POR CLÁUDIA GARRIDO REINA

Em obras, Brasil desafia a nova geração de engenheiros

ENGº JORGE PINHEIRO JOBIM

As portas estão se abrindo para as novas gerações de engenheiros brasileiros, frente ao iminente salto de desenvolvimento em infraestrutura, alvo de grandes investimentos, e cujo carro-chefe se concentrará na área de transportes e logística, além de energia. Mas tudo dependerá, a partir de agora, do desempenho das universidades brasileiras. Elas voltaram a ser procuradas pelos empreendedores, com ênfase na engenharia civil.

A demanda é muito grande e haverá necessidade de novos profissionais num volume que dificilmente se conseguirá formar em curto prazo. Mesmo porque são visíveis as lacunas na preparação desses engenheiros – em número e qualidade.

Vai haver muito trabalho pela frente, e grande parte desse contingente está saindo das escolas completamente despreparada para enfrentar os desafios. "Está muito difícil conseguir profissionais com alguma formação específica em rodovia, por exemplo, aptos a atuar no campo de operação", alerta Jorge Pinheiro Jobim, engenheiro civil formado pela Escola Nacional de Engenharia (ENE-RJ), com pós-graduação na Escola Politécnica da USP e Fundação Getúlio Vargas, especialista em Direito da Economia e da Empresa, conselheiro da Câmara de Mediação e Arbitragem e do Conselho Deliberativo do Instituto de Engenharia, membro fundador do Instituto Brasileiro de Direito da Construção (Ibdic) e consultor da OHL Brasil, agora uma empresa pertencente à Arteris S.A.

Quanto à ferrovia, prossegue Jobim, "não temos praticamente engenheiros ferroviários, resultado de décadas de abandono". O mesmo problema acontece quanto aos engenheiros navais, "porque nosso campo de projeto e construção naval ainda é muito primitivo".

Na sua visão o país ainda continuará carente na área de transportes a curto e médio prazo, pois a expansão da demanda será maior do que a capacidade de suprir as lacunas passadas e de acompanhar a expansão. "Mas felizmente o poder público começou a direcionar seus esforços no sentido de adequar os investimentos em transporte às reais necessidades de nossa dimensão e de nossa economia, principalmente percebendo a importância da participação do investidor privado nessa nova fase. Com isso abre-se grande perspectiva para a engenharia brasileira, tanto tempo dormente no setor de transportes. A engenharia está voltando a ser aquela profissão nobre e tão importante para nosso desenvolvimento", anima-se Jobim.

Frente a essa nova realidade que se aproxima, como fundador do Ibdic, Jobim acredita que em razão do rápido aumento dos investimentos em incorporação imobiliária e em infraestrutura, bem como do crescimento do parque industrial brasileiro, observa-se a necessidade de uma maior integração e organização entre os atores desse processo, "já que há também uma ausência de padrões e regras de relacionamento entre profissionais e empresas envolvidas".

Por isso ele participou da criação do Ibdic, uma organização sem fins lucrativos, que funciona como um foro democrático, aberto também para a discussão de políticas públicas. Agregando o conhecimento jurídico e técnico de seus membros, o instituto prioriza um dos aspectos importantes a se tentar modificar na construção civil: a não existência de uma sistemática de controle de obras, predominante na área de construção de prédios, apartamentos e escritórios. "São constantes as reclamações de compradores que não foram atendidos nos prazos. Isso porque a legislação ainda é cheia de furos. Não existe muita responsabilidade por parte das construtoras, tanto nas obras de construção imobiliária como nas de infraestrutura, apesar dessas últimas serem normalmente contratadas pelo governo e terem a forte presença dos órgãos de controle", justifica. "Por isso, um dos aspectos que precisamos introduzir no mercado brasileiro de construção é a responsabilidade por parte do empreendedor, ou seja, criar uma ética maior, um órgão específico preocupado com um enfoque mais técnico."

Nascido no Rio de Janeiro, primo de um músico brasileiro ilustre, Tom, e filho do engenheiro-chefe da General Electric responsável pela implantação da primeira fábrica de lâmpadas do Brasil, pela iluminação da estátua do Cristo Redentor e vários outros projetos ligados à expansão do sistema brasileiro de geração e transmissão de energia, Jobim ficou impressionado com a engenharia desde a infância. Iniciou seus estudos superiores na Escola Nacional de Engenharia, durante o advento do concreto armado em grandes e modernas estruturas. Recém-formado, em 1954, admitido por uma grande construtora estrangeira, vislumbrou a pujança do Estado de São Paulo. Pediu então transferência para a capital paulista, onde trabalhou na construção de grandes e variados empreendimentos fabris. Aqui também acabou se casando e tendo três filhos paulistanos.

Em 1975, no governo Paulo Egydio Martins, foi convidado para participar da diretoria da Dersa, primeira concessionária rodoviária do país, como parte de uma equipe selecionada junto às grandes empreiteiras nacionais, com o desafio de construir e operar os dois maiores sistemas rodoviários do Estado de São Paulo – Anchieta/Imigrantes e Anhanguera/Bandeirantes –, nascendo daí a sua paixão pela rodovia.

Após um período de trabalho em conceituadas empresas de consultoria voltou a atuar como executivo da área de transportes, nomeado diretor da empresa estatal Fepasa, já na fase de sua incorporação pela Rede Ferroviária Federal. "Foi o marco da extinção do transporte ferroviário de passageiros, com reflexo em todo o sistema nacional de transportes", lamenta.

Voltou à rodovia em 1998 como presidente da Vianorte S.A., segunda empresa privada a operar e construir estradas na região de Ribeirão Preto, na primeira fase do Programa Estadual de Concessão de Rodovias. Em 2002 voltou para a cidade de São Paulo, já decidido a dedicar-se à consultoria em transportes. A partir de 2004 passou a atuar como consultor da OHL Brasil, atualmente Arteris, considerada a maior concessionária de rodovias do mundo, de onde vem acompanhando o dinâmico desenvolvimento das concessões rodoviárias, seja na rede paulista, seja nas rodovias federais. A nova empresa possui atualmente quatro concessões rodoviárias no Estado de São Paulo (Autovias, Centrovias, Intervias e Vianorte) e cinco concessões rodoviárias federais (Autopistas Fernão Dias, Fluminense, Litoral Sul, Planalto Sul e Régis Bittencourt), operando 3 226 quilômetros de rodovias concessionadas.

Seu ingresso no campo de mediação e arbitragem aconteceu por causa da participação no Instituto de Engenharia.