Fotografias feitas à beira da pista servem de suporte para dissertação de mestrado e para exposição

O engenheiro que fez a obra em estrada virar obra de arte

Fotos: Divulgação

MARIA ALICE DA CRUZ
halice@unicamp.br

À beira da pista, as coisas passam rapidamente pelos olhares apressados dos cidadãos obrigados a fazer quase todos os dias o mesmo caminho. Montes de areia em cores variadas, pedras britadas, caminhos de terra no meio da mata, marcas de rodas num chão batido. Imagens que poucas pessoas se interessam em registrar, e muito menos profissionais da construção civil. Na verdade, são eles os autores de obras de arte efêmeras congeladas em fotos pelo professor e engenheiro Ismar Curi durante viagens por estradas paulistas. As fotos foram suporte para sua dissertação de mestrado, "Arte pública e o problema do lugar", apresentada na exposição *Strata*, que vai até o dia 25 na Galeria de Arte da Unicamp. A pesquisa foi orientada pela professora Anna Gouveia e co-orientada por Maria de Fátima Morethy Couto.

Objetivo é estimular a abordagem estética

Num ir-e-vir rotineiro pelo asfalto que liga Campinas a São Paulo, Ismar conseguiu lançar um olhar poético para as obras de infra-estrutura. A experiência, segundo o pesquisador, já tem mais de cinco anos e permite fazer uma reflexão sobre os conceitos de especificidade do lugar em que a obra de arte está instalada e também sobre o trabalho artístico do engenheiro. "Na estrada, são observadas com amplitude e não têm o caráter de belo, já que este conceito é dado a peças com dimensão limitada. Mas, ao ser levadas para o espaço da galeria, podem retomar o conceito de beleza", explica. Um exemplo foi a caixa de vidro preenchida aleatoriamente com areia clara e escura que, durante a exposição, chamou a atenção dos observadores.

Efemeridade – A terraplanagem feita simetricamente pelas rodas de uma máquina dá acesso, hoje, ao maior shopping da América Latina, o Parque Dom Pedro. Curi apressou-se em congelar, mas a estética do subterrâneo foi coberta por pedras e piches em pouco tempo e só pode ser vista em fotos. Essa efemeridade também é debatida na dissertação do engenheiro. "Elas duram pouco tempo, às vezes. Duas semanas após fotografar as obras do balão da Bosch, passei por lá e a imagem já era outra." Foi registrada por ele também a abertura da nova entrada de Barão Geraldo.

O problema da estética efêmera, porém, é compensado pela sua repetição, acredita o pesquisador. "As obras de infra-estrutura são muito parecidas. São muito comuns esses procedimentos em beira de estrada", diz. Mas, para ele, o pitoresco está justamente durante o fazer, pois, depois do acabamento, a arquitetura de beira de estrada é muito comum.

Outro aspecto interessante abordado pelo autor é o olhar que seus colegas de profissão conseguem dar para as obras de arte que fazem diariamente. Ele pretende chamar a atenção para a situação do engenheiro, que constantemente realiza trabalhos criativos, mas não tem licença para fazer um juízo estético de seu próprio projeto. "Só os artistas e os arquitetos têm essa concessão". Ele explica que, mesmo que não possa receber o caráter de belo, há algo de pitoresco no trabalho dos engenheiros e que, muitas vezes, eles não se dão conta de que estão fazendo arte.

O engenheiro Ismar Curi (no alto) e uma de suas fotografias expostas na Galeria de Arte da Unicamp: paisagem árida ganha dimensão poética

O que interessa para o capital, segundo Curi, é que a estrada fique pronta dentro de um prazo estabelecido, desta forma, trabalhadores da construção civil não se preocupam em olhar para o que fazem no dia-a-dia. A atenção deles está voltada ao cumprimento da data. Uma das expectativas em relação à dissertação é estimular esses profissionais a fazerem uma abordagem estética do trabalho que realizam diariamente. "Só a constância e a sensibilidade poderão realizar uma descoberta importante, pois o lugar especialmente escolhido depende do momento certo nessas obras em constante mutação", explica.

Há 12 anos, Ismar vive entre a tecnologia e a arte. Ele foi um dos responsáveis pelo restauro do Solar do Visconde, após o incêndio ocorrido em meados da década de 1990. Além de assinar vários projetos arquitetônicos de Campinas, ele projetou três lojas de São Paulo. Entre instalações e exposições, o engenheiro montou instalações em salões, museus e galerias de Campinas e de outras cidades do Estado de São Paulo. Atualmente, é assistente da professora Maria de Fátima Morethy Couto na disciplina "Arte do século 20" e professor responsável pela matéria "Plástica aplicada à arquitetura", na Faculdade de Engenharia Civil e Arquitetura da Unicamp.

Tese investiga reestruturação da indústria nos anos 90

LUIZ SUGIMOTO
sugimoto@reitoria.unicamp.br

A reestruturação da indústria brasileira a partir da década de 1990 implicou na implantação de novas tecnologias e conseqüente enxugamento dos quadros de mão-de-obra, mas também foi seguida da adoção do conceito de grupos de trabalho em vários segmentos. Conceitualmente, se propôs maior participação dos empregados nas decisões da empresa, com uma horizontalização dos níveis hierárquicos e de necessárias melhorias salariais e de condições de trabalho. Saber se tais propostas vêm se concretizando, ou se o discurso do trabalho em grupo serviu como estratégia apenas para controle dos trabalhadores, diminuindo a atuação das representações sindicais, foi o objetivo da tese de doutorado que o cientista político e professor de administração Olavo Henrique Furtado defendeu em fevereiro no Instituto de Filosofia e Ciências Humanas (IFCH) da Unicamp.

Pesquisa mostra se o conceito *vingou*

A pesquisa sobre o trabalho em grupo no chão da fábrica – por inserir apenas trabalhadores da linha de montagem e não os administrativos, por exemplo – foi orientada pela professora Angela Maria Carneiro de Araújo. "Os maiores exemplos de sucesso desta junção de avanços tecnológicos com condições de trabalho estão nas empresas vinculadas ao modelo sueco. Inicialmente, eu pretendia observar a Scania e a Volvo, mas diante da impossibilidade de novas visitas à segunda montadora, acabei migrando para a alemã Mercedes Benz", afirma Furtado. O pesquisador informa que procurou, também, fazer uma comparação com os círculos de controle de qualidade (CCQ), grupos de trabalho que tiveram origem na indústria norte-americana mas acabaram reformulados e potencializados no Japão, voltando depois a se disseminar no Ocidente.

Foto: Antoninho Perri

Olavo Henrique Furtado: "Os sobreviventes é que estão usufruindo as novas condições"

Segundo Olavo Furtado, o modelo japonês de produção (ou *Toyotismo*) traz uma concepção mais técnica, pregando que um trabalhador operasse diferentes máquinas simultaneamente. Era um sistema coerente com um país financeiramente destruído pela guerra, com um mercado interno pequeno e diferenciado, e que precisava aumentar sua produção sem pagar maior contingente de mão-de-obra. "Enquanto isso, o chamado grupo semi-autônomo, do modelo sueco, está mais vinculado a questões como a democratização e a melhoria nas condições de trabalho, salários etc", explica o engenheiro.

Na opinião de Furtado, no caso específico da Mercedes Benz, a avaliação dos grupos de trabalho é muito positiva, tendo trazido efetiva melhora nas relações e condições de trabalho. Empregados entrevistados por ele, que passaram também pelo sistema antigo, não titubeiam em afirmar que preferem o atual. "Mas é importante lembrar que, antes, essas empresas realizaram um violento processo de reestruturação, com a adoção de tecnologias que provocaram muitas demissões. Os sobreviventes é que estão usufruindo as novas condições", observa.

O pesquisador ressalta ainda que os grupos de trabalho na Mercedes foram criados por força de acordo coletivo, a partir da pressão sindical. "Quanto mais fortes as representações dos trabalhadores, melhor funcionam esses grupos. Dentro da Mercedes, os grupos de trabalho estão institucionalizados e resolvem as pequenas crises internas, deixando para a comissão de fábrica uma atuação efetivamente sindical", informa Furtado. Na Scania, diferentemente, não se vê a mesma homogeneidade na implantação de grupos, visto que a maior ou menor democratização nos departamentos depende muito mais da postura das chefias. "A comissão de fábrica adota uma atitude defensiva, havendo o risco de que os grupos de trabalho se tornem grupos 'multitarefa', o que é o temor dos sindicalistas", acrescenta.

Olavo Furtado destaca, finalmente, a mudança verificada no papel do trabalhador dentro da fábrica. Se, no sistema antigo, com o trabalho individualizado, o controle era exercido por um elemento externo como uma gerência, nota-se agora um controle não explícito dentro do próprio grupo de trabalho. "Na época de minha pesquisa, a Mercedes tinha 240 grupos implantados. Houve uma diminuição dos níveis hierárquicos e a chefia passou a tratar das questões com maior cuidado, deixando apenas de dar a ordem e fazer cumprir. O grupo ganhou autonomia parcial para negociar e promover mudanças mesmo de decisões vindas de cima para baixo", conclui.