

O engenheiro que foi ao mesmo tempo aluno e professor



Quando no final de 1947, pouco antes de completar 18 anos, o jovem paulistano Péricles Brasiliense Fusco (hoje com 85 anos), prestou o vestibular para a Escola Politécnica da USP, escolheu fazer o curso de engenharia civil. Era uma época em que não havia muitas opções à disposição além dessa especialidade – as outras eram as de mecânica-eletricista, de engenharia química e de minas e energia.

Também era um tempo de pouca oferta de engenheiros no mercado, o que fazia com que as empresas já contratassem os futuros profissionais antes mesmo de se formarem. Tanto que, ainda durante a graduação, o engenheiro Telemaco Van Langendonck, professor da Faculdade de Engenharia Industrial (FEI), o indicou para estagiar no escritório de engenharia estrutural de Paulo Franco Rocha, onde trabalhou até alguns meses após a formatura. Graças a essa experiência, mesmo antes da diplomação, Péricles já podia ser considerado engenheiro formado, até com seu primeiro prédio alto projetado.

Pouco depois, na seção de estruturas do Instituto de Pesquisas Tecnológicas do Estado de São Paulo (IPT), onde ficou por três anos, deu os primeiros passos na carreira acadêmica. O amadurecimento veio à medida que ele começou a dar aulas de estabilidade das construções e de estruturas metálicas na FEI. A consolidação da carreira viria quando ele foi convidado a ser professor-assistente da cadeira de concreto da Poli-USP. Assim, de forma natural, sem maiores percalços, a carreira acadêmica do professor Péricles seguia o itinerário por ele idealizado no âmbito da engenharia de estruturas.

Foi quando eclodiu uma inesperada cadeia de acontecimentos que o conduziram a novos rumos e acabaria por levá-lo a ajudar na concepção do primeiro curso de engenharia naval do Brasil.

“Nessa época, entre as décadas de 1950 e 1960, as autoridades perceberam, quase num estalo, que o país não tinha capacitação tecnológica para atividades de construção naval”, recorda Péricles, acrescentando que a Marinha de Guerra entrou então em contato com a Poli-USP solicitando um curso de engenharia naval no qual seriam formados os engenheiros próprios dessa força armada.

Antes a Marinha mandava formar seus engenheiros nos Estados Unidos, no Massachusetts Institute of Technology (MIT). Não havia reparos a fazer sobre a competência tecnológica desses engenheiros, mas eram escassos seus conhecimentos sobre o contexto brasileiro e as reais necessidades do país na área naval.

Assim sendo, com assessoria técnica da Marinha norte-americana, o governo brasileiro montou, na Poli-USP, o primeiro curso de engenharia naval brasileiro. Segundo Péricles, foram chamados engenheiros de diversas partes do mundo para dar as aulas das primeiras disciplinas. “Mas não se dispunha de professores com conhecimentos aprofundados na área de projeto de estruturas de navios de guerra.”

Ele faz questão de ressaltar que na época o apoio dos americanos foi o maior possível. “Tanto que mandaram para o Brasil um professor que foi o primeiro responsável pela cadeira, o contra-almirante reformado da Marinha americana e ex-professor do MIT, George Charles Manning, que coordenava os trabalhos”, conta. Só que não foi possível encontrar ninguém que pudesse dar o curso de estruturas do navio. E também não foi encontrado ninguém no mundo que pudesse vir para ministrar esse curso.

Foi então que a Marinha brasileira e a Poli-USP, em conjunto, tomaram a decisão de procurar algum brasileiro capaz de enfrentar

o problema e se transformar, de maneira autodidática, na pessoa que se estava procurando. “E por algum atavismo, esse brasileiro fui eu”, brinca Péricles, que fora chamado por seus conhecimentos de estruturas em construção civil.

Ele, que era assistente do curso de engenharia de concreto armado, se transferiu para o departamento de engenharia naval da Poli-USP. “Aí mergulhei no assunto, usando o material didático que o Manning me passou”, diz, explicando que o professor americano iria dar o curso de estruturas do navio durante um ano pelo menos – e ele, Péricles, assistiria às aulas e se prepararia para ministrá-las mais tarde.

Quando chegou ao fim do semestre o professor Manning chamou Péricles e disse que havia tomado nota de tudo o que o brasileiro estava fazendo e chegou à conclusão que este entendia mais de estruturas do que ele. “Então neste semestre vai ser ao contrário: você vai dar o curso e eu vou assistir”, diria Manning a Péricles, que passou a ministrar as disciplinas de estruturas em 1958. “Eu dava as minhas aulas no quarto ano do curso de engenharia naval, sendo que a primeira turma de engenheiros dessa especialidade se formou em 1959.”

“Aí fui desenvolvendo uma expertise e evoluindo nesse ramo. Só que percebi que tinha que me transformar em engenheiro naval porque me faltavam conhecimentos paralelos. Dessa forma me matriculei no curso de engenharia naval da Poli. E a única grande vaidade que eu tive na vida foi o fato de na Poli-USP eu ter sido oficialmente, aluno de mim mesmo, porque fui ao mesmo tempo aluno e professor. Ou seja, eu precisava ter crédito, como aluno, da mesma matéria da qual eu era professor. Na época do exame a minha prova vinha em envelope fechado do MIT.”

Mais tarde, Péricles ganhou uma bolsa de estudos da Petrobras e foi fazer estágios nos estaleiros Verolme, em Roterdã (Holanda) e em companhias navais de Copenhague, na Dinamarca. “Portanto, eu aprendi a construir navios também. Aí evolui e fiz doutoramento em engenharia naval, tendo, inclusive, chegado a participar de um grupo de engenheiros que estava desenvolvendo um projeto de escritório de engenharia naval.”

“Nosso grupo desenvolveu projetos de construção de uma frota de embarcações guarda-costas. E a holandesa Verolme se interessou em construir uma coisa que nós mesmos, brasileiros, projetamos. Eram três grupos de embarcações: pequenas, médias e grandes.”

Péricles recorda, porém, que logo depois, no governo do presidente Jânio Quadros o projeto foi abandonado e ele teve uma decepção. “Aí me transferei de volta para o departamento de estruturas da engenharia civil da Poli-USP. Mais tarde, nos anos 1990, quando me aposentei, meu amigo empresário Salvador Arena me convidou para cuidar de uma pequena escola técnica que ele tinha desenvolvido em sua empresa metalúrgica do ABC, a Termomecânica. Só que seis meses depois Arena morreu. Aí a Fundação Salvador Arena me chamou para desenvolver mais a escola, que era um sonho do Salvador. Me tornei funcionário da fundação e transformei a escola numa instituição tecnológica grande e moderna: a Faculdade de Tecnologia Termomecânica, coisa de Primeiro Mundo. Aliás, as últimas palavras de Salvador Arena quando o socorreram do infarto que acabou por matá-lo, foram, textualmente: ‘Me levem para a escola’. Ele queria morrer na sua pequena escola que eu depois transformei.”

* Juan Garrido, interino.