

A arte do engenheiro zen

Em março de 2008, o engenheiro Nobuo Oguri, lenda viva da indústria naval brasileira, estará completando 80 anos de Brasil e de Rio de Janeiro – país que adotou como pátria e cidade que escolheu para viver e contribuir para o desenvolvimento. Aos 82 anos de idade, a todo vapor, o brasileiro que veio da Terra do Sol passou mais da metade desse tempo no setor marítimo.

por Cassiano Viana

Fotos: TN Petróleo



FILHO DE YOSHIO OGURI e de Chiyo Oguri, Nobuo Oguri nasceu em Tóquio, Japão, no dia 6 de dezembro de 1925. Viajando no *Africa Maru* da OSK, desembarcou na cidade carioca em setembro de 1928, aos 2 anos de idade. De 1928 a 1938, a família residiu em Copacabana, quando o Bairro Peixoto era ainda uma várzea ocupada por grandes chácaras. “Desfrutei a infância em Copacabana, em Ipanema e em Botafogo, onde conclui o curso primário na Escola México, um protótipo avançado dos atuais Centros Integrados de Educação Pública (Cieps) com mais recursos humanos e materiais para a época”, conta. “As aulas eram pela manhã e à tarde. Pela manhã cantavam-se os hinos brasileiro e mexicano. Os professores eram especializados e diferentes para cada matéria”, recorda.

Deflagrada a Segunda Guerra Mundial, com o fechamento do Yokohama Specie Bank, onde seu pai trabalhava e com o bloqueio dos bens familiares, seus pais mudaram para São Paulo com os seus dois irmãos, Arthur Isamu e Augusto Nagao (cariocas nascidos em Botafogo), já que aquela cidade proporcionava ainda alternativas de trabalho para imigrantes japoneses. “Em São Paulo havia oportunidades na colônia, sobretudo para quem não sabia falar direito o português.”

Para os japoneses no Brasil, aquele era um período difícil e sacrificado. Já em 1938, o governo federal começara a limitar as atividades culturais e educacionais dos imigrantes, decretando o fechamento de todas as escolas estrangeiras, principalmente as de japonês, alemão e italiano.

As comunidades oriundas dos países integrantes do Eixo começaram a sentir os sintomas do conflito iminente. Em 1940, todas as publicações em japonês tiveram a circulação proibida. No ano seguinte, chegaram as últimas correspondências do Japão. Até o fim da guerra, os japoneses viveram um período de severas restrições, inclusive com o confisco de todos os bens.

“Fiquei no Rio, ainda adolescente, para não interromper os estudos e o aprendizado técnico e profissional, para futuro sustento”, explica. “Não era possível apenas estudar, eu precisava traba-

lhar. Concluídos os estudos técnicos em ajustagem mecânica e em desenho de máquinas e de eletrotécnica na Escola Industrial Souza Aguiar e na Escola Técnica Nacional – esta última recém criada em moldes suíços, inclusive contando com professores suíços –, fui convidado para estagiar na Sauer S/A Fábrica de Engrenagens, na época ainda F. Sauer e Filhos S/A”, conta. “Foi meu primeiro emprego.”

O senhor Oguri trabalhou também, por um ano, nas Fábricas Orion de Artefatos de Borracha, uma experiência importante pelos desafios na elaboração de projetos para o maquinário essencial às fases de processamento de borracha, projetos esses totalmente concebidos e construídos no país. “O trabalho na Sauer e na Orion me deram a convicção da capacidade de nosso país em realizar projetos e construções sem a necessidade de nos tornarmos reféns da importação, inibindo e desestimulando o desenvolvimento tecnológico nacional”, explica.

O temperamento introvertido, a ausência da família e a solidão conseqüente o levaram ao refúgio interior e concentração no estudo, além da voracidade pela leitura, na busca do conhecimento e entretenimento, e profunda dedicação ao desenho, cujo domínio foi de grande valia para a vida prática futura. “Longe da família, o que me restava era desenhar e freqüentar os antigos cinemas, os de Copacabana e o Cinema Nacional (que ficava na Real Grandeza), o cinema Guanabara (ali na rua da Passagem). Sempre fui fã. Ainda gosto muito”, diz. “Quando jovem, lia muito. E gostava dos grandes diretores como Fellini, Antonioni, Luchino Visconti e dos filmes de caubói.”

Retornando à Sauer e mesmo desfrutando de extrema consideração e carinho dos donos e dos chefes, Oguri não resistiu ao desafio da publicidade – que garantia bom salário naquela época – e do comércio, ingressando na Mesbla, a maior empresa de representação, atacado e varejo nas décadas de 1940 e de 50, proporcionando-lhe assim maior horizonte para a sua criatividade. “A Mesbla me concedia uma flexibilidade maior de horário para que pudesse estudar e me preparar para o ingresso na Escola de Engenharia para cursar engenharia mecânica e depois engenharia naval”, explica.



Enquanto cursava engenharia mecânica, transferiu-se para AP Arte e Propaganda, sob o comando do artista Geraldo Castro. Ali, Nobuo elaborava *lay-outs* e arte-finais em um ambiente descontraído e cercado de artistas consagrados como o pintor Armando Pacheco.

“Ao terminar o curso de engenharia mecânica, em 1959, o diretor da Mesbla, Hélios Bastos Tigre, me ofereceu o cargo de supervisor comercial da linha de máquinas e equipamentos, função que exerci por muito pouco tempo, devido ao meu ingresso na indústria naval”, conta. “Nessa época, houve a implantação da indústria de construção naval no país. Após testes na Ishibrás,

encaminhado pelo sr. Tsugio Kamei, pedi demissão da Mesbla para assumir o cargo de engenheiro recém-formado, recebendo salário menor no estaleiro, em função da oportunidade, da satisfação em me enquadrar na profissão escolhida, e de não me frustrar, no futuro, por não ter exercido a carreira de engenheiro”, avalia.

Ao mesmo tempo, com a conclusão do curso de engenharia naval, iniciou na Ishibrás suas atividades no departamento de projetos, quando participou da construção do cargueiro *Volta Redonda*, primeiro de uma série de navios para a frota do Lloyd Brasileiro.

No projeto do primeiro navio, vindo do Japão, sua função restringia-se à tradução para o português das especificações e dos planos que vinham em inglês e no arquivamento de propostas e catálogos de fabricantes. “Procurei desfrutar da oportunidade para estudar os diagramas, os planos de construção e estudar os cálculos dos dimensionamentos das máquinas, dos equipamentos e das redes da praça de máquinas, além de me familiarizar com o conteúdo técnico dos catálogos dos fabricantes”, explica.

E assim começava a trajetória de um dos mais importantes nomes da indústria naval no Brasil.

Tendo conquistado alto conceito e irrestrita confiança no seio do grupo Ishikawajima, o senhor Oguri foi acumulando cargos na presidência da Ishitec e da Protubo, além da diretoria da Terabrás. Ao longo dos anos, foi ainda o primeiro presidente do Comitê Brasileiro de Construção Naval da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), membro fundador da Sociedade Brasileira de Engenharia Naval (Sobena) e da classificadora

Nippon Kaiji Kyokai de Brasil (NK). Participou também do comitê técnico da American Bureau of Shipping (ABS).

Em 1964, convidado pelo professor Iomar Marques, colaborou no ensino do curso de engenharia naval na Escola de Engenharia da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). "Eu me considero um privilegiado por ter contribuído na formação de engenheiros navais até 1995, apesar da dedicação prejudicada pela difícil compatibilização horária das aulas com as responsabilidades empresariais", diz. "Sinto grande orgulho e honra de ter podido conviver com ex-alunos, muitos deles hoje conceituados e expressivos profissionais, referências na abrangência de nossa comunidade marítima, no país e no exterior."

No início da década de 1990, embora já vice-presidente executivo da Ishibrás e gerenciando de reputação técnica e administrativa como um dos seus representantes, sucedendo a personalidades pioneiras e ilustres como Orlando Barbosa, Aniceto Cruz Santos e Yoshinobu Otori, o senhor Oguri não se esquivou de mais um grande desafio – a recuperação do estaleiro Emaq, falido e com o contrato de três petroleiros para a Petrobras cancelados.

"Aos 63 anos, abrindo mão de uma estabilidade assegurada por 30 anos de ininterrupta atividade e dedicação à Ishibrás, me entreguei a essa nova empreitada", diz.

Assumindo o desafio Emaq e em pleno clima de árduo empenho na reorganização do estaleiro, viu-se honrosamente agraciado com a Medalha de Mérito Tamandaré, concedida pela Marinha do Brasil, justamente em 1988, centésimo ano da República.



Segundo Nobuo Oguri, o novo empreendimento, apesar dos riscos, contou com circunstâncias que contribuíram positivamente na superação dos obstáculos, como a resolução da Petrobras pela efetivação dos contratos de construção dos petroleiros, confiando na nova direção do estaleiro e salvaguardando o investimento realizado pela empresa. "A entrega dos petroleiros Carangola, Cantagalo e Candiota à Petrobras, o levantamento da falência da Emaq, e a confiança dos armadores da Transroll e da Frota Oceânica e Amazônica asseguraram a continuidade de encomenda e os resultados positivos alcançados", conta. "A confiabilidade conquistada no seio marítimo e a saúde financeira do estaleiro induziram e estimularam a assunção e o controle pelo Grupo Sequip do Estaleiro Verolme, então concordatária e com as obras de construção naval interrompidas."

Superado o desafio e cumpridas as etapas a que Oguri se propusera, decidiu por bem passar o comando, estimulando a renovação gestora como sempre apregoara.

Em 1995, ano em que se aposentou pela universidade e retirou-se do grupo IVI, passou a integrar o Conselho de Administração do Estaleiro Ilha, o que lhe propiciou o ensejo de manter-se atualizado e participante no meio marítimo.

"Desde então, transformações profundas e radicais penalizaram a comunidade marítima nacional, com o sufocamento da navegação e os efeitos conseqüentes na atividade industrial dos estaleiros brasileiros", avalia. "Atualmente, o incremento das atividades de exploração e de produção de petróleo na plataforma continental vem se constituindo em importante nicho de mercado para os estaleiros, até então desativados no Rio de Janeiro, atraindo ainda estaleiros de Cingapura e da Noruega, hoje instalados no país."

Para o senhor Oguri, poucos estaleiros mantiveram-se fiéis à vocação e à finalidade com que se instalaram em conformidade à função precípua de renovação de nossa frota de marinha mercante, razão maior da instituição do Fundo de Marinha Mercante (FMM).

"O importante e oportuno programa da Transpetro, objetivando modernizar sua frota de navios para atingir 100% na cabotagem e 50% no longo curso vem trazer alento e incentivo para o retorno e, inclusive, implantação de novos estaleiros", avalia. "Há 20 anos sem colocar encomendas no país, os armadores nacionais retomam o interesse na contratação de navios."

Em setembro de 2004, foi distinguido com a Medalha Tiradentes e o Título de Cidadão Fluminense. Atualmente Nobuo Oguri participa do Fórum Empresarial Metalmeccânico do Sistema Firjan (Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro), empenhado na inserção do setor de navieças, integrando a cadeia produtiva dos estaleiros na construção naval e agregando valor em conteúdo nacional ao produto final – o navio. ■