

Camaçari, BA, em modelo de produção modular que mudou paradigmas da manufatura automotiva e hoje serve de referência para outras plantas no mundo.

Ferran é o próprio exemplo do aumento da relevância mundial da engenharia automotiva brasileira. Após mais de trinta anos dedicados à indústria – desde 1975, quando se graduou na Universidade de São Paulo –, Ferran será o primeiro engenheiro brasileiro eleito para o seleto grupo Fellow Members da SAE Internacional. Todo ano um comitê da associação internacional de engenharia automotiva elege 27 engenheiros no mundo pela relevância de sua atuação no setor. O prêmio será entregue em abril, nos Estados Unidos.

DNA competitivo – Luc de Ferran representa uma linhagem só encontrada mesmo no Brasil. “Está no DNA do engenheiro brasileiro: sabemos trabalhar em ambientes adversos. Temos a mania de questionar tudo e propor soluções simples. E o mais importante: apresentar soluções que reduzem os custos dos projetos.”

O que dizer de 45 alunos da FEI que em pleno período de férias dedicam oito, dez horas de trabalhos nos laboratórios da faculdade em seis projetos de veículos? “O foco desses alunos já está ajustado: eles querem sair da faculdade com emprego na indústria automotiva. Posso dizer que quando terminarem a faculdade já estarão prontos para os desafios”, garante Ricardo Bock, coordenador do curso de engenharia mecânica da FEI.

Segundo Bock seus alunos saem da FEI com três propostas de emprego: “As montadoras requisitam dos professores indicação dos alunos com o perfil desejado. Essa conversa do mundo acadêmico com o mundo real é muito produtiva”.

Deficiência – No entanto, a sensação geral é de que a experiência de cinquenta anos da indústria no País, que forjou as características da engenharia nacional, está sendo atropelada pela velocidade com que o setor automotivo se desenvolve. “Com o aumento da demanda de engenharia percebemos que falta tecnologia no mercado nacional. Temos profissionais qualificados, versáteis e com nível de estudo melhor em algumas áreas na comparação com os engenheiros norte-americanos. Falta acesso à tecnologia nos laboratórios”, alerta Milton Lubraico, engenheiro-chefe da Ford.

Algumas empresas tentam driblar as deficiências de profissionais mais jovens oferecendo cursos de extensão ou preparação dentro dos próprios centros, aproveitando a experiência de engenheiros mais velhos. Bom exemplo é a iniciativa da GM, conforme explica Pedro Manuchakian: “A qualificação nunca é suficiente porque a faculdade dá muita base teórica e precisamos de base prática imediatamente. Temos um engenheiro mentor que acompanha o dia-a-dia para passar essa experiência aos novatos. Promovemos viagens, intercâmbios que passam o conhecimento necessário para alcançarmos os resultados”.

É pelo conjunto da obra que a engenharia brasileira ganha cada vez mais espaço nas atenções da indústria automotiva global. Alguns desenvolvimentos nacionais confirmam essa competência: a GM criou aqui os Chevrolet Meriva e Celta, a Volkswagen desenvolveu o Fox em São Bernardo do Campo à revelia da matriz na Alemanha, a Fiat produziu em Betim a linha Palio antes de qualquer país no mundo e