

# Sensei Kurihara

por Cassiano Viana

Um mestre da indústria naval, Kenhitiro Kurihara consagra-se como um dos grandes nomes deste setor, destacando-se tanto na área offshore, quando participou da construção do primeiro FPSO, como no desenvolvimento de grandes navios de carga.



“NÃO SOU JAPONÊS NEM BRASILEIRO: sou paulista”, brinca Kenhitiro Kurihara, logo no início da entrevista. Filho de japoneses, natural de Pirituba (SP), da terceira geração de imigrantes (sansei, portanto) que chegaram ao Brasil no início do século passado, Kurihara vem de uma família de avicultores, sendo o único homem entre os quatro filhos.

“Meu pai chegou ao Brasil com 11 anos, sempre trabalhou na roça. Mas a avicultura não desenhava lá um grande futuro profissional”, recorda. “O negócio era estudar. Minha mãe dizia: ‘Você precisa estudar. Passar a vida inteira trabalhando na roça é muito duro!’”.

Incentivado pelos pais, esse paulista sem ambições acabou seguindo os passos de um tio, formado em engenharia civil, desviando-se para uma área que não conhecia: a engenharia naval. “Meu objetivo inicial era fazer engenharia elétrica, depois engenharia civil. Por sorte, descobri a engenharia naval e entrei na Escola Politécnica da Universidade de São Paulo (USP)”, lembra. “Afinal, se era para fazer barragem, água por água, o mar é maior”, brinca novamente.

Aos 62 anos, e com um currículo que reflete uma parte da própria história da engenharia naval brasileira, Kurihara lembra uma trajetória que culminou na criação da Kromav, empresa especializada na execução de projetos para as áreas naval e offshore, consagrando-se como um dos grandes nomes da engenharia naval brasileira.

Pai de um casal de engenheiros – a filha, da área civil, e o filho, engenheiro mecânico –, Kurihara vivenciou a evolução dessa indústria, que passou por altos e baixos nos últimos 40 anos, tendo participado da construção da primeira plataforma autoelevável no Brasil, do maior graneleiro de minério do mundo e do primeiro FPSO (Floating Production Storage and Offloading) no país.

**A caminho do Rio** – Kenhitiro Kurihara entrou no mercado nos anos 1970, no auge da construção naval no Brasil. “Concluí meu curso em 1974, na primeira turma de alunos decididos a se formar em engenharia naval.” Antes, explica, eram os engenheiros elétricos e mecânicos que faziam engenharia naval, por falta de opção. “Dos quase 40 alunos da turma original, pelo menos 20 trabalharam no setor”, orgulha-se. “Um milagre naquela época.”

Kenhitiro teve a oportunidade de passar três anos no Japão, de 1975 a 1978, na Universidade de Hiroshima, na qual concluiu o mestrado sobre fadiga de materiais. De volta a São Paulo, passaram-se apenas três meses antes de vir para o Rio de Janeiro, a convite do professor Toshi-ichi Tachibana, do Instituto de Pesquisas Tecnológicas do Estado de São Paulo (IPT/USP).

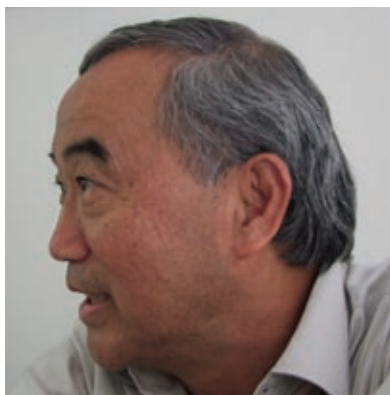
Outra lenda viva da engenharia brasileira, foi Tachibana quem o incentivou a estagiar e estudar no Japão e, em 1979, convidou-o, no regresso ao Brasil, a integrar a Ishitec, escritório de projeto básico do Grupo Ishibras, que desenvolvia atividades na área de estruturas.

“Eu tinha um pouco de receio de vir para o Rio. Estava procurando alguma coisa em São Paulo. Mas havia estudado oito anos na área naval e queria trabalhar no ramo, aplicando os meus conhecimentos. Então acabei vindo para o Rio, aos 32 anos. Foi um desses acertos da vida”, avalia.

**Grandes mestres** – Em 1984, transferido definitivamente para o Estaleiro Ishibras, Kurihara chegou a líder de grupo e chefe de Seção de Estrutura e Arquitetura Naval do Departamento

do Projeto Naval. “Foi uma fase muito boa, de grandes desafios. Na Ishitec eu mexia em papéis, fazia projetos. Ali, no estaleiro, eu via o que tínhamos projetado tomando forma, via a realidade sendo construída. Foi muito gratificante.”

Com a criação da Indústria Verolme-Ishibras (IVI), em 1994, fruto da fusão dos estaleiros Ishibras, Verolme e Emaq, passou a responder como chefe do Departamento do Projeto Naval do Estaleiro Ishibras, permane-



cendo naquela empresa até o encerramento de suas atividades industriais, em 1996.

Foi nesse momento que ele, juntamente com os chefes do Projeto Naval do Ishibras, fundou a Kromav Engenharia, especializada na execução de projetos para as áreas naval e offshore. E é lá que vem trabalhando na retomada da indústria naval até hoje.

“Esse foi o meu período de encontro com grandes mestres”, lembra Kurihara, citando Tadayoshi Fujimoto, já falecido. “Foi o meu primeiro chefe. Era um dos melhores projetistas estruturais da construção naval. Ele foi fundamental para a minha formação: apesar de não ter cursado a universidade, tinha uma memória fantástica de estruturas, desenho e cálculo.”

Ele cita ainda o italiano Pier Luigi Balestrino, fiscal da ABS. “Junto com Fujimoto, nós discutíamos vários projetos. E dessas discussões nasceram ótimos detalhes estruturais”, revela. “Sem falar no Lionan Quintanilha, que está aqui na Kromav, junto comigo”, comenta. “É um dos melhores projetistas de máquinas que eu conheço.”

**Projetos memoráveis** – Em mais de 30 anos de experiência no setor, Kurihara participou de vários projetos emblemáticos no país, tais como a construção, no início dos anos 1980 (1980 a 1983), da P-10, primeira plataforma autoelevável no Brasil, uma das unidades de perfuração da Petrobras. É deste período, também, o maior graneleiro de minério do mundo na época, de 310 mil DWT (*deadweight tonnage*, tonelagem de peso morto).

Ele lembra ainda a construção no Brasil, de 1990 a 1994, do primeiro petroleiro de costado e fundo duplo para a Chevron. Logo depois, entre 1994 e 1995, participaria da construção do primeiro FSO (Floating Storage and Offloading) no Brasil, para a Hamilton Oil, e da transformação (de 1994 a 1997) do primeiro FPSO no Brasil, para a Petrobras: o P-34, que já passou por Roncador, na Bacia de Campos, e hoje está na Bacia do Espírito Santo, com o nome de FPSO *Juscelino Kubitschek*, tendo produzido o primeiro óleo do pré-sal no campo de Jubarte, ao norte da mesma bacia.

Já à frente da Kromav, participou, entre 2005 e 2009, da concepção da P-57, da segunda fase de Jubarte, e da concepção e desenvolvimento do projeto básico da plataforma marítima MonoBR. Um projeto conjunto,

desenvolvido pelo Centro de Pesquisas da Petrobras (Cenpes) em colaboração com pesquisadores da USP, da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), da Universidade Federal de Alagoas (Ufal), do IPT e da Marinha brasileira.

O engenheiro destaca como marco profissional a construção do minero-graneleiro. "Este foi um projeto que me ensinou muita coisa. Não usávamos aço comum, não tínhamos muita variedade e se tratava de uma concorrência internacional, com um contrato de prazos apertados, utilização de aço de altas tensões e não tínhamos nem ao menos lugar apropriado para fazer os testes de velocidade", recorda. "Foi um desafio e um aprendizado."

Mas em matéria de prazo recorde, o projeto mais complicado foi o da construção do FSO para a Hamilton Oil, no início da década de 1990. "Passamos – eu e mais 15 pessoas – mais de seis meses no Japão, para acompanhar o projeto de construção."

**A era offshore** – "Quando comecei, na década de 1970, ninguém falava em petróleo, no que diz respeito a obras navais. Pouco tempo depois, em 90, falava-se que o petróleo ia acabar em 20 anos. Agora, temos mais 40 anos,



prazo que vai aumentando com as novas descobertas de petróleo", pontua.

"Do final dos 90 ao início dos 2000, imaginávamos fazer muita coisa na área naval, mas trabalhamos muito mesmo na área offshore", conta. "A dinâmica do setor offshore é outra, de mais contratos e prazos mais rápidos", diz Kenhitiro Kurihara, afirmando que sobreviver com construção naval hoje é algo complicado, pois a concorrência internacional é muito forte.

Depois de respirar engenharia naval por quatro décadas, Kurihara não fala em aposentadoria, mas já pensa em desacelerar. "Tenho aí mais uns três, quatro anos *full time*, mas, depois, quero reduzir o meu ritmo. Mas pretendo continuar na área por mais alguns anos", avisa.

Afinal, está cuidando daquilo que criou com alguns parceiros: o Kromav. "Começamos com 20

pessoas e hoje temos 130 profissionais. Espero que a partir de 2010, 2011, venha uma nova fase, e possamos duplicar esse número, conquistando novos projetos tanto no setor naval quanto offshore."

Com tanta disposição e amor ao trabalho, o engenheiro confessa que passa muito mais tempo com os amigos do setor do que com a família. "Temos também um grupo, no clube de tradições japonesas, que toda quarta-feira à noite se dedica ao majongue, jogo de mesa de origem chinesa", conta. "É sagrado! Não me convidem para nada nesse dia e horário", sorri.

Algo que poucos sabem é que Kenhitiro foi vice-campeão brasileiro peso pena de judô. "Sempre foi uma de minhas grandes paixões. Aproveitei bem o tempo no Japão para treinar, me aperfeiçoar no esporte. Mas já tinha passado essa minha fase. Não era o que eu queria. Eu precisava trabalhar", pondera.

Ele observa que o judô evita o confronto, não é apenas uma luta, mas uma filosofia, um sentido a ser seguido; que prega sobretudo a disciplina, a concentração, a passividade, a defesa dos fracos e o equilíbrio entre corpo e alma. "A palavra em si quer dizer suavidade. Esse é o princípio que rege a minha vida", finaliza. ■

Edições anteriores?

CLIQUE!



www.tnppetroleo.com.br