

O workshop, entre pedagogia e ação social

Workshop in between pedagogy and social commitment

El workshop, entre pedagogía y compromiso social

Stéphane HANROT

Arquiteto ; Dr, HDR ; Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Marseille (France);
stephane.hanrot@marseille.archi.fr.

RESUMO

Entende-se que o workshop, ou ateliê intensivo, é uma ferramenta pedagógica. Mas ele pode também ser um instrumento de exploração e de debate público sobre questões que interessam a uma cidade e ao seu desenvolvimento? Nossa hipótese é que esta articulação permite um benefício mútuo para o ensino e para o debate público. É justamente essa pergunta que tentaremos responder baseando-nos em casos reais de Workshop realizados em Marselha (França) na Escola de Arquitetura (ENSA-M). Estes workshops têm abordados a questão específica do transporte público por barco, para alguns, e de interface entre o porto e a cidade industrial para outros.

PALAVRAS-CHAVE: workshop, pedagogia, mobilidade urbana, debate publico

ABSTRACT

Of course the workshop, used in French as charette studio, is an educational instrument. But can he also be an instrument of exploration and public debate on questions that interest a city and its development? Our hypothesis is that there is a mutual profit in this articulation for the pedagogy and for the public debate.

It is exactly this question that we are going to try to answer by pressing us on concrete cases of workshops realized in Marseille (France) at the school of architecture (ENSA-M). This workshops approached in particular the question of the public transportation by boat, for some, and the interface between the industrial port and the city for the others.

KEY-WORDS: workshop, pedagogy, urbane mobility, public debate.

RESUMEN:

Claro que el workshop, o estudio intensivo, es un instrumento pedagógico. ¿ Pero puede también ser un instrumento de exploración y de debate público sobre cuestiones que interesan a una ciudad y su desarrollo? Nuestra hipótesis es que hay un beneficio recíproco a esta articulación para la pedagogía y para el debate público.

Precisamente es en la cuestión que vamos a tratar de responder apretándonos casos concretos de workshops realizados en Marsella (Francia) en la escuela de arquitectura (ENSA-M). Este workshops abordaron particularmente la cuestión de los transportes públicos por barco, para unos, y de la interfaz entre el puerto industrial y la ciudad para otros.

PALABRAS-CLAVE : Workshop, pedagogía, movilidad urbana, debate público

1 INTRODUCTION

Na França, consideramos o Workshop como um ateliê de projeto intensivo que reúne um conjunto de participantes em um curto espaço de tempo (entre 1 e 15 dias) para um trabalho "en charrette". Isso quer dizer que os participantes são totalmente dedicados a um trabalho de concepção, com intensidade. Os alunos não têm outras disciplinas e são totalmente dedicados ao workshop, dia e noite, se quiserem.

Os workshops são praticados em várias situações. Tradicionalmente, fora da estrutura curricular acadêmica, eles estão abertos a estudantes de diversas origens durante as férias escolares. Isso como uma situação voluntária de um trabalho complementar ao currículo formal. Mas a tendência atual é integrar o Workshop na pedagogia e dar a ele uma valorização específica na grade curricular.

Originalmente, as oficinas de gerenciamento de projetos urbanos de Cergy, que oferecem um trabalho concreto sobre temáticas de projeto urbano, eram uma universidade de verão. Hoje, eles oferecem um diploma universitário para aqueles que participam, um diploma que dá direito a créditos ECTS (European Credit Transfer and Accumulation System).

Mais recentemente, as escolas de arquitetura de Lille, Estrasburgo, Montpellier e Marselha organizam Workshops que estão integrados na suas estruturas curriculares. Eles são opcionais ou obrigatórios e correspondem a uma disciplina de projeto com ECTS. São esses Workshops que nos interessam, na medida em que eles apresentam expectativas pedagógicas específicas e procuram trabalhar com situações reais que envolvem um debate público sobre o desenvolvimento da cidade.

A hipótese é que esta articulação oferece benefícios mútuos para a pedagogia e para o debate público. Assim, surge a questão de saber como articular as expectativas pedagógicas do exercício à contribuição para o debate público vigente?

Embora seja comum que os workshops usem situações concretas de campo como estudo de caso, já é menos comum que os resultados dos Workshops sejam usados para servir ao debate público. É menos comum ainda que esta interação seja desenvolvida ao longo de vários anos com o objetivo de aprofundar e desenvolver conhecimentos que mobilizam uma pesquisa doutoral.

Para responder a esta pergunta, vamos inicialmente apresentar o workshop da Escola Nacional Superior de Arquitetura de Marselha (ENSA-M), que está tratando a questão da mobilidade nos territórios costeiros e questiona a articulação entre as escalas do projeto urbano e do projeto arquitetônico. Explicaremos neste contexto a natureza das interações entre pedagogia e debate público e especificaremos os efeitos concretos na política urbana de Marselha.

Em seguida, apresentaremos o modelo do workshop da ENSA-M que permite as interações positivas entre educação e debate público.

Finalmente, precisaremos o contexto da pesquisa reflexiva e da pesquisa-ação pelo projeto que desenvolvemos a partir dessas oficinas.

2 A TEMÁTICA DOS WORKSHOPS DA ENSA-M: O ESPAÇO DA MOBILIDADE

Na França, a questão da mobilidade é frequentemente colocada como uma função urbana de responsabilidade dos engenheiros, mas que muitas vezes carece de um pensamento urbano. Esta constatação é feita pelo sociólogos desde o final dos anos 1990.

Assim, as obras de Challas (CHALLAS, 1997) e Donzelot (Donzelot, 2004) destacam a parte essencial da mobilidade nas práticas sociais contemporâneas e o impacto da má qualidade arquitetônica e urbana das infraestruturas rodoviárias e dos transportes coletivos sobre a marginalização social e a segregação urbana.

A mensagem deles é que a infraestrutura de mobilidade necessitam melhorar a qualidade e coerência para poder limitar a expansão do carro e a cidade difusa em favor dos transportes coletivos e da cidade polarizada e densificada. Os arquitetos urbanistas como Mangin (Mangin, 2004) ou Secchi (Secchi, 2006) tem integrado este componente no entendimento morfológico da cidade contemporânea e propuseram novos modelos. Neste sentido, Secchi propõe desenvolver os sistemas de estrada segundo várias redes de trama fina para dispersar o fluxos dos automobilistas ao invés de concentra-los sistematicamente em rotas principais que combinam os problemas de intercâmbio, de saturação e de poluição.

Sob a pressão dessa conscientização generalizada, a lei da Solidariedade e Renovação Urbana de 2003 (SRU, 2003) mudou profundamente a doutrina francesa sobre o planejamento urbano. Ela destacou o princípio de um projeto urbano para dirigir a definição das normas e dos planos de referência. Os transportes coletivos e modos “suaves” (bicicleta, pedestre) são favorecidos em relação ao carro e se tornaram a condição de qualquer adensamento do existente ou de uma urbanização nova.

Parecia natural em 2005 que a gente se preocupasse com a questão do espaço e da arquitetura de mobilidade na ENSA-M e que a gente desenvolvesse as competências que os futuros profissionais deveriam ser capazes de fornecer a escolher essas opções políticas de desenvolvimento. Parecia também natural, visto a dedicação exclusiva ao automóvel que a cidade de Marselha estava promovendo há mais de 40 anos, que fosse possível, a partir da pedagogia, chamar atenção da população, dos gestores e dos técnicos sobre estas questões.

É este objetivo que eu tenho atribuído ao Workshop da ENSA-M. A meta não era de substituir os engenheiros para o cálculo da rede de transportes, mas de fazer perguntas sobre a mobilidade a partir de nossas competências sobre o espaço e a forma arquitetônica e urbana. A proposta era também de se interessar a esta configuração particular da cidade litorânea que dá ao Mar Mediterrâneo um papel urbano muito importante, pela formação da paisagem, pelas suas atividades portuárias industriais e de lazer, com seus desportos aquáticos e suas praias, e pelas suas obrigações ambientais.

3 WORKSHOP : OS BARCO-BUS EM MARSELHA

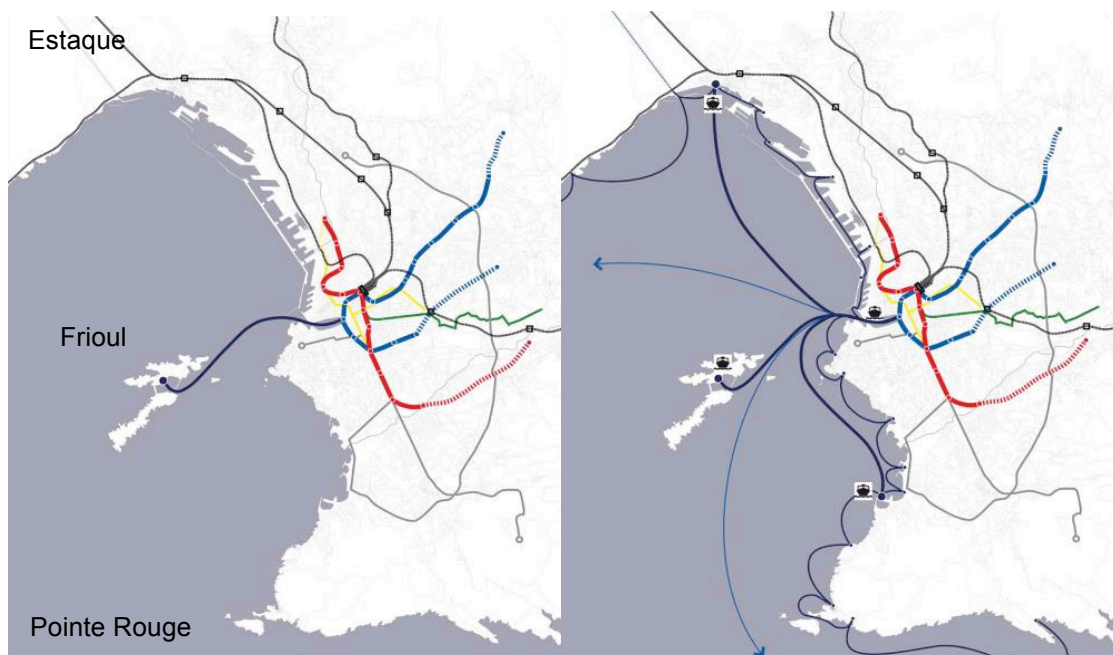
A primeira temática foi desenvolvida ao longo de quatro anos, de 2005 a 2009. Ela retomava uma pergunta feita pela agência pública de urbanismo da cidade de Marselha (Agam), ou seja, a possibilidade de um transporte público de barcos na baía de Marselha para unir as extremidades norte e sul da cidade ao Vieux Port. Desde 1998, essa ideia não tinha progredido

Teorias e práticas na Arquitetura e na Cidade Contemporâneas
Complexidade, Mobilidade, Memória e Sustentabilidade
 Natal, 18 a 21 de setembro de 2012

muito na opinião pública e entre os políticos que consideravam que a eficácia dos barcos-bus seria limitada pela exposição aos ventos fortes da baía e da importância da função de lazer dos portos que não permitiria organizar terminais marítimos.

No entanto, as condições de deslocamento do Norte ao Sul de Marselha continuavam a piorar. Assim, optamos por retomar o debate, proporcionando uma concretização do que poderia dar a transformação dos portos para acomodar esta nova função do barco-bus, e aproveitar esta oportunidade para repensar a transição entre a terra e o mar nestes portos.

Figura 1: Marselha, transportes coletivos iniciais (esquerda) e acrescentados pelos barco-bus (direita)
 Fonte: ENSA-M / L-AST, (L-AST,2009)



O mapa da esquerda mostra a linha de barco-bus existente que atende às ilhas de Frioul a partir do Vieux Port, onde se faz a intermodalidade com as linhas de metro e bonde. O mapa da direita mostra as linhas adicionais propostas para o norte e sul, que são duas reservas naturais. Este dois polos induzem um grande número de visitantes da primavera até o outono.

O primeiro workshop focou na reconfiguração da linha existente para lhe dar um conforto que não existe nas ilhas do Frioul e propor um novo terminal marítimo na zona cultural que cresceu na saída do Vieux Port, o J4. A base do programa foi estabelecida a partir de estudos que realizei profissionalmente sobre esses dois sítios. Além disso, noites de palestras foram organizadas com o júri que tinha visto a intervenção dos engenheiros e urbanistas da cidade de Marselha e da comunidade urbana Marseille-Provence-Metrópole.

Estes foram então cativados pela diversidade e relevância dos trabalhos dos estudantes. O fato de ser confrontados com novas soluções arquitectónicas e urbanas com tal abundância os abriu os olhos sobre possíveis requalificações. Na verdade, as dez equipes de dez alunos assistidos cada uma por um profissional da região de Marselha ou por um professor da escola tem efetivamente produzido muitos projetos interessantes em ambas extremidades da linha, perfazendo vinte projetos no total. O programa, a apresentação do sítio e os vários projetos

Teorias e práticas na Arquitetura e na Cidade Contemporâneas**Complexidade, Mobilidade, Memória e Sustentabilidade**

Natal, 18 a 21 de setembro de 2012

foram publicados num livro de formato quadrado (Hanrot, 2005, 2006, 2007, 2008) e em painéis de exibição de 90x90 centímetros. A exposição foi apresentada na escola e os livros distribuídos aos estudantes, aos profissionais monitores e aos políticos. O retorno de interesse foi confirmado. O livro e a exposição foram apresentados para o público por ocasião de reuniões externas pelos alunos do Workshop.

O segundo Workshop envolveu a entrada do Grande Porto Marítimo de Marselha (GPMM) na discussão. De fato, consideramos que a ligação entre l'Estaque, ao norte de Marselha, poderia ser feita tanto pelo alto mar sem parada, quanto pelo porto com cabotagem para atender diferentes locais do porto. É interessante ver, neste momento, que a administração do porto estava interessada em todas as ideias trazidas pelos estudantes e ideias que eles não tinham considerado até então. O efeito "buzz" começou a nascer e o trabalho dos alunos a se espalhar. À luz da experiência, os engenheiros do porto começaram a considerar que uma temática sobre as portas do porto e as relações do porto com o território poderia ser bastante interessante para eles em termos de "brainstorming".

No ano seguinte, discutimos a criação de uma nova linha, a linha do Sul para a Pointe Rouge. Na primeira análise, o tráfego de automóveis se revelou tão denso para chegar até a zona sul que tem serviços de transportes coletivos de massa carentes que a viagem de ônibus, pego no engarrafamento, podia demorar mais de 1h30 na hora do rush. A partir de então, fizemos alguns cálculos sobre o tempo de viagem de barco. Foi demonstrado que um trajeto de barco seria sempre com a duração constante de 30 minutos, com barcos do mesmo tipo que aqueles que atendem às ilhas de Frioul. A rosa-dos-ventos previa vinte dias de navegação difícil por ano. Sobravam 345 dias de navegação possível e de eficácia no transporte.

Figura 2: O porto da Pointe Rouge redesenhado pelos alunos da equipe 7
Fonte: ENSA-M (Hanrot,2008)



Ao longo dos workshops, os debates têm atraído um grande público. Associações e políticos que apoiavam esta ideia de barco-bus vieram participar das discussões.

O mecanismo se ampliou nos dois anos seguintes. A perspectiva das eleições municipais mobilizou mais ainda os técnicos e os candidatos e o debate sobre o barco-bus tornou-se uma questão eleitoral.

Teorias e práticas na Arquitetura e na Cidade Contemporâneas
Complexidade, Mobilidade, Memória e Sustentabilidade

Natal, 18 a 21 de setembro de 2012

Abordamos o quarto workshop olhando associando à questão do transporte por barco-bus a questão da reorganização do antigo porto de Marselha. Este porto, no centro da cidade, criado pelos gregos 2600 anos atrás, está no coração de todos os eventos principais: fogos de artifício, celebração do Olímpico de Marselha, o time de futebol, quando ele vence. No entanto, o Vieux Port é principalmente um estacionamento para embarcações de lazer e uma via rápida nos cais. Além do mais, Marselha acabava de ser escolhida como Capital Europeia da Cultura para 2013, a questão de saber como renovar este lugar emblemático começava a surgir. Levantamos esta problemática ampliando o tema dos barcos-bus para o Vieux Port e, de forma mais ampla, para o centro da cidade.

Além do mais, introduzi neste ano um outro componente de projeto. Para preparar o Workshop, que estava acontecendo no final do primeiro semestre, eu ofereci uma disciplina opcional sobre a programação urbana. Com um grupo de sete alunos, encontramos os diferentes atores, antigos e outros novos. Fomos no sítio de intervenção. Esta preparação prévia dos Workshops se revelou muito útil para legitimar as propostas das equipes. A consulta prévia dos atores permitiu também que as contribuições deles durante o workshop fossem ainda mais relevantes. Em seguida, eu dei a possibilidade aos alunos do quinto ano que haviam preparado a análise e o programa do Workshop, de desenvolver o projeto final de mestrado deles sobre este mesmo tema. Isso resultou em um projeto muito aprofundado beneficiando-se das explorações anteriores do workshop. Cada aluno, em seguida, desenvolveu um projeto arquitetônico neste master plan.

Figura 3 : O Vieux Port de Marselha e o centro da cidade recomposto pelos alunos em PFE do grupo L-AST
Fonte: ENSA-M, L-AST (L-AST, 2009).



Teorias e práticas na Arquitetura e na Cidade Contemporâneas**Complexidade, Mobilidade, Memória e Sustentabilidade**

Natal, 18 a 21 de setembro de 2012

Tendo constituído elementos de exposições sobre um mesmo formato a cada ano, assim como um livro de apresentação dos projetos, foi fácil reunir todos os trabalhos em uma grande exposição retrospectiva. Esta exposição ocorreu no museu das civilizações da Europa e do Mediterrâneo (MuCEM), localizado no Vieux Port. Vários jornais publicaram artigos sobre o evento e a televisão realizou algumas reportagens.

O projeto de requalificação do Vieux Port de Marselha desenhado pelos alunos para reorganizar o terminal marítimo, o passeio dos quais e a circulação automóvel, mostrou tantas ideias boas que a cidade decidiu lançar um concurso de arquitetura em vez de deixar seus serviços técnicos resolver isso. O concurso foi lançado no ano seguinte e foi ganho pelo grupo Desvignes-Foster. Em 2012, a obra está em andamento. Alguns dos alunos do quinto ano participaram do concurso e dois deles, Romain Verdet e Eric Baffie, fizeram parte da equipe vencedora.

Outra contribuição bem sucedida dos Workshops foi a abertura em 2012 da linha entre o Vieux-Port e a Pointe Rouge. Depois de algumas semanas, seu sucesso é tal, que já foi decidido que a experiência será estendida e que a linha para l'Estaque será provavelmente aberta no próximo ano. Christian Pellicani, o político na frente deste projeto, usou amplamente os trabalhos do Workshop para criar uma onda de interesse e sensibilizar o conselho da comunidade urbana. Participamos várias vezes de reuniões públicas para apoiar a ideia.

3 ENTRE PEDAGOGIA E DEBATE PÚBLICO

Seria pretensioso afirmar que os trabalhos do Workshop foram a origem destes sucessos. Como já dissemos, há anos a ideia já tinha sido desenvolvida pela agência de urbanismo da cidade de Marselha. A contribuição desses Workshops foi o de quantificar o benefício e os desempenhos de uma rede desse tipo, de produzir várias referências de barco-bus operacionais em outras cidades e, acima de tudo, representar e assim tornar visíveis as consequências da implementação desta rede na requalificação dos portos. Em suma, isso permitiu fomentar um debate, deixando aos atores institucionais e associativos a possibilidade de tomar posições a favor ou contra as propostas dos alunos. Os Workshops têm ajudado a alimentar o debate público e a desenvolver um conhecimento específico sobre o assunto.

Estes workshops têm funcionado como laboratórios de exploração pelo projeto graças à liberdade criativa dos alunos. Essa exploração teria sido muito cara e demorada para implementar em um protocolo profissional clássico. Teria sido também limitada a um modelo de reflexão convencional. O debate público em torno dos trabalhos dos alunos foi rico. Podemos dizer, no final, que eles agiram como “gatilhos”. Eles permitiram a comunidade de perceber que eram possíveis soluções para problemáticas que até então eram deixadas sem resposta. Eles permitiram aos políticos de apropriar-se das ideias e integrá-las na estratégia concreta de desenvolvimento urbano.

Um componente importante foi a contribuição dos profissionais convidados para monitorar as equipes. Esses profissionais, recrutados nos bons arquitetos e urbanistas da região, desempenharam um papel com a equipe de alunos que lhes foi confiada, mas também se

Teorias e práticas na Arquitetura e na Cidade Contemporâneas**Complexidade, Mobilidade, Memória e Sustentabilidade**

Natal, 18 a 21 de setembro de 2012

reaproximaram da escola e disseminaram uma imagem positiva no meio profissional. Isso era importante e necessário após vários anos de hiato entre o meio profissional e o meio acadêmico. O número de profissionais envolvidos em quatro anos é significativo: trinta. Esses profissionais foram envolvidos nos debates públicos e foram sensibilizados às questões de mobilidade, outro benefício da situação. Para os alunos, o encontro com os profissionais fora do escritório ajudou a estabelecer uma outra relação que aquela dos estágios, muitas vezes formal e distante da concepção. No contexto do workshop, os alunos e os profissionais estão em situação de co-concepção.

Mas esse não é o único benefício. Do ponto de vista pedagógico, o fato de tratar um assunto urbano atual, permite que atores no mundo real se interessem ao trabalho dos alunos e se mobilizem como expertos no assunto. Neste contexto, eles fornecem, por um lado, informações e conhecimentos nas fases de concepção e elaboração de projetos e, por outro lado, no julgamento dos trabalhos. E é isso, que os estudantes, presos no recinto acadêmico, requerem com muita frequência. Constatamos que a avaliação anual das disciplinas, feita pelos alunos, coloca o Workshop do Master como o ensino com maior incidência de satisfação (50%) e muito boa satisfação (27%).

Isto é, de alguma forma, um princípio virtuoso, onde todos têm algo a ganhar.

Vamos encerrar em 2013, a segunda sessão de quatro workshops sobre a questão das relações do Grande Porto Marítimo de Marselha (GPMM), o porto industrial. Esta instituição, visto o alcance do workshop sobre os Barco-bus, propôs que os quatro anos seguidos fossem dedicados ao estudo das portas do porto, ou seja a relação entre o mar, o porto e as cidades que estendem-se ao longo de seu litoral de 70 km. O acordo com o porto está relacionado a um financiamento anual que permite a ENSA-M produzir documentos e materiais de exposição. Em retorno, a ENSA-M coloca à disposição do GPMM o resultado dos trabalhos pedagógicos, assegurando simultaneamente os direitos autorais dos estudantes. Os três primeiros Workshops foram produtivos, e o GPMM como a ENSA-M se beneficiaram desta convenção. Mas algumas dificuldades surgem em comparação com os Workshops Barco-bus. Se a criatividade dos alunos e o interesse deles na relação com o mundo real permanece intacto, uma forma de reserva na consulta dos moradores e dos técnicos da cidade ou mesmo dos políticos é necessária pelo fato que os patrocinadores do workshop são o GPMM. A liberdade dos projetos e de expressão, a impertinência das propostas são desta forma potencialmente distorcidas.

Agora, não é apenas uma contribuição de perícia ou uma troca de ideias com técnicos ou políticos que podem criticar os resultados em total liberdade: eles não tem responsabilidade nas propostas de estudantes que poderiam causar incômodo. Parece que o compromisso do Workshop com um parceiro financeiro o coloca dentro de um sistema de atores com obrigações. O trabalho dos estudantes, portanto, pode ser instrumentado em jogos de influência e estratégias que fogem completamente ao contexto educacional.

Será que isso penaliza a implementação pedagógica do workshop? Segundo nossa experiência, isso não pesa realmente sobre a atividade própria do workshop. Os alunos permanecem totalmente investidos no argumento do projeto apresentado para eles e eles recebem os conhecimentos técnicos com o mesmo interesse. No entanto, a restrição coloca-se mais sobre a acuidade do tema abordado em termos de debate público vigente e a relevância dos trabalhos dos estudantes neste debate.

4 O MODELO

Este relatório de experiência nos permite estabelecer o modelo que organiza hoje o workshop. Refere-se ao diagrama abaixo.

O workshop está localizado no final do primeiro semestre do primeiro ano do Mestrado, ou seja o sétimo semestre da grade curricular (S7).

Ele mobiliza todos os alunos do primeiro ano de Master, ou seja 120 alunos para uma atividade correspondente à 4 ECTS.

Os alunos do quinto ano S9 trabalham na preparação de elementos do sítio e do programa do Workshop num ateliê que desenvolve estudos preliminares de projeto urbano. Eles preparam as contribuições dos especialistas da área que darão palestras durante o workshop.

Os alunos de S9, devem preparar eles mesmos, uma palestra sobre o tema de sua pesquisa de S9 que eles apresentam no Workshop de S7.

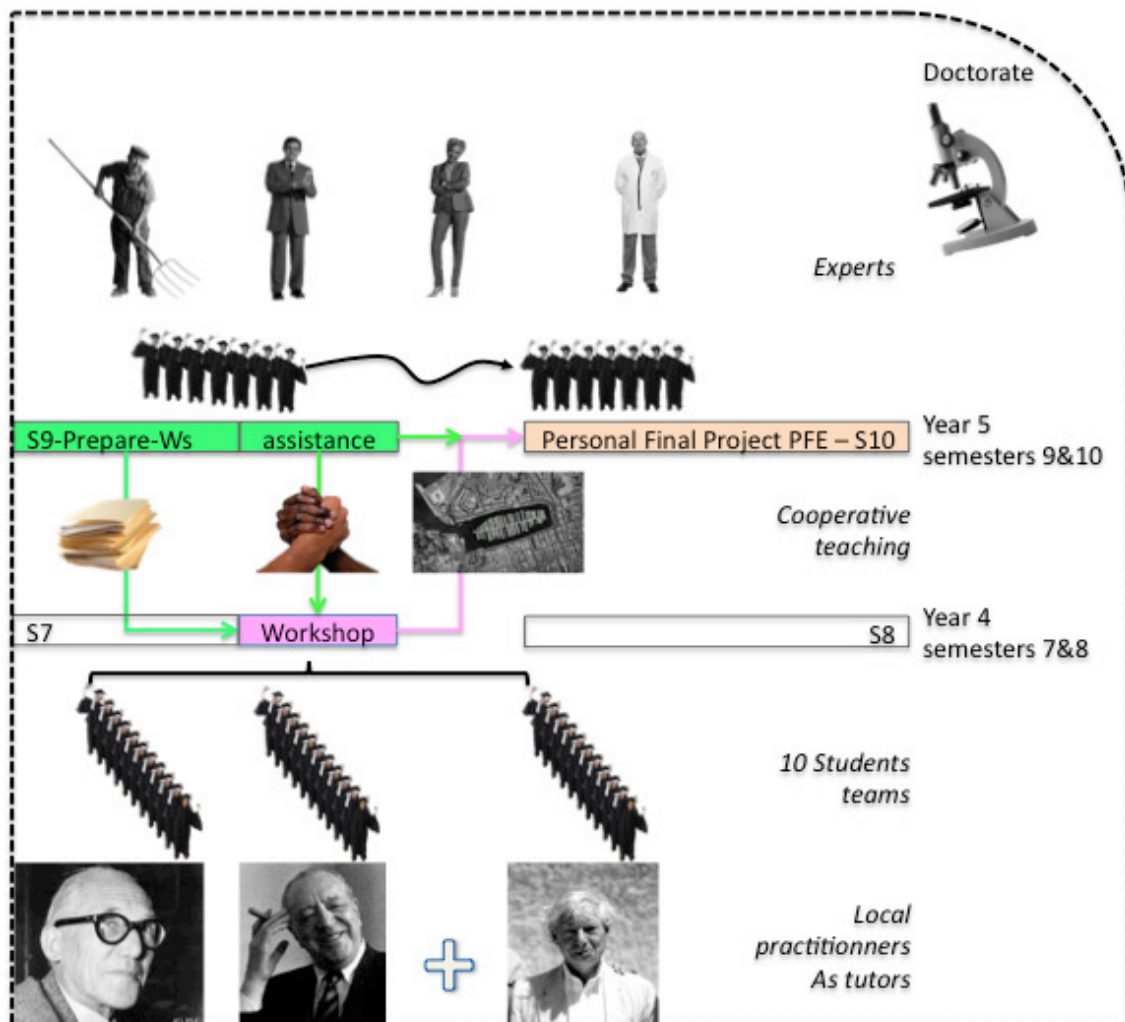
Os estudantes de S9 podem também ser assistentes, ou seja, ajudar os professores na organização prática do workshop.

Em seguida, em S10, eles desenvolvem o Projeto de Final de Estudo de forma coletiva para definir um master-plan que resume os elementos positivos fornecidos pelo workshop. Neste master-plan, cada um desenvolve seu próprio projeto arquitetônico.

Isto é, na verdade, uma cooperação de ensino que permite criar uma sinergia e uma responsabilidade entre os alunos de anos diferentes. Ela permite também desenvolver em profundidade os conhecimentos e os dados fornecidos aos alunos do workshop, bem além dos elementos clássicos de um assunto de projeto.

Teorias e práticas na Arquitetura e na Cidade Contemporâneas
Complexidade, Mobilidade, Memória e Sustentabilidade
 Natal, 18 a 21 de setembro de 2012

Figura 4: O modelo de um workshop anual da ENSA-Marselha, baseado numa dinâmica de ensino cooperativo
 Fonte: Hanrot, 2012



Este modelo mostra também que as equipes (entre 10 e 12) de dez alunos são supervisionadas por um profissional. Trabalhar numa equipe de dez requer uma capacidade de organização que a equipe não pode gerar, por si só. O profissional que não se posiciona como professor, mas como moderador da equipe, deve auxiliá-la a interpretar os elementos do programa, a organizar a visita do sítio, a desenvolver seu conceito e a distribuir as tarefas na fase de produção.

A maioria destes profissionais nunca ensinou. A meta para eles é reconectar-se com este contexto particular que eles experimentaram anos antes. Isso provoca geralmente uma dupla revelação: o ensino mudou e é uma atividade apaixonante. Cinquenta por cento dos supervisores são em seguida convidados a participar a outras disciplinas e alguns revelam-se muito bons professores.

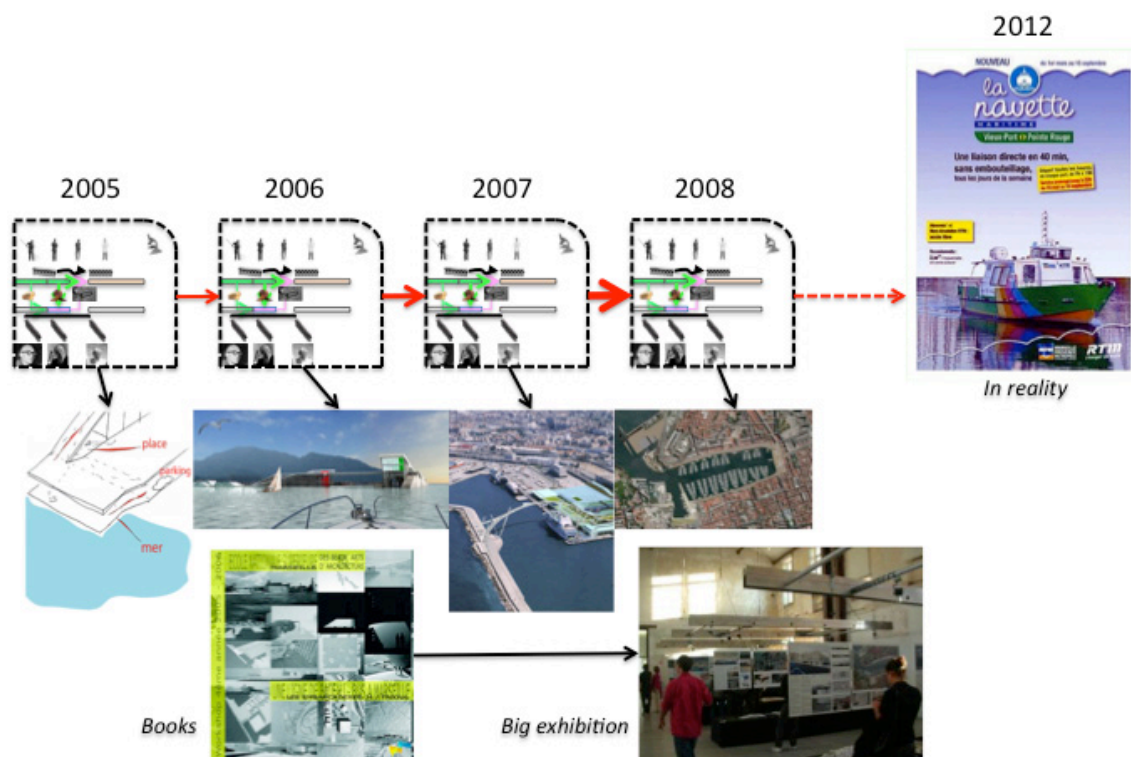
Teorias e práticas na Arquitetura e na Cidade Contemporâneas
Complexidade, Mobilidade, Memória e Sustentabilidade
 Natal, 18 a 21 de setembro de 2012

Os Especialistas entendem precisamente o assunto e o sítio. Eles vem agregar seus conhecimentos durante a visita ao local e durante as mesas redondas realizadas à noite durante a primeira semana.

Especialistas e supervisores profissionais são convidados a participar na crítica final dos projetos ao final dos quinze dias. No final deste último dia, os supervisores votam para eleger os três melhores projetos, sem ter o direito de votar para sua própria equipe. Os alunos fazem a mesma coisa. O resultado é um prêmio dos supervisores e um prêmio dos alunos que nem sempre convergem. Estes prêmios e esta modalidade de julgamento são muito populares do ponto de vista dos alunos.

Sempre que fosse possível, integramos estudantes e professores estrangeiros nas equipes, o que leva, visto o número elevado de alunos Erasmus presente, a olhares renovados e a um enriquecimento dos métodos de trabalho.

Figura 5: Modelo de temática quadrienal com desfecho na realidade
 Fonte: Hanrot, 2012.



Um outro aspecto importante deste modelo é o ciclo de quatro anos sobre a mesma temática aplicada em lugares diferentes. Isto é muito importante por várias razões. O aprofundamento permite a constituição de conhecimentos e uma perícia sobre o assunto.

Ele permite também a constituição de uma rede de profissionais e especialistas e enriquecê-la.

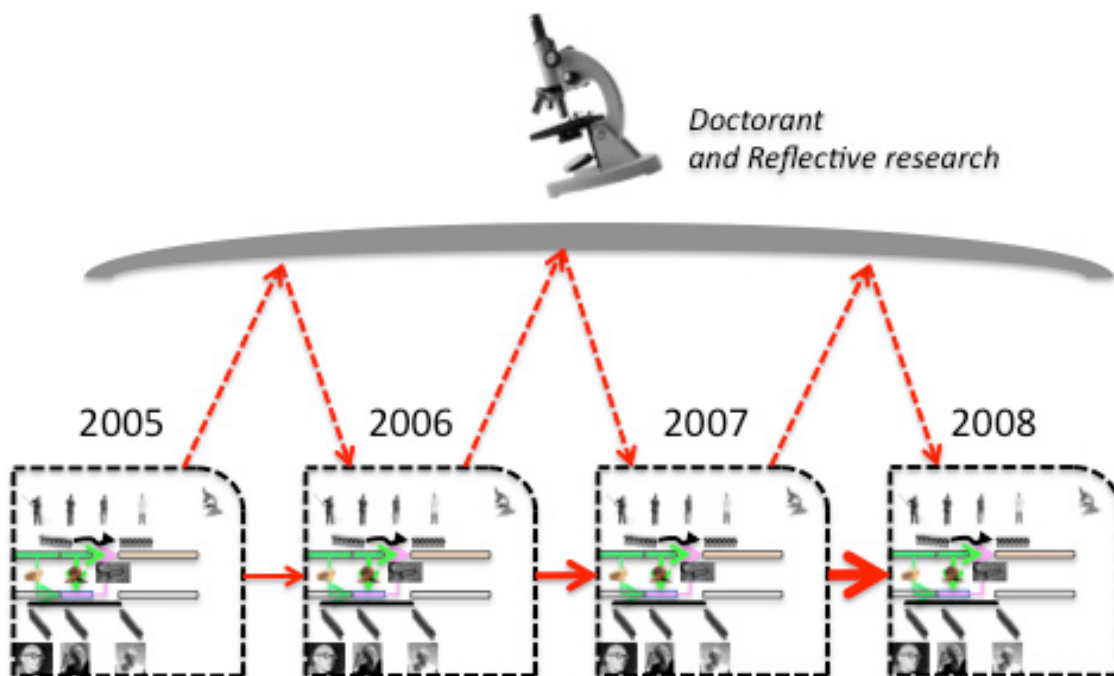
Ele permite, finalmente, criar um efeito “buzz” e desenvolve uma espera de um ano para o outro aumentando, assim, a presença da mídia e o impacto sobre o debate público.

É importante para isso desenvolver um suporte de comunicação dos trabalhos. Nós realizamos de forma sistemática um livro com artigos de síntese, painéis de exposições e um website. Todos estes elementos podem ser reunidos no final do ciclo numa revisão geral dos trabalhos. Se a sincronia for feita com as fases de debate público, esta exposição pode alcançar um grande público.

5 O MODELO DA PESQUISA REFLEXIVA APLICADA AO WORKSHOP

A reflexão que realizamos sobre o workshop da ENSA-M refere-se à postura do "profissional reflexivo" descrita por D.Schön (Schön, 1993). Como educador reflexivo em ação, o esforço de produção dos livros de apresentação a cada ano, não só permitiu recolher os trabalhos dos alunos, mas também produzir e voltar sobre diferentes registros do conhecimentos e à constituição progressiva do modelo de funcionamento.

Figura 6: Modelo quadrienal de pesquisa sobre os workshops
 Fonte: Hanrot, 2012.



O trabalho de Naceur Hénidi, desenvolvido numa tese de doutorado na ENSA-M, que será defendida até o final de 2012, foi também útil para a "análise estrutural" e a "construção de repertórios" (Schön, 1993) sobre a prática do workshop. Esta tese tem feito a observação de vários workshops que realizamos em Marselha. Naceur se interessou particularmente pelas posturas de projeto das equipes e a gestão dos conflitos de doutrina dentro das equipes. Poderíamos dizer que Naceur se interessou pela estrutura interna do workshop. Sua pesquisa corresponde a uma pesquisa-ação, na medida em que os resultados de suas observações foram incorporados no workshop seguinte, permitindo, deste maneira, melhorar a cada ano as

condições de ensino e de supervisão.

A outra pesquisa é conduzida por Julien Ineichen. Além de uma abordagem ampliada a um corpus de workshops praticados hoje no mundo inteiro, incluindo o workshop de Marselha, e um trabalho de definição e classificação, a problemática de Julien concentra-se nas interações entre o workshop com o seu contexto societal. Este trabalho irá verificar se o workshop de Marselha trouxe soluções originais sobre a dualidade entre expectativas pedagógicas do workshop e contribuição para o debate público. Veremos assim se o workshop da ENSA-M pertence a uma categoria já estabelecida ou em processo de estabelecimento.

6 EM CONCLUSÃO

Através deste artigo, apresentamos um modelo de organização de workshops que se baseia em uma cooperação de ensinamentos sobre ciclos de quatro anos e é embasada numa pesquisa reflexiva. Este modelo permite desenvolver uma interação fecunda entre pedagogia e debate público. Portanto, poderíamos considerar ter trazido uma resposta à questão de saber como articular as expectativas pedagógicas do exercício à contribuição ao debate público vigente. No entanto, essa articulação poderia ser distorcida no caso de parceria financeira com uma instituição ou associação que está ela mesma envolvida no debate público. Se o ato pedagógico é de qualidade, o tema e os resultados do workshop entram numa instrumentação de posicionamentos públicos da instituição e podem limitar a liberdade de expressão e de proposição em favor da palavra da instituição e de sua estratégia. É, portanto, necessário neste caso, ficar vigilante sobre a autonomia pedagógica do workshop que é a melhor garantia de contribuições úteis para o debate público.

7 REFERÊNCIAS

- CHALLAS, Y. DUBOIS-TAINE, G. *La ville emergente*, Paris : Ed de l'Aube, 1997
- DONZELOT, J. *La ville à trois vitesses : gentrification, relégation, périurbanisation* – Paris : Revue Esprit, 2004
- HANROT, S. *Workshop 2005-2006 : Les embarcadères J4-Frioul* - ENSA-Marseille ed. 2006,
- HANROT, S. *Workshop 2006-2007 : Du J4 à l'Estaque*- ENSA-Marseille ed. 2007,
- HANROT, S. *Workshop 2007-2008 : Du Vieux Port à la Pointe Rouge* - ENSA-Marseille ed. 2008,
- HANROT, S. *Workshop 2008-2009 : le Vieux Port de Marseille* - ENSA-Marseille ed. 2009,
- L-AST, L'atelier sans tabou – Marseille 2009 – in : www.marseille.archi.fr/bateaubus/vieuxport/projets.html
- L-AST, l'association L-AST – Marseille 2012 : www.lateliersanstabou.fr
- MANGIN, D. *La ville Franchisée - formes et structures de la ville contemporaine* - Paris : Editions de la Villette, 2004
- SECHI, B. *Première leçon d'urbanisme* - Bernardo Secchi - Editions parenthèses - Marseille 2006
- SCHON, D. *Le praticien réflexif. À la recherche du savoir caché dans l'agir professionnel* – Montréal : Éditions Logiques, 1993.
- SRU, *LOI 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains* in : <http://www.legifrance.gouv.fr/>