAMENTO PROFISSIONAL
PEÇAS GENUÍNAS

HAULOTTE ARGENTINA - RUTA PANAMERICANA
Km. 34,300 (Ramal A Escobar) - 1615 GRAN BOURG
(Provincia de Buenos Aires) - ARGENTINA
tel: +54 3327 445991

HAULOTTE DO BRASIL - Av. Tucunaré, nº 790 - CEP
06460-020 - Tambore - Barueri - Sao Paulo
BRASIL E-mail : haulottebrasil@haulotte.com
tel: +55 11 4196 4300

HAULOTTE CHILE - Panamericana Norte Altura Km.
21,5 Colina (Cruce c/Lo Pinto) Santiago - (RM)
tel: +56 22 372 7630
Web: www.haulotte-chile.com

HAULOTTE MÉXICO - Calle 9 Este, Lote 18, Cívac,
Jiltepec, Morelos - C.P. 62578 - Mexico
E-Mail: haulotte.mexico@haulotte.com
tel: +52 7 773 217 923

* Por favor, entre em contato conosco para discutir quais os serviços são aplicáveis para atender às suas necessidades.

www.haulotte.com



Um sucesso

A primeira edição da Conexpo Latin America, segundo seus organizadores, foi um sucesso. Cerca de 32.600 pessoas de mais de 90 países se inscreveram no evento, superando as expectativas originais. Os cinco principais países da América Latina, além de seu país anfitrião (em ordem) foram Argentina, Brasil, Peru, Colômbia e Bolívia. Reportagem de **Construção Latino-Americana**.



A Allmand exibiu seu aquecedor Maxi Heat MH500iQ e algumas torres de iluminação.



A alemã Atlas busca esta procurando um espaço no mercado latino-americano e teve uma forte presença durante a CONEXPO Latin America.



A Hyundai teve uma forte presença através de seu distribuidor chileno, a Clemsa.



A Hidromek expôs, entre seus equipamentos, a escavadeira HMK 140 LC, que tem um peso operacional de 14.500 quilos.

A Atlas Copco exibiu uma gama de Equipamentos e soluções para a construção, entre eles o compressor portátil XAS 87.



A Alo Group, em parceria com a Mantall, lançou durante a feira a marca de plataformas de trabalho aéreo Alo Lift.

A Astec mostrou aos visitantes a tecnologia envolvida no design exclusivo do Double Barrel.



Os guindastes para caminhões foram a grande aposta da Fassi no grande evento da construção na América Latina.

A italiana Indeco apresentou uma gama importante de acessórios para o público da região.



Dentre os equipamentos expostos pela francesa Haulotte, um dos que mais atraíram interesse foi o manipulador telescópico HTL 4010.



A Doosan e a Bobcat não passaram despercebidas durante a CONEXPO Latin America, com um dos principais estandes da feira e dezenas de equipamentos em exibição.



Dentro das principais novidades da LiuGong, esteve a pá carregadeira 856H.



A Maniowoc expôs a cabine CCS, que a partir do próximo ano será fabricada em suas instalações de Passo Fundo, no Brasil.



A linha de equipamentos viários da Astec, Roadtec, foi representada pelo Shuttle Buggy.



Uma das novidades da brasileira Romanelli foi sua usina de micropavimento UHR-900 E-Flow.



A linha de acessórios de trituração no estande da MB Crusher estava presente.



A SDLG lançou na feira o seu compactador de solo RS7120.



A Xtreme mostrou pela primeira vez na América Latina seu manipulador telescópico XR842.



A argentina Indumix apresentou alguns de seus principais equipamentos para a produção e armazenamento de concreto.

Veja o que
o nosso **RT** pode fazer

Guindaste Terrenos Acidentados (RT)

GR-1600XL

Lifting your dreams



FROM

START

FINISH

TO

EFFICIENCY-BOOSTING PRODUCTS • 100+ EDUCATION SEMINARS • LIVE DEMOS • EXCITING COMPETITIONS

Tudo começa na World of Concrete. É o único evento internacional comercial de construção. E inicia cada ano oferecendo-lhe as mais recentes inovações, know-how perito e os melhores novos produtos para trabalhar de forma mais rápida, melhor e mais lucrativa. Para tudo o que você precisar — **pode contar conosco.**

www.worldofconcrete.com

 **WORLD OF
CONCRETE®**

2-5 FEVEREIRO DE 2016
SEMINÁRIOS: 01-05 FEVEREIRO
LAS VEGAS CONVENTION CENTER
LAS VEGAS, NV, EUA



A selected participant in the
International Buyer Program

informa
exhibitions



A norte-americana JLG colocou uma ênfase especial nos equipamentos pensados para o mercado latino-americano.



A principal empresa de locação do Chile, a SK Rental, esteve presente com uma variedade de marcas representadas.



A Link-Belt apresentou durante o encontro seu seu guindaste telescópico sobre esteiras TCC-500 e a rough terrain RTC-80130.



A Volvo teve uma forte concentração no que se refere a construção viária.

A japonesa Tadano contou com um imponente stand onde destacou seu guindaste ATF 600G-8.

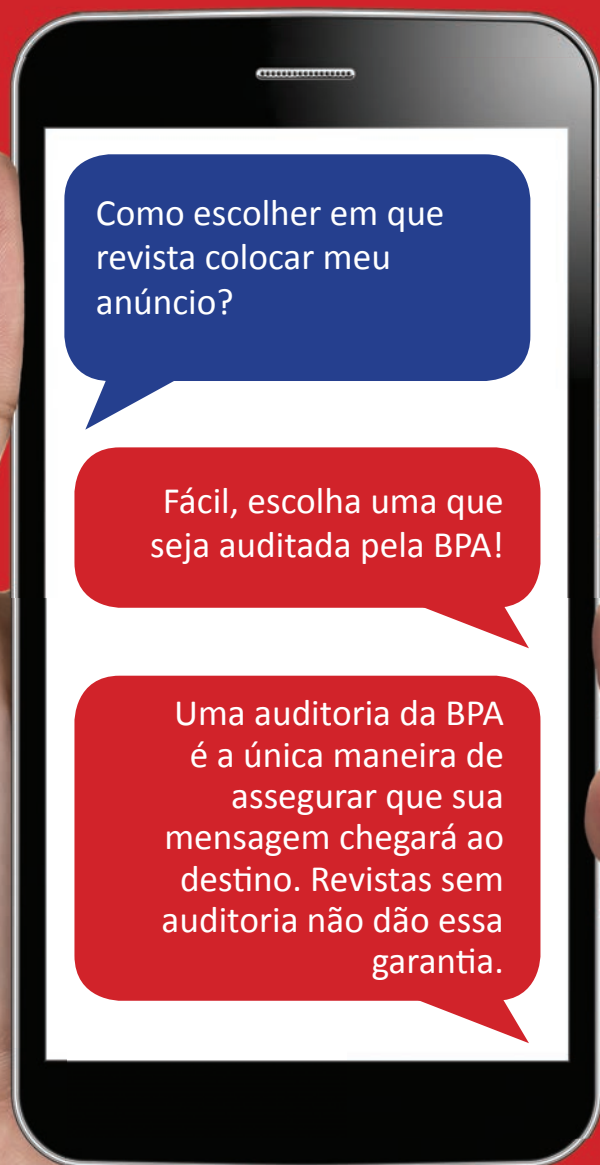


A Snorkel estreou sua nova linha de plataformas elétricas de tesoura para o mercado latino-americano.

Anunciar na mídia impressa?

Procure sempre uma auditoria da BPA

Por ser uma auditoria independente, o controle da BPA sobre a *Construção Latino-Americana* garante que sua mensagem de vendas será vista pelo destinatário certo.



- ✓ **CONFIANÇA**
- ✓ **INTEGRIDADE**
- ✓ **CERTEZA**

Serviço rápido

A John Deere Brasil amplia centro de distribuição para atender com maior eficiência o mercado sul-americano com peças e partes. Reportagem de **Fausto Oliveira**.



O prefeito de Campinas, Jonas Donizette, o CEO global da John Deere, Sam Allen, e o presidente no Brasil, Paulo Herrmann.

Emboira seja verdade que o mercado brasileiro vai mal, o otimismo empresarial ainda não morreu completamente. Empresa que há décadas está em atividade no país, a John Deere dá exemplo e acaba de anunciar novos investimentos em ampliar sua estrutura, com duas novas iniciativas que terão um impacto em sua presença regional.

Uma delas é a ampliação de seu Centro de Distribuição de Peças, conhecido como CDP, na cidade de Campinas, interior de São Paulo. Nesta mesma unidade, a fabricante norte-americana de equipamentos de construção, agrícolas e florestais abriu no início de outubro um centro de treinamento para operadores e revendedores da marca. O investimento superou os US\$ 13 milhões.

“Isso que estamos inaugurando aqui é tão ou mais importante do que uma fábrica. Com esse novo centro de distribuição, garantiremos que o nosso cliente utilize seu equipamento em tempo integral”, afirmou o presidente da John Deere Brasil, Paulo Herrmann.

O novo CDP da marca passou de 40 mil m2 para 74,5 mil m2 de área total. O

impressionante armazém de partes e peças guarda nada menos do que 10 mil modelos de peças, desde incontáveis parafusos e porcas específicos até mangueiras, cilindros hidráulicos, tanques, motores e outros componentes maiores.

Cerca de 10% do inventário ali guardado atende o mercado de construção. O baixo percentual se explica porque a decisão da John Deere Construction de entrar no mercado brasileiro é recente. Somente no ano passado, a empresa inaugurou suas duas fábricas, uma integralmente da marca e outra em joint venture com a japonesa Hitachi, onde se produzem escavadeiras. Na fábrica própria, são manufaturados equipamentos variados, como retroescavadeiras, motoniveladoras e carregadeiras frontais.

Com esse investimento em curso, é previsível o fortalecimento da marca no mercado de construção latino-americano nos próximos anos.

Por outro lado, o Centro de Treinamento poderá receber até 64 profissionais simultaneamente. Ali, ficam à disposição dos clientes um total de sete salas para aulas e reuniões, espaços para educação à

distância e uma oficina com maquinário e simuladores da marca.

“Este novo centro de treinamento e a ampliação do centro de distribuição são provas do compromisso da John Deere com o desenvolvimento de longo prazo do Brasil. Apesar de que hoje o país esteja passando por problemas econômicos, isso não deve anular a visão de longo prazo”, disse na cerimônia de inauguração o CEO mundial da John Deere, Sam Allen.

LOCALIZAÇÃO ESTRATÉGICA

Campinas é uma das principais regiões industriais do país. Com sua proximidade das melhores rodovias do Brasil e do aeroporto de Viracopos (que está sob concessão à iniciativa privada e é considerado um dos melhores do país), a cidade deverá receber um novo plano diretor para o distrito industrial.

De acordo com o prefeito Jonas Donizette, que compareceu à cerimônia, “o novo plano para a região de Viracopos vai transformar este lugar num hub produtivo e logístico”. Portanto, quem estiver perto desta prometida infraestrutura vai aproveitar melhor as vantagens oferecidas.

Os equipamentos de construção John Deere devem ser beneficiados. Isto porque, de acordo com o diretor do novo CDP, Ilson Eckert, “os mais de 60 anos de aprendizagem que a nossa divisão agrícola tem no Brasil serão totalmente aproveitados pela construção”.

A cerimônia se realizou no novo Centro de Distribuição de Peças da John Deere Brasil.



1 ESCOLHA SUAS REVISTAS E/OU NEWSLETTERS

REVISTAS

- Construção Latino-Americana**
- Access International*
- Demolition & Recycling International*
- International Construction*
- International Cranes and Specialized Transport*
- International Rental News*

E-NEWSLETTERS

- Construção Latino-Americana** e-newsletter
- Access International* e-newsletter
- Demolition & Recycling International* e-newsletter
- International Rental News* e-newsletter
- World Construction* e-newsletter
- World Crane Week* e-newsletter

2 TIPO DE ORGANIZAÇÃO

- Empreiteira/Sub-Contratista
- Engenheiro Consultor/Arquiteto/Topografia
- Mineração/Pedreiras/Agregados Produção
- Produção De Petróleo
- Autoridade/Governo - Nacional/Local
- Aeropostos/Portos/Embarcadouros/Offshore
- Serviços Públicos/Privados
- Fabricante
- Distribuidor/Agente/Venda De Máquinas
- Departamento De Construção Industrial/Comercial
- Associação/Educação/Fundação/Pesquisa
- Aluguel De Equipamentos
- Finanças/Agência Reguladora

3 DADOS PESSOAIS

- Nome Completo _____
- Cargo _____
- Nome Da Empresa _____
- Endereço _____
- Estado _____
- País _____
- Cep _____
- E-Mail _____
- Tel _____
- Fax _____

(Por favor, indique o código internacional de seu número de telefone)

4 VERSÃO PREFERIDA

- IMPRESSA ELETRÔNICA TANTO

5 ASSINADO E DATADO

Assinatura: _____

Data: _____

11/15

ENVIAR A: The Circulation Manager,
Construção Latinoamericana, KHL Group Americas LLC,
205 W. Randolph St, Suite 1320, Chicago, IL 60606, USA

FAX: +1 312 624 8673

CADASTRO ON-LINE:

www.khl.com/subscriptions/cla-portuguese

E-MAIL: circulation@khl.com

Ganhando com resíduos

Embora se estejam criando leis em relação à gestão de resíduos, ainda há muito por fazer em matéria de sustentabilidade. Reportagem de **Juliana de Andrade.**



Resíduos na construção civil podem ter alto impacto na vida cotidiana das grandes cidades.

A construção civil é um dos setores que mais gera escombros, resíduos que podem prejudicar as gerações futuras e, como consequência, o crescimento econômico mundial. Ainda que já se vislumbrem soluções para quase todos os problemas relacionados com a sustentabilidade, ainda não é assim no caso dos resíduos. O assunto se discute de maneira abundante em muitas conferências internacionais.

É notória a importância de uma gestão desse fator nas operações, e por isso se criam cada vez mais normas regionais e mundiais a respeito. Mas, ainda que o tema seja controverso, pouca gente sabe que uma gestão consciente pode gerar economias e visibilidade aos projetos.

O mercado já conta com máquinas e inteligência para garantir esse processo, abrangendo desde recicladores de concreto até várias opções de reaproveitamento de escombros.



Maira Macedo, coordenadora de relações institucionais e governamentais do Green Building Council Brasil.

A *CLA* conversou com a coordenadora de relações institucionais e governamentais do Green Building Council no Brasil, Maira Macedo, para conhecer um pouco mais sobre esse tema e as boas práticas que se podem aplicar, que não são somente possíveis, mas também podem se tornar uma eficiente ferramenta de marketing, por meio da certificação promovida pela entidade.

O QUE VOCÊ PODE NOS CONTAR SOBRE A GESTÃO DE RESÍDUOS NA AMÉRICA LATINA?

Algumas das melhores práticas para a redução de escombros incluem o desenvolvimento de uma política de gestão de resíduos na construção mediante a descrição dos procedimentos e objetivos para a reutilização. Esta política deve especificar uma taxa de reutilização de destino para o empreiteiro em geral. Uma estratégia é a implementação de um sistema de rastreio para garantir que o empreiteiro possa proporcionar informes sobre o transporte de resíduos e capturar todo o caminho percorrido pelos dejetos. Também se pode realizar uma auditoria do fluxo de resíduos, estabelecendo uma linha de base para a instalação.

Também será necessário desenhar uma área de reciclagem e depois disso identificar oportunidades para aumentá-la. A geração de fertilizantes também é algo que se considere, isso se faz, por exemplo, mediante o desenvolvimento de um programa de compostagem para transformar o lixo em mantilha para os jardins.

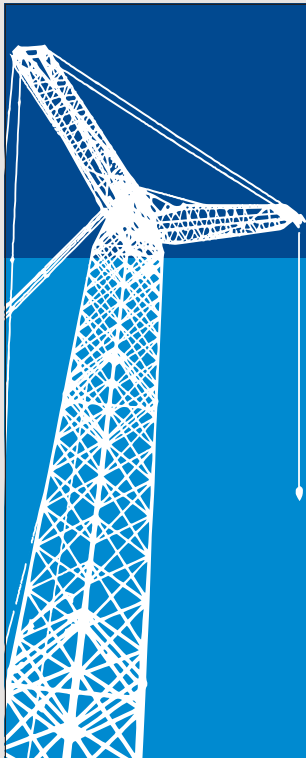
Promover a educação dos empregados acerca da reutilização é o mais importante neste processo. Ensiná-los sobre a importância da reciclagem e da redução de resíduos por meio de identificação clara do que é reutilizável, ou de reuniões especiais com esse fim previne possíveis erros. É necessário proporcionar áreas de fácil acesso, além de etiquetar os materiais e fazer uma lista dos que são permitidos.

QUAIS SÃO AS PRINCIPAIS VANTAGENS DESTA PRÁTICA?

O destino correto de resíduos de construção libera espaços úteis nos aterros, e no âmbito econômico reduz ao mínimo a retirada de matérias primas como pedras e areia, conservando quantidades destes materiais que seguramente farão falta em um futuro próximo.

COMO SÃO AS NORMAS NA AMÉRICA LATINA?

No Brasil existe uma série de normas relacionadas com a gestão de resíduos em obras civis. A resolução CONAMA Nº 307 estabelece diretrizes, critérios e procedimentos. Em Curitiba, existe o Plano de Manejo Integrado de Resíduos Sólidos, que está estruturado para cumprir com os princípios da Política de Resíduos Sólidos Nacional, a Política de Saneamento e o Estatuto da Cidade. Em agosto de 2010, se instituiu a Política Nacional de Resíduos Sólidos, por meio da Lei Federal Nº 12.305. ■



INTERNATIONAL SALES & BARE RENTAL SOLUTIONS

GUINDASTES AT

1x 130 t	Grove GMK 5130-2	NEW!
1x 130 t	Liebherr LTM 1130-5.1	2012
1x 170 t	Grove GMK 5170	2011
1x 200 t	Liebherr LTM 1200-5.1	2009
1x 220 t	Liebherr LTM 1220-5.2	2013

GUINDASTES SOBRE ESTEIRAS

1x 400 t	Terex-Demag CC 2400-1	2014
1x 600 t	Terex-Demag CC2800-1	2013
1x 650 t	Terex-Demag CC 3800	NEW!
1x 1250 t	Terex-Demag CC 6800	2014

GUINDASTES PARA TERRENOS ACIDENTADOS

2x 35 t	Tadano GR 350XL-2	2012
4x 55 t	Tadano GR 550XL-2	2012
1x 65 t	Grove RT 765E	NEW!
6x 75 t	Tadano GR 750XL-2	2012
2x 100 t	Tadano GR 1000XL-2	2012
1x 130 t	Grove RT 9130E	NEW!

Galvanistraat 35
NL-3316 GH Dordrecht
The Netherlands
info@hovago.com
+31 (0)10 892 04 75



Established in 1946
Member of the ProDelta group

www.hovago.com

HOVAGO
Your global cranes partner

REGISTRE-SE PARA RECEBER UM EXEMPLAR DIGITAL GRATUITO

Entregue no mesmo instante em qualquer parte do mundo

- Interativo
- Sistema de busca
- Pode ser arquivado




Para mais informações e para fazer seu cadastro, acesse:
www.khl.com/subscriptions/cla



FIRST FOR GLOBAL CONSTRUCTION INFORMATION

www.khl.com



fresando | o | mundo



erkat® do brasil



Erkat do Brasil Ltda.

Av. Pedro Severino Júnior nº 74 | São Paulo SP – 04310-060

Phone +55 11 2275 4910 | Fax +55 11 5594 4723

E-mail brasil@erkat.com

www.erkat.com.br



Independentemente se você está trabalhando na construção civil, estradas, mineração, túneis, aço, florestas ou na indústria de pedras naturais, as fresadoras da Erkat, adaptáveis, silenciosas e de baixa vibração, oferecem uma excelente alternativa para aquelas aplicações onde os métodos tradicionais são inadequados ou muito caros. Com seus principais componentes fabricados na Alemanha, as fresadoras da Erkat são robustas e confiáveis.

MADE IN GERMANY



www.erkat.de

SKYCODED™

No coração de todo equipamento Skyjack, o sistema de controle simples e comprovado de identificação de fiação através de código de cores e numeração, fazem com que os nossos equipamentos sejam mais fáceis de diagnosticar e reparar. Por exemplo, o fio preto nº 14 corresponde à função de elevar tanto na SJIII 3219 como na SJ63 AJ.

Usando o sistema de controle analógico todas as Skyjack PTAs operam de maneira simplificada com menos componentes e mais econômicos, ou seja, menos manutenção e baixo custo.

