

Camino Andalucía



Octubre-Noviembre 2014

Colegio de Ingenieros
de Caminos, Canales y Puertos
de Andalucía, Ceuta y Melilla



ENCUENTRO #INGJOV14

**Cerramos las fechas
de los foros de ICCP
por el mundo**

Los encuentros de Ingeniero&Joven Internacional 2014 se celebrarán el 22 de diciembre en Granada, en su XIV edición, y el 29 de diciembre en Sevilla, por segundo año. El tema central de este año serán "Las condiciones laborales y de vida de los ICCP fuera de España", y haremos hincapié en los problemas por la falta de equivalencia a Máster. **Pág. 19**



Brasil da síntomas de agotamiento

Brasil presenta numerosas restricciones, dificultades y gastos para la legalización de profesionales y de empresas. El delegado del CICCOP cree que las firmas que no estén ya en el país llegan tarde, porque el mercado brasileño empieza a dar signos de debilidad económica. Págs. 4 - 12

JORNADA DEL SECTOR DE LA CONSTRUCCIÓN

Los ingenieros, obligados a reinventarse con la crisis

La sequía inversora en obra pública ha supuesto la pérdida de miles de empleos en los sectores tradicionales y ha empujado a nuestros ingenieros a emigrar fuera de España. Así lo ha lamentado nuestra vocal Ana Chocano en las II Jornadas Técnicas del Sector de la Construcción. **Págs. 14-15**

PLAN ESTRATÉGICO DE MARBELLA 2014-2022

Presentamos una veintena de propuestas para la ciudad

Un grupo de trabajo formado por ingenieros vinculados a Marbella ha presentado al Ayuntamiento un documento de propuestas al Plan Estratégico 2014-2022. En él apuestan por la ampliación de Puerto Banús, frente al Puerto de la Bajadilla, y por la concentración industrial en Guadaíza. **Págs. 16-17**



Pág. 23



Págs. 4-12

ÍNDICE

Entrevista al Delegado del CICCPC Brasil	4-9
Entrevista a Emilio Aragoneses	10-12
Plataforma On line de Formación	13
Jornada de la Construcción	14-15
Plan Estratégico de Marbella	16-17
Mesa del Agua de Granada	18
Encuentro Ingeniero&Joven	19
Puente de la Cartuja	20-21
Reunión con el PP andaluz	22
Galería fotográfica	23-24

* La Demarcación de Andalucía, Ceuta y Melilla del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos no se hace responsable de las opiniones e informaciones vertidas en este Boletín por los entrevistados y/o colaboradores.

AGENDA DE NAVIDAD

28NOV - CÓRDOBA - CENA Y DISTINCIONES
5DIC - SEVILLA - PREGÓN NAVIDEÑO
12DIC - JAÉN - CENA Y DISTINCIONES
13DIC - GRANADA - CENA Y DISTINCIONES
19DIC - SEVILLA - CENA E INGENIERO DEL AÑO
2ENE - SEVILLA - CARTERO REAL

Redacción, diseño y maquetación: Susana Marín Maya
 prensa.andalucia@ciccp.es
 © Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos
 Demarcación de Andalucía, Ceuta y Melilla

¿Cómo será nuestro futuro? ¿Permaneceremos en el sector?

Querido compañero,

Quiero aprovechar esta tribuna para compartir con vosotros una pequeña reflexión sobre los retos que se nos están planteando en el actual escenario de trabajo, que está obligando a que nuestra profesión se reinvente. Por ello me planteo ¿cómo será el futuro próximo para nosotros? ¿Permaneceremos en nuestro sector?

La respuesta a estas preguntas hay que formularla desde una visión positiva para asegurarnos la continuidad de esta reflexión. Huyendo del pesimismo que nos envuelve y a menudo nos ahoga, y sin querer ser inconsciente, yo quiero ver este futuro como esperanzador.

No podemos dejarnos arrinconar por la parálisis que hasta ahora se ha instaurado en el sector de la construcción en general, y en el de las Infraestructuras, en particular, que son en los que yo me he desarrollado profesionalmente. Ahora más que nunca es el momento de que demos el talento y la valentía propias del ADN del ingeniero.

Está claro que las infraestructuras son nuestro “nicho de mercado” por excelencia; el foco en el que la mayoría de ingenieros aspiramos a desempeñar nuestra vida laboral desde que estamos estudiando. Pero no es el único. Nuestra profesión no empieza y acaba en la planificación y dirección o en la construcción. La carrera de Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, con un bagaje de 200 años, es lo suficientemente rica para abrirnos las puertas de oportunidades que están ahí y que

“Hagamos uso de “nuestro ingenio” La carrera



Nuestro futuro próximo? Nos en nuestro sector?



Ana Chocano Román

Colegiada nº 15.297 - Vocal de la Junta Rectora de la Demarcación de Andalucía, Ceuta y Melilla del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos

hay que saber identificar. Sin perder de vista lo necesario que es seguir reivindicando nuestro oficio, tanto en el diseño como en la ejecución de las infraestructuras y equipamientos, vitales para nuestra sociedad, hagamos uso de “nuestro ingenio”.

Es cierto que el número de colegiados ocupados en constructoras y empresas de ingeniería ha caído un 17 por ciento desde 2010. Pero, por otro lado, también es una realidad que el número de los ingenieros dedicados a la docencia y la investigación ha aumentado un 24 por ciento, y un 16 por ciento los profesionales que han optado por el ejercicio libre o el emprendimiento. Y aún nos quedan más alternativas.

El contexto de la obra civil ha cambiado, tanto en volumen, como en condiciones económicas, en la tipología de las construcciones... y más que nunca ha cambiado el concepto territorial, hasta el punto que han desaparecido las fronteras.

“No podemos dejarnos arrinconar por la parálisis que hasta ahora se ha instaurado en el sector de la construcción en general, y en el de Infraestructuras, en particular. Ahora más que nunca es el momento de que demos el talento y la valentía propias del ADN del ingeniero”

Seamos capaces de diversificarnos, de reinventarnos cada día, para conseguir nuestro fin. Está claro que esta actitud requiere un esfuerzo y un planteamiento serio de los objetivos que nos planteemos alcanzar. Esta estrategia también nos puede conducir a destinos físicos que ni siquiera habíamos pensado, y a campos laborales cuya existencia desconocíamos. Si nos decidimos por este plan, antes de nada es necesario tomar conciencia de estos esfuerzos que tendremos que realizar. Pero todo ello no podrá más que hacernos más fuertes y mejores. Y sin duda tenemos la habilidad y la actitud necesaria para ponerlo en marcha.

No desesperemos. Seguro que seremos capaces de superar todas las dificultades, aunque ello nos implique grandes esfuerzos personales e incluso familiares.

Es un gran reto, pero a la vez apasionante, ¿quién lo cuestiona?

Para todo ello es importante contar con cuantos más apoyos mejor. Que pueden provenir desde la Administración, los podemos encontrar de la mano de la familia, de los compañeros, del Colegio... todos cuantos seamos capaces de implicar. Pero siempre serán una ayuda que nos anime a avanzar en nuestro camino. La fuerza con mayor poder movilizador está en nosotros mismos, tanto desde la perspectiva individual como desde el punto de vista colectivo. En cada uno de nosotros está la capacidad necesaria que solventará nuestro futuro. De hecho este mismo pensamiento con tintes positivos, puede ser una mera chispa que nos ponga a trabajar en las líneas por donde poder encaminar nuestra labor. En muchas ocasiones un pensamiento tiene mucho más valor de lo que pudiera parece en un principio, lo importante es poner a funcionar nuestra cabeza. Aprovechemos nuestra propia energía, porque de ello depende el futuro de nuestra profesión.

de ICCP es lo suficientemente rica para abrirnos puertas de oportunidades que están ahí y debemos identificar”



ÁLVARO DíEZ CAMPOMANES. Delegado del CICCp en Brasil

“El impulso eólico va a traer oportunidades de trabajo para los ICCP”

¿Cuáles crees que son las principales necesidades de Brasil en el sector de las infraestructuras?

Brasil experimentó una fuerte inversión en obras civiles durante la reciente dictadura militar (1964-1985), lo que causó un grandísimo endeudamiento al país que ocasionó una escasez de recursos para inversión en obras civiles durante las dos décadas siguientes. Este largo periodo con escasa inversión en infraestructuras, unido al crecimiento poblacional del país, ocasionó una carencia a todos los niveles en las infraestructuras civiles del país.

A día de hoy, creo que la gran carencia se centra en los transportes. Brasil es un país de un tamaño continental (16 veces la superficie de España) donde la gran mayoría de la población se concentra en las zonas costeras. De esta forma, hay una gran necesidad (y carencia) de transportar productos agrícolas e industriales de las zonas interiores del país a los polos poblacionales del eje litoral. Además, existe una gran carencia de transporte urbano en las grandes ciudades que se traduce en gastos de tiempo y dinero muy altos para sus ciudadanos. Como consecuencia, mucha gente con pocos recursos se aglutina en zonas pobres lejos del centro de las ciudades y sobrevive con los pocos recursos que tiene a su alcance. Se generan favelas.

Una gran necesidad global en todo el país es el saneamiento básico, tanto en las ciudades grandes (que han llegado a duplicar su población cada 20 años a lo largo del último siglo) como en las zonas rurales, que suelen ser más pobres.

El sistema ferroviario es muy deficiente y no ha experimentado una inversión desde hace mucho tiempo. Una fuerte inversión en el transporte ferroviario, tanto de personas como de mercancías, ayu-

Ciudad de origen: León

Ciudad actual:

Río de Janeiro

Año en que se licenció: 2009

Años fuera de España: 5

Países en los que ha trabajado: Francia,

Alemania, España, Brasil

Idiomas: Francés, Alemán,

Portugués, Inglés, Italiano,

conocimientos de Chino



daría a impulsar el crecimiento económico del país.

Los puertos y autovías disfrutan de una red relativamente amplia y de calidad. No obstante, los puertos son pocos al límite de su capacidad, por lo que pueden convertirse en un cuello de botella para el transporte de mercancías a medio plazo. Por su lado, las autovías necesitan de una recuperación y modernización.

La generación eléctrica no es a día de hoy un gran problema, pero sí que existe una preocupación de que tanto el antiguo sistema eléctrico como la capacidad de generación eléctrica supongan un problema a corto-medio plazo para el crecimiento económico del país.

Nos han llegado noticias de la creación de oportunidades en el sector energético y del petróleo y de una fuerte inversión (14.782 millones \$ hasta 2018) en energía eólica, ¿Sería un campo viable de inmersión laboral para los ICCP españoles?

Difícilmente. En cuanto al petróleo, existe una Ingeniería de Petróleo en Brasil que hace que un Inge-



“La implantación de una empresa en Brasil requiere tiempo y dinero. En mi opinión, las empresas que aún no están implantadas o en proceso de implantación están llegando tarde al mercado brasileño, que empieza a dar sus primeros signos de debilidad económica”

¿En qué ayuda el Delegado del CICCP?

¿Para qué pueden acudir los ICCP a usted? ¿Y a través de qué vías? Pueden acudir a mí para realizar cualquier consulta que puedan tener sobre el país. La vía oficial ofrecida por el Colegio de Caminos es el siguiente email: brasil.race@ciccp.es

¿Cuáles son las gestiones más demandadas hasta ahora? La colaboración que hago con el Colegio de Caminos es voluntaria y altruista, por lo que no entra dentro de mis funciones realizar gestiones para los Ingenieros de Caminos. Mi función se centra en informar y ayudar en lo posible a los profesionales que necesiten, por cualquier razón, información de cualquier tipo sobre Brasil.

niero de Caminos no tenga tantas posibilidades para encontrar oportunidades en este sector. Por un lado, existen las empresas operadoras (equivalente a las constructoras), y las dos únicas empresas operadoras españolas implantadas en Brasil (Cepsa y Repsol) no tienen en su patrón de búsqueda a Ingenieros de Caminos. Por otro lado, existen las empresas de servicios (equivalentes a las ingenierías), las cuales podrían ofrecer más oportunidades a Ingenieros de Caminos que decidan instalarse en Brasil. No obstante, en el mundo del petróleo es muy difícil tener una residencia fija, hay que estar dispuesto a tener una movilidad mucho mayor a la que estamos acostumbrados en el sector de la construcción.

En cuanto a la energía eólica, existe mucha competitividad en Brasil a día de hoy. Las empresas españolas que quieran implantarse en Brasil tendrán desventajas competitivas frente a las empresas locales

o extranjeras ya instaladas en el país. El actual impulso eólico prevé instalar unos 2.000 MW anuales hasta 2018, lo cual representa una gran inversión en infraestructura donde los Ingenieros Españoles podrían tener oportunidades laborales. Sin embargo, hay que tener en cuenta que el Ingeniero español estará sometido a las mismas dificultades que tendría para encontrar un puesto de trabajo que en el resto de campos de la ingeniería civil dentro de Brasil.

La celebración del Mundial en 2016 y los planes de inversiones en infraestructuras Del Gobierno parecía que iban a crear oportunidades, sin embargo expertos aseguran que el mercado brasileño muestra ya signos de debilidad ¿Lo perciben así?

Correcto. En 2007 y 2010 se lanzaron los Programas de Aceleração ao Crescimento PAC I y PACII,



con un presupuesto de R\$ 500.000 y R\$ 1.600.000 millones respectivamente. Estas inyecciones de dinero está destinado en gran parte a proyectos de pequeña envergadura para mejorar la situación en las zonas más desfavorecidas. No obstante, esta gran inversión ha derivado en numerosos proyectos de autopistas, canales, ferrocarril, saneamiento básico, puertos y aeropuertos que ofrecieron un abanico de posibilidades a las empresas españolas que se quieran implantar en el país. Sin embargo, creo que, a día de hoy, el gran boom de nuevos proyectos está dando paso a un periodo de “calma”, debido probablemente a que el estado brasileño está llegando a niveles de endeudamiento altos y los últimos datos y previsiones económicas para el país están empezando a ser poco positivas.

¿En qué campos (carreteras, ferroviario, energías renovables...) de Brasil hay mayores posibilidades —si es que las hay— en la actualidad para las empresas y profesionales españoles?

Los PAC I y PAC II han derivado en grandes proyectos donde las empresas Españolas, tanto constructoras como ingenierías, tendrían gran ventaja dado a su alta experiencia en estos tipos de proyectos. Destacaría el Trem de Alta Velocidade (TAV) entre Rio, Sao Paulo y Campinas, que atravesará una orografía muy complicada, con todas las infraestructuras que conllevará. También en el campo ferroviario, hay oportunidades en los corredores ferroviarios tanto de mercancías como de pasajeros. También veo oportunidades en la ampliación de los metros de las principales ciudades del país, sobre todo Sao Paulo y en menor medida Río o Fortaleza. También mencionaría las concesiones de carreteras a nivel nacional y en particular el rodoanel de Sao Paulo.

En cualquier caso, la implantación de una empresa en Brasil exige tiempo (el proceso burocrático dura aproximadamente un año) y dinero. Además, se requiere la asociación con alguna empresa brasileña si se quiere tener en el mercado, y con una garantía de perpetuidad ya que de lo contrario será muy complicado encontrar una empresa para asociarse. Mi opinión es que las empresas que aún no están implantadas o en proceso de implantación, están llegando tarde al mercado brasileño, que empieza a dar sus primeros signos de debilidad económica.



Pasos para legalizar su sit

“No es imprescindible, pero sí una clara inversión de futuro profesional convalidar el título y registrarse en el CREA”

En Brasil, cada proyecto u obra necesita un atestado de capacidad técnica, el cual puede ser firmado únicamente por un **ingeniero reconocido por el CREA (Conselho Reginal de Engenharia e Agronomia)**. Las sedes de los CREA son representaciones estatales del **CONFEA (Conselho Federal de Engenharia e Agronomia)**, el órgano que reconoce a los ingenieros en Brasil. Por un lado, si la función incluye responsabilidad de una firma de capacidad técnica, el ingeniero español deberá estar registrado en el CREA y por lo tanto la empresa brasileña lo va a exigir. Por otro lado, es posible conseguir un contrato de trabajo sin estar registrado en el CREA, aunque el ingeniero debe ser consciente de que, oficialmente, su trabajo deberá ser responsabilidad de un ingeniero registrado en el CREA.

El prerrequisito para registrarse en el CREA es



¿Qué es lo más favorable y lo menos de Brasil?

 Para mí, lo más favorable es el recibimiento del extranjero. El pueblo brasileño es muy abierto y acoge de maravilla a quien viene de fuera. El hecho de Brasil ser un pueblo con un 92% de ascendencia migratoria hace que tanto la costumbre histórica de convivir con el extranjero como la diversidad cultural y étnica del país facilite la inmersión cultural y social del recién llegado.

 En contrapartida, existe la burocracia del país, hasta tal punto que el principal problema que yo veo es conseguir un visado de trabajo, debido tanto a la propia burocracia que tiene que realizar la empresa brasileña como a la convalidación del título. Otro problema relacionado con la burocracia es el alojamiento. Para poder tener un contrato de alquiler hace falta tener un visado (ya sea de estudio o de trabajo) y normalmente demostrar que se dispone de ingresos tres veces superior al alquiler. Mucha gente opta por subalquilar una habitación hasta que consiguen un contrato de trabajo que le abre la puerta a alquilar un piso por cuenta propia.

 Otro punto negativo es el tedioso tráfico en las grandes ciudades como Rio y Sao Paulo. El transporte público es escaso y en la mayoría de los casos ineficaz. El único remedio es vivir cerca del lugar de trabajo o por lo menos tener una buena comunicación en metro, algo que no es muy común.



uación laboral como ICCP

tener el título de ingeniero civil convalidado con alguna universidad brasileña. Este proceso es muy burocrático y lleva mucho tiempo (mínimo entre 1 y 2 años). Uno de los requisitos que las universidades suelen pedir es **convalidar por asignaturas y cursar presencialmente aquellas que no han sido convalidadas**. Al conseguir la convalidación del título, se debe acudir al CREA (cada estado brasileño tiene su propio CREA) correspondiente y **realizar el registro** (este proceso es mucho más sencillo y rápido que la convalidación) como ingeniero brasileño. Una vez conseguido este paso, se tendrá plenas capacidades en cualquier estado brasileño,

restando sólo el (relativamente rápido) proceso burocrático para transferir el CREA de un estado a otro.

En Sao Paulo, resulta más práctico realizar la convalidación a través de la UNESP (también a través de la USP, que es la que más prestigio tiene pero que es un proceso largo y tedioso, y de la UNICAMP, que está localizada en Campinas). En Rio de Janeiro, es más cómodo realizarlo a través de la UFRJ. Como se ha comentado anteriormente, no es imprescindible pero sí una clara inversión de futuro profesional convalidar el título y registrarse en el CREA.



¿Competidores de los ICCP españoles y debilidades?

Los principales competidores son los propios ingenieros brasileños. La pregunta que el ingeniero español debe hacerse para buscar un empleo es: **¿Qué puedo ofrecer yo que no ofrezca un ingeniero brasileño?**

No creo que tengamos debilidades en términos técnicos o de habilidades sociales frente a los brasileños más allá a la lengua y a la adaptación a una nueva cultura de trabajo. Considero que en España existe una cultura de optimización que en muchas ocasiones se echa en falta en Brasil. El ingeniero brasileño emplea buena parte de su tiempo en frecuentes y multitudinarias reuniones que fácilmente podrían optimizarse tanto en tiempo como en número de participantes. Esto también se relaciona con la costumbre de incluir en los (largos) emails a cualquier persona que esté mínimamente envuelta en el asunto del email, lo que normalmente acaba siendo poco práctico. Además, la impuntualidad es algo común y que no está mal visto incluso dentro del ambiente laboral. También destacaría el tema de las relaciones personales que envuelven el ambiente de trabajo. Aquí, se habla mucho más de la vida privada que en España, digamos que en muchas ocasiones el trabajador brasileño primero es tu amigo y después tu compañero de trabajo.

¿Recomendaría Brasil entonces a un Ingeniero español que esté pensando emigrar? ¿Por qué?

No quiero desanimar a ningún compañero a lanzarse a la aventura de buscar trabajo en Brasil, pero hay que ser consciente que es una tarea nada fácil, que puede consumir tiempo y energías. El ingeniero español que llega de nuevas está en desventaja frente a ingenieros nacionales. El principal motivo es el tedioso proceso burocrático de contratación que tiene



Álvaro Díez Campomanes:
“En Brasil estoy en realidad trabajando para una consultoría alemana (Maidl Tunnelconsultants), y lo que hago es la asistencia técnica del túnel que se está construyendo en el barrio de Ipanema, y que tiene como objetivo comunicar la ciudad con el Parque Olímpico de los Juegos de 2016”

que realizar la empresa brasileña y que es mucho más simple para un ingeniero brasileño. En caso de un español, la empresa brasileña deberá dar entrada a la solicitud del visado por el Ministerio de Trabajo en Brasilia. Una vez aprobado, deberá recoger su visado en un consulado brasileño, forzosamente fuera de Brasil (no tiene por qué ser en España, puede ser en cualquier otro país). Este proceso dura como mínimo 3-4 meses, por lo que deberá convencer a la empresa para que decida invertir tiempo y dinero en contratarle. Además, existe la cuestión del largo proceso de convalidación del título de ingeniero.



¿Condiciones laborales?

27.000

euros anuales

Salario de recién egresados

El salario mínimo profesional de un ingeniero civil en Brasil es por ley 8,5 veces el salario mínimo, el cual corresponde a R\$ 724 brutos mensuales. Con un cambio de 3 reales por euro y 13,3 pagas anuales, corresponde a unos 27.000 euros anuales.

44.000-

66.000

euros anuales

Salario de ICCP con 5-10 años de experiencia

Con una experiencia de entre 5 y 10 años, este salario se sitúa para los ingenieros entre los R\$ 10.000-15.000 mensuales, lo que se traducen en 44.000-66.000 €/año.

66.000-

122.000

euros anuales

Salario de ICCP con 10-15 años de experiencia

Ya con una experiencia de a partir de 10-15 años y ocupando puestos de gerente, se pueden alcanzar los R\$ 15.000-30.000 mensuales (66.000-122.000 €/ año).

Hay que contar que **el porcentaje de impuestos** que hay que pagar al estado es gradual según el salario que se gane. En cualquier caso, todos estos salarios hay que pagar **el máximo: 27,5%**. Aunque a primera vista pueda parecer superior al salario al que se puede optar en España, **hay que tener en cuenta el diferente nivel de vida y el retorno que se recibe del Estado**. En primer lugar, el nivel de vida en las grandes ciudades (donde se encuentra la grande mayoría de las oportunidades laborales) es superior a cualquier lugar de España. En segundo lugar, habrá que tener en cuenta costes que en España están cubiertos por el estado, como son la sanidad pública (en Brasil es muy recomendable contratar seguros privados de salud), el transporte (es probable que necesites un coche o recurrir al transporte público, que es deficiente) o la educación de los hijos (si se quiere asegurar una buena educación, habrá que pensar en colegios privados).

Existe un **acuerdo bilateral** por el cual los años cotizados en Brasil con contrato brasileño se conmutan por años trabajados en España

En Brasil **funcionan mucho que te recomienden y entreguen tu CV** trabajadores que ya están dentro de la empresa. Lo que muchas empresas buscan es gente "de confianza"

El portugués no es un hándicap, es una lengua muy similar al castellano

40 horas semanales

Jornada laboral

La jornada laboral es de 40 horas semanales, si bien es cierto que en algunas empresas la jornada laboral es de 44 horas semanales (en este caso el piso salarial aumenta proporcionalmente). Lo común es trabajar 8 horas por semana, de lunes a viernes. No existe el concepto de jornada reducida durante el verano.

30 días naturales

Periodo de vacaciones

Al igual que en España, se dispone de un mes de vacaciones. La diferencia es que se tienen que dividir las vacaciones hasta en dos veces y con un mínimo de 10 días naturales por vez. No existe la costumbre de coger días sueltos sino que se suelen dividir en dos periodos anuales.



EMILIO ARAGONESES BARBA . Director de Zona Ferroviaria Agroman Brasil

“A Brasil hay que venir concienciado para superar bastantes dificultades”

La celebración de las Olimpiadas (Mundial) en 2016 y los planes de inversiones en infraestructuras aprobados por el Gobierno parecía que iban a crear oportunidades, sin embargo expertos aseguran que el mercado brasileño muestra ya signos de debilidad ¿Lo perciben ustedes así?

Las elecciones presidenciales y estatales celebradas en Octubre de 2014 y la consiguiente toma de posesión el 1 de Enero de 2015 han provocado una desaceleración de los programas de inversión en infraestructura a nivel Federal y Estatal. Estos programas también se han visto influenciados por el no despegue de los principales mercados de exportación brasileños que garantizaban un alto nivel de recaudación. Respecto a las inversiones en infraestructuras para las Olimpiadas estas son menores que en otras ediciones y su ejecución sigue su programa.

¿Qué papel están jugando las empresas españolas en la revitalización de las infraestructuras de Brasil de estos últimos años?

Todas las empresas NO brasileñas en todos los sectores sufren importantes restricciones para participar en el mercado brasileño. En el mercado de la construcción civil, que es en el que nos desenvolvemos, esta restricción es mucho más intensa si la inversión en infraestructuras proviene de dinero público, por lo que la participación en estos programas públicos de inversión en infraestructuras por parte de las empresas constructoras españolas no es especialmente relevante en porcentaje absoluto.

Sin embargo las empresas constructoras españolas sí han conseguido ser adjudicatarias de algunas obras puntualmente relevantes, esto es, tramos de la Rodoanel de Sao Paulo, Metro de



“En la situación actual de España, con el bajo nivel de inversión tanto pública como privada, merece la pena intentarlo en cualquier país sa pesar de las dificultades”

Fortaleza y de Sao, obras portuarias para mineras privadas, etc.

Las licitaciones de concesiones de autopistas y aeropuertos de finales de 2013 no favorecieron a las empresas inversoras en infraestructuras de capital español por lo que estas obras están siendo desarrolladas casi en su totalidad por empresas constructoras brasileñas.

Una de las principales concesionarias brasileñas, que cuenta en su accionariado como socio de referencia a Abertis, ha acelerado desde 2013 su programa de inversiones en infraestructuras. Las empresas constructoras españolas estamos ejecutando algunos de sus proyectos.

¿Está siendo la participación público-privada preponderante en el desarrollo de este país?

Como casi todo en Brasil en términos absolu-



tos la inversión en proyectos de infraestructura público-privada no es preponderante en relación con la inversión total en infraestructuras del país, pero por la dimensión (autopistas concesionadas de 1.000 km) y la inversión necesaria, sí son relevantes internacionalmente y ayudan al desarrollo del país porque superan la velocidad en la ejecución de la inversión pública.

En este último año se han incrementado el número de proyectos tipo PPP porque la administración pública brasileña (principalmente en estados como Sao Paulo y municipios importantes) ha llegado a la conclusión de que la inversión privada gestiona mejor consiguiendo que las infraestructuras se concluyan en menor plazo y cuesten menos al contribuyente.

¿En qué campos (carreteras, ferroviario, energías renovables...) de Brasil hay mayores posibilidades -si es que las hay- en la actualidad para las empresas y profesionales españoles?

Tanto para las empresas y profesionales de cualquier sector y particularmente de la ingeniería civil y la construcción las posibilidades existen siempre que se participe en el desarrollo y ejecución de proyectos complejos en los que aportemos valor añadido a lo que se realiza en Brasil, que no es sencillo porque tanto las ingenierías como las grandes constructoras del país están en un primer nivel mundial.

¿Es complicado el proceso de instalarse y le-

*Ciudad de origen: **Madrid**
Ciudad último destino en España: **Sevilla**
Ciudad actual: : **Sao Paulo (Brasil)**
Año en que se licenció: **Madrid 1986**
Años fuera de España: **dos**
Países en los que ha trabajado: **España y Brasil**
Idiomas: **Portugués***

galizarse en el país para las empresas y para los profesionales? ¿Qué pasos deben dar?

Cualquier empresa/profesional que se quiera instalar en Brasil escuchará desde su llegada una frase "custo Brasil". Esta frase resume las dificultades que para instalarse en Brasil hay que pasar y por tanto las altas posibilidades de sufrir sobrecostos en relación a lo que estamos acostumbrados (ampliar más información en artículo en internet "Implantación en Brasil de Zara").

Una vez conseguida la legalidad se inicia el periodo de aprendizaje que pasa por conocer procesos administrativos diferentes (normativas trabalhistas, procedimientos de licitación, etc), sistema impositivo complicado, y en el caso de la construcción además de cambios normativos se tiene que superar factores que influyen sobremanera en nuestro sector como son el conocimiento de la geología y climatología de un país que de Norte a Sur tiene 7.000km y de Este a Oeste 8.000km que permiten evaluar correctamente el coste de una obra a ejecutar.

¿Merecería la pena en estos momentos, teniendo en cuenta la situación actual, emigrar a Brasil e iniciar este proceso?

En la situación actual de España con el bajo nivel de inversión tanto pública como privada merece la pena intentarlo en cualquier país a pesar de las dificultades, pero en el caso de Brasil hay que venir especialmente concienciado que se tendrán que superar bastantes dificultades.

¿El idioma es un hándicap?

El portugués que se habla en Brasil es más sencillo que el que se habla en Portugal y su principal dificultad estriba en que muchas palabras son iguales o muy parecidas al español.

¿Cómo son las condiciones laborales y de vida a los que puede aspirar un ingeniero español en el país?

Un ingeniero civil español no obtiene fácilmente la homologación con el título brasileño (sólo conozco a uno que lo ha conseguido), al igual que no lo obtienen médicos, abogados, etc., pero en general no lo necesitamos porque desarrollamos labores gerenciales.

En relación a las condiciones laborales, si se desarrolla en zonas urbanas o cercanas la vida es





similar a la que conocemos, pero si hay que ejecutar obra en las zonas donde se desarrollan algunos de los grandes proyectos de infraestructuras de Brasil las condiciones laborales, aunque se cuidan, no dejan de ser condiciones duras por ejecutarse en zonas muy apartadas de la civilización.

Brasil tiene cierta imagen de país inseguro, ¿Es esto así?

Hay que ser un poco más precavido evitando zonas “calientes” y abandonar costumbres como salir por la noche. Siguiendo consejos básicos no se ve uno expuesto a situaciones de inseguridad.

La imagen de Brasil como país inseguro deriva de que las noticias que se leen/escuchan en nuestros países de procedencia son las que genera un país con 200 millones de personas y ciudades como Sao Paulo que alcanzan los 12 millones de personas y el gran Sao Paulo 20 millones.

¿Qué es lo más favorable y lo menos de Brasil como país de acogida?

Para mí lo más favorable son las costumbres muy parecidas a las españolas que te permiten sentirte como en casa.

Lo más desfavorable sería el nivel de infraestructuras cuando sales de las grandes urbes, vías, de hospedaje, etc.

¿Cómo valoraría su experiencia en este país?

Laboralmente buena si la comparado con la situación que vive nuestro sector en España.

“Todas las empresas NO brasileñas en todos los sectores sufren importantes restricciones para participar en el mercado brasileño. En el mercado de la construcción civil, que es en el que nos desenvolvemos, esta restricción es mucho más intensa si la inversión en infraestructuras proviene de dinero público”

Ferrovial Agroman en Brasil

El objetivo de Ferrovial Agroman es conseguir una implantación en Brasil que le permita desarrollar el negocio de la construcción con rentabilidad y niveles de contratación razonables. Así desde que a principios de este año 2013 conseguimos tener legalizadas nuestras sociedades en Brasil conseguimos ser adjudicatarios y estamos ejecutando algunas obras de carreteras todas ellas de especial dificultad técnica. Como ejemplo ejecutamos la duplicación de la BR116 a su paso por la Serra Cafezal (tres túneles y 5 viaductos de los que uno de ellos tiene una longitud de casi un km y vanos de 70 mts).

Durante este año venimos preparando ofertas en consorcio con grandes empresas constructoras brasileñas para participar en la construcción de proyectos de gran envergadura cuya preparación lleva aparejada en general un largo proceso administrativo de precalificación y posteriormente una vez precalificados un tiempo de estudio prolongado con la participación de múltiples especialistas en cada disciplina ingenieril. Las obras más próxima a licitarse que estamos estudiando en estos momentos son: Túnel Submerso de Santos a Guarujá para DERSA SP, Nueva pista de vuelo y terminal del Aeropuerto de Vitória para INFRAERO o Helipuerto de Sao Tome para PETROBRAS.



ESCUELA DE FORMACIÓN ON-LINE



**Colegio de Ingenieros de
Caminos, Canales y Puertos**
DEMARCACIÓN de Andalucía, Ceuta y Melilla

FORMACIÓN ON-LINE CICC DEMARCACIÓN de Andalucía, Ceuta y Melilla

ACCESO ALUMNOS

Usuario:

Contraseña:

[¿Olvidó su clave?](#)

Solicite [aquí](#) sus claves

PROYECTO Y CONSTRUCCIÓN

- Ejecución de túneles
- Ejecución de puentes
- Excavaciones, voladuras y movimiento de tierras
- Introducción a la ingeniería geotécnica
- Tratamiento de mejora del terreno: diseño, ejecución y control

FERROCARRILES

- Construcción de infraestructuras ferroviarias

MANTENIMIENTO Y EXPLOTACIÓN

- Curso de inspección y mantenimiento de túneles y obras subterráneas
- Curso de inspección y mantenimiento de puentes y obras de fabrica
- Técnicas específicas de mantenimiento en la alta velocidad

GENERACIÓN Y TRANSPORTE DE ENERGÍA

- Explotación económica de los sistemas de generación, mercados eléctricos
- Gestión del proyecto y construcción de infraestructuras e instalaciones de generación
- Gestión de mantenimiento de infraestructuras eléctricas de alta tensión

REHABILITACIÓN Y AHORRO ENERGÉTICO EN EDIFICACIÓN

- Curso de inspección técnica de edificios
- Diagnostico en rehabilitación de edificios

GESTIÓN PROYECTOS INTERNACIONALES

- Finanzas para no financieros para profesionales del sector de la construcción
- Certificación PMP. Curso de preparación
- curso de nociones básicas de derecho para no jurídicos
- Gestión de recursos humanos



II JORNADA TÉCNICA DEL SECTOR DE LA CONSTRUCCIÓN

Los ingenieros, obligados a reinventarse por la crisis y a buscar trabajo fuera

La sequía inversora en obra pública ha supuesto la pérdida de miles de empleos en los sectores tradicionales, la búsqueda de nuevos nichos profesionales y la emigración forzada ante la falta de oportunidades en España

Los años de crisis económica han obligado a los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos andaluces a reinventarse para subsistir y buscar oportunidades en sectores no tradicionales y fuera de nuestro país. En esta evolución ahondó el 9 de octubre la vocal de la Demarcación de Andalucía, Ceuta y Melilla del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Ana Chocano Román, que sustituía al Decano de nuestra entidad, José Abraham Carrascosa Martínez, en la II Jornada Técnica del Sector de la Construcción, dentro de la Mesa redonda “Evolución del profesional de la Construcción. Nuevos enfoques, nuevos roles, otras oportunidades”, organizada en Sevilla por el Grupo Morera y Vallejo.

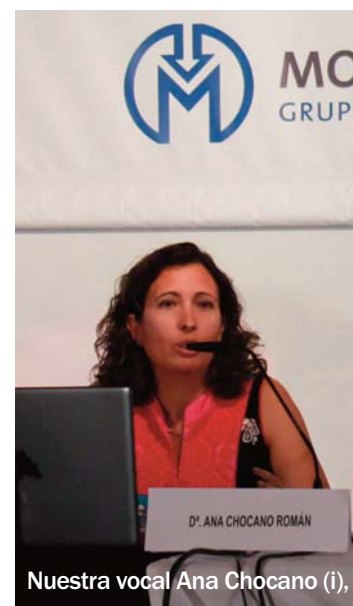
Como incidió Chocano Román, la evolución del profesional de la Construcción y la Ingeniería ha estado marcada por la sequía inversora en obra pública en nuestro país, y especialmente en nuestra Comunidad, que ha supuesto la pérdida de miles de empleos en los sectores tradicionales, la búsqueda de nuevos nichos profesionales en campos hasta ahora menos explorados y la emigración forzada ante la falta de oportunidades en España.

Los Ingenieros de Caminos, Canales y Puer-

tos han pasado en Andalucía de prácticamente el pleno empleo en 2008 a una tasa de paro del 15% a final de 2013. Parece que la cercanía de las elecciones en 2015, según ha subrayado la vocal del CICCIP, está avivando algo la inversión en esta recta final de la legislatura y, con ella, la tasa de paro ha bajado en estos momentos al 13%. “Aunque no sabemos si será un espejismo en medio del desierto o lograremos que siga cayendo con la anunciada recuperación económica”, puntualizó.

En cuanto a los sectores de ocupación, el número de colegiados ocupados en constructoras y empresas de ingeniería ha caído un 17% desde 2010, mientras que han aumentado un 24% los ingenieros que se han dedicado a la docencia y la investigación, y un 16% los que han optado por el ejercicio libre o el emprendimiento. Chocano Román manifestó su satisfacción por que “nuestros ingenieros están logrando reinventarse, con proyectos de éxito, basados en la innovación y la generación de nuevas tecnologías, posicionándose como grandes gestores, y aventurándose también en los campos energéticos y medioambientales, que hasta ahora tan sólo habían sido un reducto laboral”.

Un nuevo rol que prolifera en la actualidad es el de ‘Ingeniero por el mundo’. Según los datos aportados por la representante colegial, el número de ICCIP andaluces que ha emigrado se ha disparado un 240% en los últimos cuatro años. Hay en nuestro país 2.104 ingenieros de Caminos, Canales y Puertos expatriados. Casi el 10% de los colegiados de nuestra Comunidad (el 8’7% a nivel nacional) trabajan hoy fuera de España. Como explicó Chocano Román, la emigración no parece estar frenándose. Desde diciembre, ha aumentado un 55% el número de



Nuestra vocal Ana Chocano (I),

Un 10% de nuestros ingenieros andaluces trabaja ya en el extranjero. El número de expatriados se ha disparado un 240% en los últimos dos años



ingenieros andaluces que ha tenido que marcharse, 109 más en sólo nueve meses. Esta cifra supone el 32% del total de los ingenieros emigrados en toda España en este tiempo. Un índice que da una idea de la apremiante necesidad de los profesionales de nuestro sector en Andalucía y, “mientras, aquí nos negamos a construir puentes necesarios pero hacemos muchos carriles bici”, subrayó en alusión al bloqueo de la Junta de Andalucía al nuevo puente de la Cartuja.

En cuanto al mapa de dispersión. Nuestros ingenieros están repartidos por más de 100 países. Más de la mitad (53'95%) están en América –la mayoría en América del Sur (33'22%)- y una cuarta parte en Europa (25'33%), le sigue Asia (14'14%) y muy de lejos África (5'59%) y Oceanía (0'99%). Si bien es cierto que en el último año ha ido perdiendo peso América a favor de los países de la Unión Europea, cuyo destino se ha convertido en algo más atractivo, por la cercanía, el nivel de vida y la previsión de una pronta revitalización económica.

Ana Chocano lamentó que todos ellos se enfrentan a una dificultad añadida a su situación de expatriado, la de no estar reconocido como Ingeniero Máster, al no haberse concluido “por la dejadez del Gobierno el Real Decreto de equiparación reclamado por Europa desde 2008. Nuestros ingenieros están siendo “boicoteados por su propio Gobierno, que los mantiene en un limbo de discriminación” al no poder competir en igualdad de condiciones frente a los de otros países. Esta situación podría estar generando que las empresas constructoras y de ingeniería españolas pierdan concursos internacionales por importe superior a los diez mil millones de euros anuales, algo que implicaría la desaparición de cientos de empleos de alto valor estratégico. “Es urgente aprobar la equivalencia al Máster”, reclamó la representante colegial.

Por último, apuntó que “tal y como está, sería mejor olvidarse” de la Ley de Servicios Profesionales que tramita en la actualidad el Gobierno y que reordenará las competencias de los profesionales en este país.



durante su intervención en las Jornadas del Sector de la Construcción.



Cortés: “La obra pública sale de la crisis”

La consejera de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía, Elena Cortés Jiménez, aseguró en la inauguración de las jornadas que “Andalucía ha conseguido que la obra pública salga viva de la crisis”; potenciando la movilidad sostenible; aumentando el presupuesto en conservación de carreteras y haciendo ciudades más habitables. «Ahora la inversión en Andalucía levanta el vuelo. La obra pública va a más y al liderazgo en licitación de obras de Andalucía se suma la convicción del Gobierno de incrementar la partida presupuestaria para la Consejería de Fomento y Vivienda en 2015».



PROPUESTAS AL PLAN ESTRATÉGICO DE MARBELLA 2014-2022

Los Ingenieros presentan una veintena de ideas para la Marbella del futuro

El documento ha sido elaborado por una Comisión de Trabajo de colegiados expertos, vinculados a la ciudad, creada para definir las líneas imprescindibles a incluir en el Plan Estratégico de Marbella 2014-2022



La Demarcación de Andalucía, Ceuta y Melilla del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos ha presentado al Ayuntamiento marbellí un informe de análisis y propuestas con una veintena de actuaciones para caminar hacia la Marbella del futuro. El documento ha sido elaborado por una Comisión de Trabajo de colegiados expertos, vinculados a la ciudad, creada para definir las líneas imprescindibles a incluir en el Plan Estratégico de Marbella 2014-2022. El Colegio ha entregado este informe a la Oficina Técnica encargada de la redacción del Plan y lo ha hecho llegar directamente a la alcaldesa, Ángeles Muñoz.

Los Ingenieros califican de “insostenible” los actuales problemas de saneamiento y abastecimiento de agua de la ciudad e inciden en el deficitario estado

de sus infraestructuras hídricas. En su opinión, si no se pone coto, supondrán la “paralización de nuevos desarrollos por falta de recursos hídricos”. A ello se suma “la insuficiente coordinación entre administraciones”, que está paralizando el planeamiento urbanístico. La demanda de agua se incrementa a mayor velocidad que la generación de recursos, afirman, porque las medidas del Plan Hidrológico no se reflejan en una programación de inversiones vinculante y las obras se están retrasando.

Entre sus líneas estratégicas en materia de agua, requieren la redacción de Planes Especiales de Infraestructuras sectorizados por cuencas, un Plan Director de renovación de infraestructuras en urbanizaciones –actualmente en un nivel inadecuado–, incluir un Plan de Mejora del Saneamiento y un Plan de Prevención de Inundaciones. La Co-

Apuestan por la ampliación de Puerto Banús, frente al actual proyecto del Puerto de la Bajadilla



misión aconseja desdoblarse el colector de saneamiento integral de la Costa del Sol y disponer asimismo de una tubería transversal común para el trasvase de agua entre el Valle del Genal y la Axarquía. Como puntos críticos concretos, alertan del riesgo de inundación de la urbanización Cortijo Blanco y de la “alta peligrosidad” de las dos pequeñas presas de Marbella, “sin prácticamente mantenimiento desde 1986”.

El estudio apuesta por que la generación del foco industrial y logístico en el entorno de Guadaiza se aproveche para la diversificación sectorial y la transformación económica de Marbella. El nuevo Parque Empresarial Guadaiza será, subrayan, “una de las fortalezas” de la ciudad, al propiciar la introducción de nuevas actividades que “reviertan el monocultivo turístico residencial actual”. Bajo esta idea, los Ingenieros de Caminos instan a que el traslado del Polígono de la Ermita –en estos momentos “desfasado, poco útil y mal planteado- se efectúe de una vez, no por etapas, concretando como su ubicación ideal el margen derecho del Guadaiza, en el sector SUNS SP-2 El Gamonal.

En el ámbito portuario, para el Colegio de Ingenieros el proyecto de la ampliación del Puerto de la Bajadilla, si bien se planteó como la solución viable por su titularidad pública, no sería la solución adecuada. “Sería más lógico desarrollar una ampliación de Puerto Banús, que ya tiene una marca reconocida a nivel mundial y cuyo acceso resulta más fácil de solucionar”, apuntan. A él deberían vincularse, según la Comisión, circuitos de pequeños cruceros de lujo, que están experimentando un auge muy importante y supondría un impacto económico en el sector turístico que debería ser estudiado.

A nivel viario, critican los problemas de “capacidad, accesos, visibilidad y conservación de la A-7”, en la que urgen actuaciones y la planificación de nuevas vías de servicio. En esta línea, apuntan la posibilidad de negociar la liberalización del peaje del tramo entre Marbella y San Pedro del Alcántara de la AP-7 y mejorar las intersecciones de acceso a estos dos núcleos, así como al de Ojén. La Comisión insta en su informe a solventar con medidas alternativas las concentraciones de tráfico de la carretera de Ronda, que se agravarán con el desarrollo del sector Guadaiza.



Recomiendan que el traslado de La Ermita al futuro foco industrial en el entorno del Guadaiza se efectúe de una vez, no por etapas, y que se aproveche para impulsar en esta zona la diversificación sectorial y la transformación económica de Marbella

En materia de Vivienda proponen la reurbanización de los complejos antiguos para elevar el valor del parque de viviendas y el fomento de una zona residencial asequible para los ciudadanos de Marbella. Será necesario para ello, señalan, la redacción del Plan Municipal de Vivienda y Suelo. Reclaman también la potenciación del casco antiguo de Marbella con un Plan Especial para esta zona.

Las líneas estratégicas que se derivan de este informe son fruto de un pormenorizado diagnóstico sectorial previo, por parte de la Comisión de Trabajo, sobre las carencias y necesidades en materia de infraestructuras, viviendas, nuevos proyectos, PGOU, movilidad y turismo. En conclusión, los Ingenieros de Caminos consideran que “se está ante un destino turístico consolidado que, posiblemente, ya ha alcanzado la fase crítica de capacidad y que necesita renovar infraestructuras para mejorar la calidad y preservar la competitividad. El nuevo modelo a plantear debe buscar la sostenibilidad y rentabilidad socioeconómica, rompiendo con una dinámica de crecimiento económico basado en la expansión territorial”.



Granada

La Demarcación constituye la Mesa del Agua para dar soluciones al sector

La Demarcación de Andalucía, Ceuta y Melilla del CICCIP constituyó el pasado 16 de octubre la Mesa del Agua de Granada. Un foro de trabajo especializado, integrado por ingenieros expertos, que analizará las problemáticas actuales del sector con el objetivo de ofrecer propuestas y soluciones consensuadas de rigor técnico. La mesa surge a petición de algunos colegiados, apoyados por el Representante del Colegio en Granada, Javier Luna, y ahora respaldada por la Demarcación con el interés de que trascienda de su carácter provincial a todo el territorio andaluz.

La primera cita, celebrada en la capital granadina, tuvo una interesante acogida, sirvió para constituir la mesa, dibujar sus cimientos y designar como representante del Colegio en la misma a Manuel Vizcaíno Alcalá. Se espera que sea el preludio de la creación de grupos de trabajo paralelo en el resto de provincias y las Ciudades Autónomas que integran la Demarcación. Los participantes en esta mesa son ingenieros



La mesa será un foro de trabajo formado por ingenieros expertos en la materia

que voluntariamente aportan su tiempo y sus conocimientos ante la convicción de la necesidad de recobrar las posiciones de los ICCP en el campo del agua como profesionales competentes y hacer valer sus opiniones frente a las autoridades implicadas y ante la ciudadanía. La mesa está abierta a integrar nuevos colaboradores y a la propuesta de temas de estudio, bien generales, que trasciendan nuestro ámbito geográfico, o más locales, provinciales o regionales.

Sevilla - Málaga



Preparamos el Simposio de Agua de 2015

Agustín Argüelles Martín ha iniciado contactos para preparar la próxima celebración del Simposio del Agua, del que nuestra entidad colegial es organizadora y colaboradora. El pasado 9 de octubre, Argüelles Martín se reunió en la oficina de la Demarcación en Sevilla con el director de Agua del Instituto Geológico y Minero, Juan Antonio López Geta, y con el ex director de la oficina en Sevilla del Instituto Geológico y Minero, Miguel Martín Machuca. En principio, trabajan con Octubre de 2015 como fecha de referencia para la celebración de este Simposio, cuya última cita fue en Cádiz en octubre de 2012.



Granada - Sevilla

ENCUENTRO INGENIERO&JOVEN INTERNACIONAL 2014 #INGJOV14

Cerramos las fechas de nuestros foros de ingenieros por el mundo

*** 22DIC - GRANADA. Sede de la Confederación de Empresarios**

*** 29DIC - SEVILLA. Oficina de la Demarcación del ICCP**

La Demarcación de Andalucía, Ceuta y Melilla del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos ha iniciado los preparativos de los Encuentros de Ingeniero&Joven Internacional que reúne cada año, ante decenas de jóvenes, a profesionales andaluces que desarrollan su carrera fuera de nuestro país.

Este año será la **XIV edición en Granada**, que se celebrará en la mañana del **22 de diciembre**, en el salón de actos de la Confederación Granadina de Empresarios (CGE) (<http://www.cge.es/portal/default.aspx>). Como cada año, la Escuela Técnica Superior de Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos de la Universidad de Granada dará **0'5 créditos a los alumnos asistentes** al encuentro. Tanto la CGE como la ETSI son colaboradoras del acto.

En **Sevilla** cumplimos la **II edición** de este foro, que se instauró por primera vez el pasado año en la capital hispalense ante el notable éxito de la convocatoria granadina y contó también con una importante acogida. La cita sevillana será en la mañana del **29 de diciembre**, en la oficina de la Demarcación, en la C/ Marqués del Nervión, 43A - 2ª planta.

Los ingenieros participantes, llegados de todas partes del mundo, centrarán este año sus inter-



El tema de esta edición serán las condiciones laborales y de vida fuera de España para los ICCP

La ETSI de Granada dará 0'5 créditos por la asistencia

venciones en desgranar las condiciones laborales y de vida fuera de España para los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, las luces y sombras de los países en los que trabajan o han trabajado. Haremos especial hincapié también en los inconvenientes y problemática que les está ocasionando la falta de homologación del Título de ICCP a Máster.

Los interesados pueden informarse en las oficinas de la Demarcación de Sevilla y Granada, en los teléfonos 954 643 188 ó 958 089 999 respectivamente, así como en el correo andalu@iccp.es.



Sevilla necesita puentes que unan y no decisiones que desunan

José Abraham Carrascosa Martínez. Decano ■

Damos gracias a nuestra querida y admirada Junta de Andalucía, en este caso a la Consejería de Cultura, por ignorarnos, por no llamarnos a participar en “su” Comisión Provincial de Patrimonio Histórico de Sevilla, Granada, Málaga,... hasta ocho provincias. Damos gracias porque de esta manera no somos partícipes ni participantes de sus culturales-sectarias decisiones por el bien del Patrimonio de todos los andaluces.

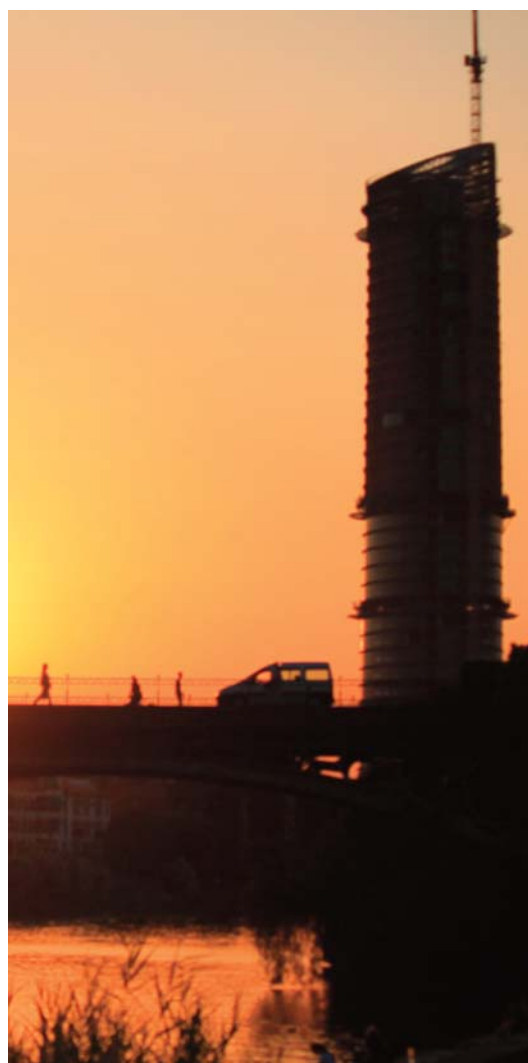
Nosotros, los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos que algo sabemos de puentes, incluso de los de nuestro amplio Patrimonio Histórico, podemos decir que se han equivocado. Equivocado consciente o inconscientemente pero se han equivocado.

Sevilla, como toda ciudad partida por un río o en este caso una dársena, necesita puentes que unan y no decisiones que desunan.

Sevilla necesita ese puente que una La Cartuja con la calle Torneo o mejor dicho lo necesitan los miles de sevillanos que trabajan en La Cartuja y viven en Sevilla, lo necesitan los empleados de La Junta que trabajan en La Cartuja y los que tenemos que ir a La Cartuja para hacer gestiones con La Junta, es decir, el puente es necesario por razones sociales y económicas. Aunque parece innecesario por razones políticas.

Ese puente integrará la Isla de la Cartuja en Sevilla y canalizará los viajes generados por la Torre Pelli y el complejo cultural que allí se construye, lo que permitirá a los sevillanos asistir a los eventos de él, de Santa María de las Cuevas y del Pabellón de la Navegación. Y

“Del concurso de ideas saldrá un gran puente con un gran impacto visual, pero un impacto visual positivo, que resolverá los problemas de las aceras del Monasterio, que resolverá las afecciones al Pabellón de la Navegación y que, como pasó con el Puente de Triana, los sevillanos harán suyo”



lo que es mejor podrán ir en coche, andando e incluso en bicicleta... y todo por un puente.

Sevilla necesita ese puente, pero no un puente cualquiera sino el puente que Sevilla quiera y elija entre los participantes en un concurso internacional de ideas, ideas de las que seguro que saldrá un gran puente con un gran impacto visual pero un impacto visual positivo, que resolverá los problemas de las aceras del Monasterio, que resolverá las afecciones al Pabellón de la Navegación y que como pasó con el puente de Triana los sevillanos harán suyo.

Por cierto, señores de la Comisión, ¿se han dado cuenta del impacto visual de la Torre Pelli sobre el Puente de Triana? Hagamos puentes que unan y torres que eleven nuestras miras hacia un futuro mejor para los ciudadanos de Sevilla y de Andalucía.



Sevilla

Formamos parte del jurado del puente de la Isla de la Cartuja

El Decano de la Demarcación de Andalucía, Ceuta y Melilla del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, José Abraham Carrascosa Martínez, actuará como jurado, en representación de nuestro colectivo, en el Concurso de Anteproyectos para un nuevo puente viario entre la Avenida de Torneo y la Isla de la Cartuja, convocado por el Ayuntamiento de Sevilla.

El concurso se desarrolla en dos fases: una primera fase de solicitud de participación, cuyo plazo de presentación de inscripciones se cierra el 10 de noviembre a las 13.30 horas, y una segunda fase en la que, los equipos seleccionados en la primera fase deberán presentar un estudio técnico previo del puente. Los seleccionados tendrán 5 días hábiles desde el cierre de la lista definitiva para presentar los citados estudios.

La información completa se encuentra en: http://www.sevilla.org/urbanismo/Concurso_puente_cartuja/presentacion.asp

La información completa se encuentra en:
http://www.sevilla.org/urbanismo/Concurso_puente_cartuja/presentacion.asp

Creamos un grupo de trabajo para estudiar las demandas y necesidades en Sevilla y su entorno de infraestructuras

La oficina del Colegio en Sevilla fue el escenario el pasado 21 de octubre de la primera reunión del grupo de trabajo compuesto por ingenieros con una extensa trayectoria profesional que estudiará “las demandas de infraestructuras en Sevilla y su entorno” y sus necesidades concretas. La convocatoria nació del Representante en Sevilla del Colegio, Agustín Argüelles Martín, junto con el Decano de la Demarcación de Andalucía, Ceuta y Melilla del CICC, José Abraham Carrascosa Martínez. La pretensión es que, con las aportaciones de todos y el debate colectivo, se elabore una base de datos de las infraestructuras esenciales que constituyan una demanda primordial. Las conclusiones se trasladarán con fundamentos técnicos a informes oficiales bajo el sello de nuestra Demarcación.



LLENO EN LA JORNADA DEL HORMIGÓN

A sala llena se desarrolló el pasado 2 de octubre en la oficina del Colegio en Sevilla la Jornada técnica “Tecnología Avanzada del Hormigón”, organizada por la Demarcación y el IECA. En las distintas intervenciones se realizó un repaso a las novedades en tecnología de aditivos, hormigones de prestaciones especiales y hormigones proyectados. La presentación corrió a cargo de Ricardo López Perona (en la foto), director de IECA Área Sur; y José Antonio Gómez Casado, Director de Infraestructuras de AOPA.

CONCURSO DE ANTEPROYECTOS CON INTERVENCIÓN DE JURADO
PARA UN NUEVO PUEBLO VIARIO ENTRE LA AVENIDA DE TORNEO Y LA ISLA DE LA CARTUJA, SEVILLA

Gerencia de Urbanismo  SEVILLA en sevilla.org

24 de Octubre de 2014 PRESENTACIÓN | CRONOGRAMA | BASES | CONTACTO | INSCRIPCIÓN | RESULTADOS | NOTICIAS

El Ayuntamiento de Sevilla ha convocado un CONCURSO DE ANTEPROYECTOS PARA UN NUEVO PUEBLO VIARIO ENTRE LA AVENIDA DE TORNEO Y LA ISLA DE LA CARTUJA, organizado por la Gerencia de Urbanismo de Sevilla, cuyo objeto es la selección de un estudio técnico que servirá de base para la proyección y construcción del nuevo puente.

Se trata de un concurso de proyectos con intervención de jurado que consta de dos fases: en la primera, todos aquellos equipos técnicos especialistas en proyección de puentes interesados presentarán una solicitud de participación en el concurso, para lo cual deberán contar con un mínimo de profesionales establecido en las bases, principalmente ingenieros aunque también deberán contar con un arquitecto especialista en patrimonio arquitectónico. Por otra parte, el equipo deberá poseer experiencia suficiente en la construcción de puentes de similares características.

Presentación

En la segunda fase, de entre todos los participantes se seleccionarán entre cuatro y seis equipos finalistas que tendrán que presentar un estudio previo o propuesta de puente, determinando el jurado el equipo ganador del concurso.

Esta actuación se enmarca dentro de las propuestas que está desarrollando el Ayuntamiento de Sevilla para la mejora del



Demarcación

El Decano pide al PP elevar el gasto en conservación y mayor consenso en infraestructuras

El Decano de la Demarcación de Andalucía, Ceuta y Melilla, José Abraham Carrascosa Martínez, incidió ante el Foro de Infraestructuras, Transporte y Urbanismo en su férrea defensa por los intereses del sector de la Ingeniería y de sus profesionales.

Invitado por el presidente del PP andaluz, Juan Manuel Moreno Bonilla, a intervenir en este acto organizado por el grupo en Sevilla el pasado 28 de septiembre, Carrascosa reclamó una planificación consensuada a medio y largo plazo de la inversión en infraestructuras, sellada por un acuerdo institucional entre los distintos partidos políticos que comprometa a respetar y mantener esta planificación con objeto de que no se repitan situaciones dantescas como las actuales de abandono de grandes obras a medio camino o prácticamente terminadas a falta de su puesta en uso. En este punto quiso dejar claro que para los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, los carriles bici “no son y nunca los consideraremos infraestructuras”, sino adicionales a las mismas.

Tras hacer un repaso por las obras primordiales en la Comunidad, el Decano insistió en la premura por elevar la partida para mantenimiento y explotación de infraestructuras en Andalucía y recordó que la Comunidad llegará a 2015 sin los deberes hechos, incumpliendo la

Carrascosa Martínez trasladó a Moreno Bonilla la urgencia del Decreto de equiparación a Máster de los Ingenieros Pre Bolonia



normativa europea de “vertido cero”, con decenas de obras en cada provincia declaradas primordiales desde 2010 y en las que no se ha movido ni una piedra.

Carrascosa sorprendió a los responsables del PP al explicar la incongruencia del actual Decreto de Visado, del que solicitó su inmediata revisión, que como ejemplificó no obliga al visado de la ejecución de una presa, pero sí de la caseta del guarda de la misma, lo que resulta muy grave para la seguridad. El Decano no se olvidó de dar algunas recomendaciones para que se trasladaran a nivel nacional, como se comprometió Moreno Bonilla, entre ellas y principalmente la urgencia en la aprobación del Decreto de equiparación al Máster de los Ingenieros Pre Bolonia, que está lastrando la actividad de nuestras empresas y nuestros profesionales fuera de España y dejándolos en desventaja en las licitaciones de obra.

REUNIÓN DE COLEGIOS CON MANUEL BONILLA

Los decanos y presidentes de la gran mayoría de los colegios profesionales de Sevilla, entre ellos el de nuestra Demarcación, José Abraham Carrascosa Martínez, se reunieron el 25 de septiembre con el presidente del PP de Andalucía, Juanma Moreno, quien escuchó los problemas por los que atraviesan, la mayoría afectados por el anteproyecto de Ley de Servicios y Colegios Profesionales. Carrascosa Martínez trasladó al PP sus inquietudes y propuestas.





Málaga



EL PUERTO SE ABRE A LOS INGENIEROS

El pasado 24 de octubre se realizó la visita guiada al Puerto de Málaga (consolidado como el 2º puerto de la Península en el tráfico de cruceros turísticos, con un crecimiento anual progresivo) y la posterior comida colegial celebrada en el Club Mediterráneo, organizada por el Representante en Málaga del Colegio, Ángel García Vidal, con un notable éxito. García Vidal agradeció a la Autoridad Portuaria de Málaga, especialmente a su Presidente Paulino Plata, al Director y compañero nuestro, José Moyano, y al Jefe del Servicio de Obras y Proyectos, Francisco Martín, las atenciones recibidas y la magnífica organización de la jornada. También quiso agradecer las atenciones recibidas a nuestro compañero Manuel Cambrón de la empresa concesionaria de la terminal de contenedores NOATUM, a Mario López y sus técnicos de los astilleros MARIO LÓPEZ por sus detalladas explicaciones y permitir el acceso a sus instalaciones, a nuestro compañero Mauricio Delgado por su explicación de la construcción de la pérgola del Palmeral de las Sorpresas, a CRUCEROS MÁLAGA por permitir que visitáramos las terminales de cruceros, y a nuestros compañeros de OHL, Miguel Reyes y Javier Cañada, por sus explicaciones de la obra de la Dársena Exterior de San Andrés y por hacer posible que se desarrollara esta jornada.

CHARLA EN SEVILLA SOBRE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE FERROVIARIO

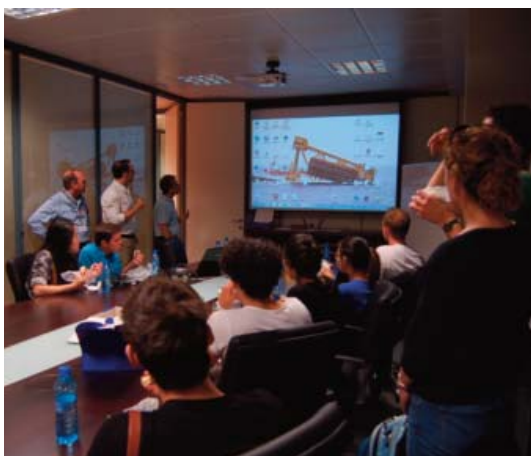
Nuestro compañero Luis Errazquin Caracuel, persona de gran prestigio profesional, que ha desempeñado a lo largo de su carrera importantes responsabilidades, tanto en la vida pública como en el ámbito privado, nos ofreció el 4 de noviembre en la oficina del Colegio en la capital hispalense la charla "La seguridad en el transporte ferroviario", tan interesante en estos momentos.





ALUMNOS DE PRINCETON ESTUDIAN LOS PUENTES DE LA CAPITAL HISPALENSE

El volcal de la Junta Rectora de nuestra Demarcación Marcos Martín acompañó en Sevilla a los estudiantes de Ingeniería y Medio Ambiente, especialidad en Estructuras, de la Universidad de Princeton (EEUU) que visitaron España para conocer sus puentes. El recorrido les llevó del Puente de Alcántara al nuevo Puente de Acceso a Cádiz, incluidos los numerosos puentes que cruzan en Río Guadalquivir en la Ciudad de Sevilla. Marcos Martín preparó una visita a la Empresa Tecade, en Utrera-Los Molares, donde se encontraban en fabricación dovelas metálicas para diversos puentes en construcción, tanto para España como para otros países. Posteriormente, se desplazaron a Sevilla, donde hicieron el paseo fluvial en barco, pudiendo observar los puentes desde su parte inferior. El representante colegial les entregó un obsequio de nuestra Demarcación.



VISITA A LA SEVILLA DE LA REINA ISABEL

Unas sesenta personas, entre colegiados y acompañantes, realizaron el sábado y domingo 25 y 26, la visita guiada "La Sevilla de la Reina Isabel", organizada por el Representante en Sevilla del Colegio, Agustín Argüelles Martín. La visita recorrió los lugares de la capital hispalense ligados a la Reina. La actividad tuvo una excelente acogida de los colegiados, que alabaron este tipo de reuniones y encuentros culturales y animaron a organizarlos con mayor asiduidad.

