

La percepció de la ciutat
Una experiència didàctica
a l'Hospitalet de Llobregat

Enric Bertran i González

Alfred Paredes i Poy

Ernesto Sánchez García



ice
.....

Institut de Ciències de l'Educació
UNIVERSITAT DE BARCELONA



Ajuntament de L'Hospitalet

LA PERCEPCIÓ DE LA CIUTAT

**Una experiència didàctica
a l'Hospitalet de Llobregat**

ENRIC BERTRAN i GONZÀLEZ
ALFRED PAREDES i POY
ERNESTO SÁNCHEZ GARCÍA

LA PERCEPCIÓ DE LA CIUTAT

**Una experiència didàctica
a l'Hospitalet de Llobregat**

ice
.....



Ajuntament de L'Hospitalet

Aquest treball va ser guardonat amb el X Premi Pau Vila, concedit per l'ICE de la Universitat de Barcelona.

Primera edició, 1994

La reproducció total o parcial d'aquesta obra per qualsevol procediment, compresos la reprografia i el tractament informàtic i la distribució d'exemplars mitjançant lloguer o préstec públics, resta rigorosament prohibida sense l'autorització escrita dels titulars del «Copyright», i estarà sotmesa a les sancions establertes a la Llei.

© Enric Bertran i González, Alfred Paredes i Poy, Ernesto Sánchez García

I.S.B.N.: 84-88.795-13-0
D.L.: L-440-1994

Imprimeix: Poblagràfic, S.A. Av. Estació, s/n. La Pobla de Segur (Lleida)

A Lluís Casassas i Simó, mestre i amic

Com a penyora del nostre més sincer reconeixement a un home que va saber transmetre, amb esforç, fidelitat i amor, un llegat inestimable de cultura i civilitat.

ELS AUTORS

NOTA PRELIMINAR

Amb aquesta nota els autors volen expressar el seu agraïment a les diverses persones que els han donat suport en realitzar aquest treball, en especial a Jaume Busquets, José Domingo Barbero, Pilar Lázaro i Pilar Sarasa, sense l'ajut de les quals aquest llibre no hauria assolit ni el seu contingut ni la seva forma actuals.

PRÒLEG

PRÒLEG

Des de principis del segle actual, hi ha a Catalunya, venturosament, grups de pedagogs —sovint unes determinades individualitats, aïllades— que s'han interessat i s'interessen per unes renovades i profundes modificacions de les actituds i activitats pedagògiques. Sempre ens ha cridat l'atenció, com a geògrafs, que la pedagogia activa preconitzada en aquests casos sovint s'afermava en treballs i mètodes de caràcter geogràfic. Es tractava i es tracta, és clar, de la geografia contemporània, profundament modificada des de finals del segle XVIII, i que apareixia com una disciplina força ben definida i endegada, especialment per geògrafs alemanys i francesos, des dels dos darrers decennis de la centúria passada, ara fa un segle, aproximadament.

En realitat la geografia es convertia, en la seva projecció pedagògica, en una eina decisiva per acostar l'infant, especialment, al seu entorn natural, incitar-lo a unes observacions i encetar, a unes edats adients, unes certes reflexions. Les relacions paral·leles que s'establien amb les figuracions gràfiques dels territoris —les representacions cartogràfiques, els mapes— motivaven ja el desenvolupament de conceptes bàsics, tals com la localització, la situació i l'orientació. Les observacions i les possibles reflexions s'estenien després a l'entorn físic i biogeogràfic (el relleu, el clima, les aigües, la vegetació) i podien assolir també el paisatge humà, en particular el del món rural, fos propi o fos aliè a l'infant o a l'estudiant (les cases, els camins, els pobles, els conreus).

Per altra banda, cal també subratllar-ho, les expressions de tot el que s'havia observat podien ser ben diverses: descripcions orals o escrites i,

singularment, una gran diversitat de gràfics (itineraris, dibuixos, plantes de cases, plànols, croquis, maquetes, mapes).

D'aquesta manera, hom podia efectuar uns aprofundiments en l'entorn propi o proper i uns acostaments als entorns aliens. La complexitat i la diversitat que podien presentar tots aquests fets i totes aquestes coses, i la varietat i heterogeneïtat també de les possibles expressions deuen explicar, en gran part, l'interès pedagògic que, en unes escoles on l'ensenyament volia ser actiu, assolien els mètodes geogràfics.

Recordem que Pau Vila ens comentava que ell valorava ja la geografia com a eina pedagògica abans de la seva "conversió" a la nostra disciplina, volem dir com a professor de geografia i com a investigador, fet que no es produirà fins una quinzena d'anys després d'haver iniciat l'Escola Horaciana, tal com hem explicat nosaltres mateixos en altres ocasions. Una valoració del que aquests mestres efectuaven, durant el segon al quart decenni d'aquest segle, ens mostra, a més, que a través de la geografia aconseguien de l'estudiant no sols el desenvolupament de certes facultats i uns determinats aprenentatges sinó uns resultats psicològics més globals, amb una certa síntesi de coneixements i d'afectes. En aquest sentit, la geografia —amb més exactitud encara, el coneixement geogràfic de l'entorn i del país— es convertia en un instrument educatiu de primera categoria. Juntament amb l'estudi i les consideracions al voltant de la història i de la llengua, la geografia esdevenia una eina essencial per a copsar i assimilar correctament la identitat de la pròpia terra i de la pròpia col·lectivitat, de la qual l'infant o l'adolescent formava part.

Els continguts preferents d'anàlisi han estat diversos al llarg dels anys. Es cert que inicialment es concedí un valor destacat a l'estudi de l'entorn natural: a les formes del terreny, als cursos fluvials, als boscos. Però aviat s'hi incorporà, a les àrees rurals, la consideració dels nuclis de població i les activitats paral·leles, agrícoles, ramaderes o forestals. A partir del vuitè decenni en particular, aquests enfocaments i aquestes anàlisis entronquen amb l'esperit ecologista, que s'obre pas decisivament en una gran part del cos social: conservació de la natura, control de la degradació ambiental, manteniment d'equilibris que es consideren acceptables i convenients. De nou, desemboquem en uns nivells i objectius clarament educatius, que ultrapassen els simples coneixements. Tots aquests fets es reflecteixen ja, evidentment, en diversos treballs, alguns d'ells ben dig-

nes de ser destacats, presentats als Premis Pau Vila, col·lecció a la qual pertany la publicació que tinc l'honor de presentar.

Incorporar plenament l'estudi de la ciutat (els carrers, els eixos urbans, els barris, la visió global de la unitat urbana) va ser més tardà. En la preparació intel·lectual prèvia d'aquestes qüestions conflueixen no solament diverses branques de la geografia —les especialitats urbana i regional, en particular— sinó enfocaments i continguts de matèries ben diverses, com són bàsicament l'urbanisme, per una banda, i la història i la sociologia urbanes, per l'altre costat.

Nosaltres voldríem insistir —i possiblement aquest és, en definitiva, l'únic motiu que justifica el present pròleg, a part de dir unes merescudes paraules sobre els seus autors— que aquest llibre no constitueix una contribució més als estudis existents, amb objectius pedagògics, de geografia urbana. El treball està concebut amb un nou biaix, tot cercant l'estímul necessari per encetar un actiu i profitós esforç per part de l'infant o l'adolescent. Diguem immediatament que els autors són tres mestres que han treballat, des del primer moment, conjuntament amb llurs deixebles, tot assajant de promoure un coneixement i una reflexió al voltant del propi entorn urbà.

El plantejament inicial del problema arrenca de nous enfocaments que de la geografia es té, als Estats Units especialment, des de mitjan sisè i tot el setè decennis del segle actual. Apareixen llavors "noves geografies", de les quals aconsegueix el més ampli ressò l'anomenada "geografia teòrica", fonamentada en alguns conceptes inèdits o poc aprofundits, fins aquell moment, i en tècniques quantitatives. D'aquestes qüestions, ja n'hem parlat nosaltres mateixos en altres ocasions, fa més d'una vintena d'anys (*Revista de Geografia*, Universitat de Barcelona, vol. V, 1971, i vol. VII, 1973), i no cal pas ara insistir-hi.

Un camí singular és seguit per alguns geògrafs, que insisteixen en aspectes fonamentalment psicològics, dins dels processos de coneixement dels diversos entorns, que és el que, fet i fet, la geografia vol aconseguir. En definitiva, el que l'infant i l'adolescent tenen de cada medi natural i social —i, per tant, del seu entorn urbà, possiblement per a ells quotidià— és una peculiar visió, resultat d'una experiència més o menys continuada i més o menys carregada d'unes certes valoracions. Els geògrafs que subratllen aquests significats cognoscitius són els que parlen de "mapes mentals" i de "geografia de la percepció". La paraula clau que

al·ludeix directament a les esmentades conseqüències de dits processos de l'intel·lecte seria probablement *imatge*. El mestre parteix d'aquestes imatges que sens dubte, d'una manera o altra, l'infant i l'adolescent tenen. Són imatges pròpies que posseeixen uns determinats valors i uns certs sentits personals. Es tracta de definir-les més correctament, d'enriquir-les, de diversificar-les.

Un geògraf nord-americà, Kewin Lynch, destacà, ja fa més de trenta anys (*The image of the city*, 1960), la importància d'aquestes imatges que els ciutadans tenen de llur pròpia ciutat. Ara fa vint anys, el professor Horacio Capel, un dels membres del Departament de Geografia de la Universitat de Barcelona més vivament interessat pels nous enfocaments i tendències de la nostra disciplina, destacà el decisiu paper de l'esmentat autor, en un notable i extens article sobre la geografia de la percepció: "L'interès per les característiques de la percepció, que el ciutadà corrent posseeix respecte de l'espai, arrenca de l'obra pionera i fonamental de Kewin Lynch sobre la imatge de la ciutat" (*Revista de Geografia*, vol. VII, 1973, p. 100). El fet que se subratlla, en definitiva, és que la ciutat física i objectiva esdevé, en cadascun de nosaltres, una "ciutat percebuda", una "ciutat viscuda".

Els nostres autors, en la present obra, projecten i apliquen amb molt d'encert aquests enfocaments i aquestes visions i vivències al camp de la pedagogia. D'aquesta manera es comprova que aquelles actituds d'avanguardia, dels amatents i il·lusionats mestres dels decennis segon al quart, amb algunes revifalles posteriors, especialment des dels anys setanta, no s'han perdut pas a Catalunya, malgrat discontinuïtats i maltempsades. No hem d'insistir pas en el contingut del llibre que el lector té entre mans. Aquest s'adonarà fàcilment que els autors malden per acostar la ciutat —en aquest cas, concretament, l'Hospitalet de Llobregat— a l'estudiant, a través dels seus diversos caires bàsics. Veurà també com escullen, suggereixen i presenten les diferents qüestions per a fer-les més interessants i més vives, i d'aquesta manera incitar i estimular llur correctes percepció, coneixement i comprensió. Nosaltres hi veiem un notable esforç per aprofundir i adequar les idees de K. Lynch al cas concret analitzat. Serà el lector qui haurà de jutjar si els autors han aconseguit plenament els seus objectius i si val la pena, en tants i tants casos semblants com hi ha, de seguir llurs plantejaments, mètodes i objectius. Nosaltres ens atrevim a pensar, i a predir, que, sens dubte, aquest serà un llibre suggeridor i fecund, que tindrà sortosament un bon nombre de seguidors.

Potser, tan sols, convindria que quedés ben clar que el millor coneixement sol comportar en si mateix nous horitzons i noves reaccions humanes. Conèixer millor és probablement un bon camí per a valorar amb més exactitud i adequació, i fins i tot per a estimar amb més força. Estimar!, no hem de pensar pas que constitueix un objectiu que queda lluny del nostre abast. Finalment, l'estimació col·lectiva comporta o pot comportar —no sempre amb facilitat, però sense que això motivi el nostre defalliment— una correcta conducta del cos social global. De nou, com ja hem al·ludit abans, assolim d'aquesta manera uns nivells educatius que ultrapassen el coneixement i l'aprenentatge i que fan referència a la persona tota i a la societat de la qual ella forma part.

* * *

Ja hem assenyalat que els tres autors —Enric Bertran, Alfred Paredes i Ernesto Sánchez— són mestres. Dos d'ells han efectuat estudis universitaris: Enric Bertran a la Universitat de Barcelona, on aconseguí la Llicenciatura de Geografia l'any 1980; Alfred Paredes a la Universitat Autònoma de Barcelona, on acabà la Llicenciatura d'Història l'any 1979. Dins dels estudis de Magisteri, Ernesto Sánchez cursà l'Especialitat de Ciències Socials. Enric Bertran és, des de fa set anys, secretari de la Societat Catalana de Geografia, filial de l'Institut d'Estudis Catalans; fou, dins de l'esmentada entitat, un estret col·laborador del professor Lluís Casassas, nom que ens plau de recordar especialment en la present ocasió, com a membre que sempre fou del Jurat dels Premis Pau Vila, i d'aquesta manera evocar la seva àmplia i fecunda tasca.

Des de fa uns anys, dits mestres s'han esforçat en una aplicació de projectes i mètodes pedagògics al grup d'infants i adolescents que tenien a llur càrrec i així aconseguir d'ells uns millors coneixements i aprenentatges, a través de l'anàlisi dels respectius entorns. Amb la utilització d'enquestes i mapes, especialment, han buscat d'estimular i endegar l'observació i la reflexió i d'afinar i aprofundir en les expressions escrites o gràfiques. Els treballs fonamentals per a preparar l'estudi i, en definitiva, el llibre que el lector té ara entre mans, foren efectuats en gran part durant el curs acadèmic 1991-1992.

Tenim entès, i ens sembla que no podia ser d'altra manera, que tots tres tenen en projecte continuar treballs semblants en barris i nuclis urbans propers. Els objectius immediats, Sant Ildefons i Cornellà; més en-

davant, és possible que comparin les diferents percepcions entre infants i adolescents habitants d'una ciutat amb les d'altres que viuen en sectors pròxims. No cal pas insistir-hi, però no volem deixar de manifestar amb quin goig esperem que tot això sigui aviat una realitat. Més enllà, manten-nos i més amplis projectes: aplicar mètodes semblants a altres ciu-tats o, encara més ambiciós, assajar de captar i endegar la percepció de fets més extensos i comprensius, potser que abastin tot Catalunya.

Nosaltres concloem que, a part de desigs i projectes dels tres autors, resta des d'ara l'obra ja feta, aquest llibre, com a estímul i com a pauta. Ja abans ho dèiem. Esperem que aquesta serà una publicació realment plena de suggerències i fecunditat i que servirà per a què mestres i pro-fessors ho apliquin a molts d'altres casos possibles. D'aquesta manera, el Premi Pau Vila aconseguit, no sols constituirà un merescut guardó, sinó també la seguretat d'un fruit esponerós en el futur.

JOAN VILÀ I VALENTÍ
Professor emèrit de la Universitat de Barcelona

**PER QUÈ UN TREBALL
SOBRE LA PERCEPCIÓ DE LA CIUTAT?**

CAPÍTOL I

PER QUÈ UN TREBALL SOBRE LA PERCEPCIÓ DE LA CIUTAT?

Actualment, ningú no posa en dubte que l'obertura de l'escola al medi és una de les línies mestres de l'ensenyament de la geografia a l'educació primària. Aquest principi conté una de les formulacions màximes de la pedagogia activa: l'entorn és per als alumnes una font inestroncable de coneixements que, convenientment aprofitada pel mestre, els facilita els aprenentatges.

Aquest corrent de pensament, amb una tradició a casa nostra que es remunta als temps de l'Escola Moderna de Ferrer i Guàrdia, de l'Escola Horaciana de Pau Vila i de l'Escola de Mestres de Joan Bardina, obliga el mestre a elaborar projectes de recerca per oferir-los als alumnes, de manera que, en posar-los a la pràctica, aquests puguin anar aprenent diferents tècniques de treball, esperonin el desenvolupament de determinats valors formatius i els permetin d'anar construint el seu propi coneixement.

En aquest sentit, val a dir, que bona part de les experiències didàctiques prenen, ja fa uns quants anys, el medi natural com a objecte d'estudi, restant en un segon rengle els fets humans; la ciutat era abordada als programes oficials d'una forma ben convencional. Darrerament, però, aquest plantejament ha començat a capgirar-se, perquè la ciutat es considera com el reflex de la història i la cultura dels pobles, perquè és a la

ciutat on la vida social abasta la seva màxima dimensió, perquè és la ciutat qui dicta les normes de comportament social dels individus.

La ciutat ha esdevingut, doncs, objecte d'estudi a l'ensenyament primari, que s'ocupa des del treball de les realitats més immediates a l'alumne als primers cursos —com és ara el carrer i el barri— fins a l'estudi més complex de la ciutat. Hom estudia el creixement de les ciutats a partir de les transformacions sorgides arran la Revolució Industrial; s'analitzen les funcions dels barris i les ciutats, com a centres de serveis, de mercat, de residència, de finances, de cultura, d'atracció i d'irradiació de capitals i de població d'un territori determinat.

Ningú, no qüestiona, a hores d'ara, la conveniència d'estudiar la pròpia ciutat. Tothom és conscient de la necessitat que l'alumne vagi integrant coneixements a partir de la realitat viscuda; hom creu necessari de començar per l'estudi de la realitat més immediata per poder fer el gran salt que suposa encetar l'anàlisi de les més allunyades.

On, potser, hi hagi més discrepàncies sigui a l'hora de triar la metodologia del treball. S'ha de convenir que tot procés educatiu és complex. Moltes vegades els alumnes no tenen el més mínim interès a aprendre el que els programes oficials estableixen que cal estudiar o el que el professor pretén de treballar. No existeix, doncs, el condicionant bàsic del procés d'aprenentatge: les ganes d'aprendre. Si el mestre no aconsegueix d'estimular els alumnes en aquest sentit, la seva feina esdevindrà baldera.

Per aconseguir d'esperonar el procés d'aprenentatge, el mestre ha de mantenir una reflexió constant sobre els coneixements que vol transmetre i sobre la metodologia amb què vol fer-ho. Les dificultats sorgeixen quan el mestre ha de fomentar la curiositat de l'alumne per aquells aspectes de la geografia pels quals aquest sent menys interès.

No es difícil de trobar un punt d'interès en un alumne, però no és gens fàcil de trobar-ne un que esdevingui útil per a la totalitat del grup-classe. En aquest sentit, val a dir que el marc on és més senzill d'organitzar el treball de la geografia és el context social en què es mouen els alumnes. Cal convenir, però, que l'ensenyament de la geografia esdevé difícil en medis socials on la comunitat extraescolar considera aquesta disciplina poc útil per a la preparació laboral de l'estudiant, sobretot si es compara amb les matèries fins ara enteses com a pròpiament científiques, com és el cas de la matemàtica.

El mestre ha de maldar per trencar la consciència social que suposa aquesta compartimentació conceptual entre matèries científiques i humanístiques. No ja només pel caire científic que han pres aquestes darreres, sinó també per la seva capacitat de desenvolupar en els alumnes aptituds mentals, tant des del punt de vista cognoscitiu com afectiu.

Si es parteix de la base, ara gens contestada, que l'aprenentatge de la geografia ha de fonamentar-se en l'experiència directa de l'entorn de l'alumne, esdevé de cabdal importància saber com aquest entorn és percebut per l'estudiant. La teoria constructivista —que és ara una de les doctrines vigents de l'ensenyament— considera que l'alumne, en el seu procés d'aprenentatge, no fa altra cosa que integrar nous coneixements a partir d'uns de preexistents. La funció del mestre és l'adequada seqüenciació de noves percepcions que permetin l'alumne la seva assimilació, és a dir la progressiva construcció del seu camp de coneixements.

Fins ara, bona part dels esforços dels ensenyants en el camp de la geografia han anat dirigits a fomentar la capacitat dels alumnes d'organitzar dades i d'interpretar mapes i fotografies. S'han fet pocs treballs didàctics sobre la concepció de l'espai i de les relacions que s'hi estableixen. Una de les conseqüències d'aquest plantejament ha estat que els alumnes perceben certs elements de la ciutat, però no tenen prou consciència de les àrees urbanes. Aquest fet és degut a què els mapes i les fotografies tenen tirada a centrar-se en els detalls particulars, sense tractar-los en el seu conjunt.

Una de les investigacions fetes sobre la percepció del fet urbà que va tenir una importància cabdal, pel que significava d'innovació, va ser l'obra de Kewin Lynch *The image of the City*. En aquest treball, Lynch entén la ciutat, no com una realitat en si mateixa, sinó com un espai percebut pels seus habitants. Qualsevol ciutadà té vincles amb una o altra part de la seva ciutat, i la seva imatge està impregnada de records i significats. Els ciutadans són, doncs, actors i espectadors alhora; si bé, la seva percepció de la ciutat no és contínua, sinó més aviat parcial i fragmentària. Per a la seva anàlisi Lynch parteix del concepte de legibilitat: "la facilitat amb la qual hom pot reconèixer i organitzar en una part coherent les diverses parts del paisatge urbà".

La importància de l'estudi de la ciutat ve també determinada pel fet que en el procés d'orientació, el vincle estratègic és la imatge ambiental, la representació mental generalitzada del món físic que posseix l'indivi-

du. La imatge com a sensació immediata i record d'experiències anteriors permet l'individu de desplaçar-se ràpidament i fàcil; així mateix, un ambient ordenat permet accentuar com a ampli marc de referència, com a organitzadors de l'activitat, les creences i el coneixement. Aconseguir aquesta imatge donarà un marc eficaç per a l'adquisició constant de noves informacions.

Així, una imatge nítida del contorn constitueix una base útil per al desenvolupament individual; permet a l'alumne d'establir una relació harmoniosa entre ell i el seu món exterior. Aquesta relació és la que nosaltres identifiquem com arrelament. Alhora aquest arrelament pot esdevenir un instrument per el desenvolupament d'un sentit crític i creatiu.

Què és una ciutat? Aquesta és la pregunta que l'alumne ha d'entendre i de saber contestar. Perquè això sigui possible, el mestre ha de contemplar dos aspectes fonamentals: En primer lloc i a nivell teòric, quins són els eixos explicatius que ens apropen al coneixement de la ciutat. En segon lloc, per què és important conèixer la ciutat.

Seria pretensions voler donar una solució total i definitiva a aquestes preguntes. La intenció dels autors no és altra que treballar en la recerca d'unes respostes, conscients que aquesta és una tasca que difícilment es pot cloure, que exigeix d'un procés constant de reflexió, que demana revisions conceptuals. En aquesta sentit, es presenta una experiència feta al CP Ramon Muntaner de l'Hospitalet de Llobregat, durant el curs acadèmic 1991-1992, amb una cinquantena llarga d'alumnes de vuitè d'EGB. Amb aquesta experiència es procura de valorar com els habitants d'una ciutat perceben individualment, però també col·lectiva, el seu entorn. I és a partir d'aquí que s'elabora una proposta de treball que intenta donar resposta a les preguntes formulades i, al mateix temps, pretén millorar la imatge que l'alumne percep de la seva ciutat.

EL MARC DE L'EXPERIÈNCIA

CAPÍTOL II

EL MARC DE L'EXPERIÈNCIA

I. EL MARC URBÀ

L'Hospitalet de Llobregat és una de les ciutats que constitueixen la conurbació barcelonina. Si com va dir el Poeta, Barcelona és la ciutat de riu —Llobregat— a riu —Besòs— estesa, l'Hospitalet és només un conjunt de barris del sector ponentí d'aquesta magna realitat urbana que depassa els termes municipals, situat entre Barcelona i el riu Llobregat.

L'extensió actual del terme municipal de l'Hospitalet de Llobregat és de 12,56 km², amb una població censada de 272.578 habitants, el 1991. Els seus límits, de vegades imperceptibles en confondre's la seva trama urbana amb la de municipis termeners, són Barcelona i Esplugues pel nord, Barcelona per l'est, Barcelona i la riba del Llobregat, que fa de terme amb el Prat, pel sud, i Cornellà i Esplugues per l'oest.

Des d'un punt de vista geogràfic, hom hi distingeix dues àrees ben diferenciades de mar a muntanya: la maríma i el samontà. Al sud del traçat de la via de la RENFE de Barcelona a Vilafranca —que discorre aproximadament per la cota de 20 m sobre el nivell del mar—, se situa la Maríma, que abasta el territori situat pròpiament a la plana deltaica, entre els 5 i 20 m sobre el nivell del mar, sobre els terrenys guanyats al mar, amb la sedimentació mil·lenària dels arrossegalls aportats pel Llobregat. En

aquesta àrea, pantanosa fins al segle XIX, una capa de llim colga una gran diversitat de materials sorrencs, de grava i d'altres matèries tosques. Amb la dessecació dels aiguamolls, la Marina esdevingué un terrer agrícola òptim, gràcies a la fertilització que suposà el regadiu facilitat amb la construcció del canal de la Infanta o de l'Esquerra del Llobregat. Ja els anys setanta, la resta de sòl agrícola disponible va ser requalificat com a sòl urbà, cosa que acabà per convertir l'agricultura en un fet residual, en benefici de la progressiva ocupació industrial i residencial. La Marina abasta les tres quartes parts de la superfície municipal del terme, tot incloent els barris Centre-Sant Josep, Santa Eulàlia, la zona industrial del Camí del Mig, Polígon Gornal, Ciutat Gran Via, Bellvitge, la Bomba, la Marina i Can Pi.

El traçat del ferrocarril de Vilafranca ressegueix una sèrie de terrasses quaternàries que constitueixen el punt de transició entre la Marina i el Samontà, la part muntanyosa del terme. Aquestes terrasses són molt riques en argiles, cosa que comportà la instal·lació de nombroses bòbiles per subministrar materials de construcció al ràpid creixement residencial de Barcelona. La importància d'aquests establiments industrials fou tal que s'arribà a parlar de l'Hospitalet de Llobregat com la Bòbila de Barcelona.

El Samontà, pròpiament dit, se situa al damunt de les terrasses quaternàries i dels contraforts meridionals del Collserola, entre els 20 i els 80 m sobre el nivell del mar. Els materials que hi predominen són els llims i les argiles quaternàries, amb intercalacions de concrecions calcàries i de còdols procedents dels relleus propers. Abans de la seva conversió en col·lectors i clavegueres, nombrosos torrents i rieres (els torrents d'en Nyat —anomenat, també, barranc d'Esplugues— i de Can Cervera —denominat, també, de Can Vidalet—, que formen la riera de la Creu i la rambla Marina; el torrent de Pubilla Cases —dit, també, del Cementiri—; els torrents de Ca N'Oliveres i del Neguit, que desguassen al torrent Gornal; i la Riera Blanca) que davallaven del Mont d'Ossa o Sant Pere Màrtir hi afaçonaren un relleu ondulat, amb alguns pujols com el turó de la Torrassa (45 m), el turó de les Planes (55 m) o el turó de Can Serra (60 m), testimonis del nivell anterior a l'erosió. Avui, aquest relleu és difícil de percebre, a causa de la completa urbanització del paisatge, totalment ocupat per les edificacions. Aquesta àrea, juntament amb les terres deltaïques superiors, es coneix amb la denominació de Samontà, que vol designar aquestes terres de secà, fa anys dedicades al conreu de cereals i de

vinya. El Samontà constitueix la quarta part de la superfície municipal del terme, tot aplegant els barris de la Torrassa, Collblanc, la Florida i les Planes, Pubilla Cases, Can Serra i Sanfeliu.

A començ del segle XX, el terme municipal de l'Hospitalet de Llobregat mesurava 21 km², estenent-se des del coll de Finestrelles, als vessants de Sant Pere Màrtir fins al far del Llobregat. La superfície del terme municipal va ser reduïda, principalment, a causa de dues annexions fetes a favor de Barcelona: la primera, el 1920, representà la segregació de prop de 900 ha de la Marina, amb motiu del projecte de construir el port franc de Barcelona i de la construcció de l'àrea industrial de la Zona Franca, cosa que representà el trasllat del límit municipal meridional de l'Hospitalet al traçat del ferrocarril de Vilanova; la segona, el 1933, afectà 50 ha del Samontà, situades al nord de Pubilla Cases, en ocasió de la prolongació de la Diagonal, cosa que representà el retrocès del límit septentrional del terme des de la muntanya fins a la cota de 90 m, entre la Diagonal i la N-II. Durant el segle XIX, s'havien realitzat segregacions més modestes a favor dels aleshores municipis de les Corts de Sarrià i Sants.

La carta fundacional de l'Hospitalet de Llobregat es remunta a principis del segle XII, amb l'acta de consagració de l'església de Santa Eulàlia de Provençana (1101), el domini parroquial de la qual abastava des de Sant Pere Màrtir al mar, delimitació que coincideix força amb el terme municipal anterior a les segregacions fetes a favor del municipi de Barcelona en aquest segle. A les acaballes del segle XI, però, un incipient nucli de cases ja havia començat a desenvolupar-se a l'entorn de l'Hospital de la Torre Blanca —després anomenat de Provençana—, bastit sobre el camí ral, prop de Cornellà, per tal de donar aixopluc als viatgers que arribaven al capvespre prop de Barcelona, quan les muralles de la ciutat eren tancades. Aquest camí ral —anomenat, sovint camí de Cornellà—, era una variant del camí ral de Barcelona a Martorell, que se'n separava al turó dels Enforcats —a l'actual plaça d'Espanya de Barcelona— i el retrobava a Sant Feliu, després d'haver comunicat Sants, l'Hospitalet i els altres pobles de la riba esquerra del Llobregat. Aquest camí, tot i la insalubritat dels terrenys que travessava —plens d'aiguamolls i de banyols— era un camí freqüentat, ja que constituïa la principal via d'accés a Barcelona dels pagesos de Cornellà i de l'altra riba del riu, que travessaven el Llobregat amb la barca de Sant Boi.

Aquest agrupament de cases va ser conegut aviat amb el nom de la Poble de l'Hospitalet. Durant molts anys, aquest poble va ser habitat per pagesos i menestrals, que portaven una existència estretament lligada a la presència propera de la Ciutat Comtal, cosa que els va suposar haver de patir les sotragades provocades pels conflictes bèl·lics que patí Barcelona al llarg dels segles. Durant tot aquest temps, els efectius demogràfics seran ben modestos si els comparem amb l'actualitat: dels 250 habitants, segons el fogatge de 1359, l'Hospitalet passa a tenir-ne 504 el 1740; hauran calgut, doncs, quatre-cents anys per doblar la població.

El cens de 1860, que comptabilitza 3.311 habitants, assenyala ja un creixement significatiu. Bona part de la població és al nucli central (2.430 habitants), mentre que la resta es reparteix, sobretot, entre Santa Eulàlia i Collblanc. Són els anys de les primeres implantacions tèxtils, que constitueixen el preludi de la història demogràfica de l'Hospitalet durant el segle XX. A finals del segle XIX, es construeix un primer eixample cap el sud, estructurat en un tram ortogonal, definit pels carrers ara anomenats Príncep de Bergara, Rossend Arús i Josep M. de Sagarra. En aquest eixample, s'hi ubicarien el mercat, les escoles i l'ajuntament. El segon eixample, que data ja de principis del segle XX, s'organitzà a l'entorn de la rambla de Just Oliveras.

La història demogràfica de l'Hospitalet de Llobregat durant el segle XX és la crònica d'un creixement espectacular, a causa de l'arribada massiva d'immigrants, sobretot durant les dècades del cinquanta i seixanta. L'Hospitalet comença el segle duplicant amb escreix la seva població (dels 4.948 h. el 1900 passa a 12.360 el 1920); és l'època de la plena industrialització de Santa Eulàlia, amb la implantació de nombroses fàbriques tèxtils, i de l'arribada del tramvia a Collblanc, a través de la carretera de Sants, cosa que esperonà el desenvolupament urbà d'aquest barri de l'Hospitalet. Durant la dècada dels vint, s'esdevé un increment important de la població, que arriba a triplicar-se (dels 12.360 h. el 1920 es passa a 37.650 el 1930); són els anys de la gran demanda de mà d'obra, a causa de les obres del metro i de l'Exposició Internacional, que suposarà una arribada massiva de població forana —que hom denomina primera onada immigratòria— provinent, sobretot, de Múrcia. La barriada Collblanc-la Torrassa —la més ben comunicada amb Barcelona, a través del tramvia— és ja la més poblada (21.185 h. el 1930), amb més de la meitat dels efectius de la ciutat; el Centre en té 8.634 i Santa Eulàlia 6.124.

Durant els anys trenta i quaranta, tot i el sotrac que suposa la Guerra Civil, l'Hospitalet continua augmentant els seus efectius demogràfics, bé que a un ritme un xic més moderat (51.249 h. el 1940 i 71.580 el 1950). A partir de 1950, però, es produeix la represa de l'arribada massiva de gent forana —la segona onada immigratòria—, cosa que representarà la quadruplicació de la població en només vint-i-cinc anys: dels 71.580 h. del 1950 es passarà a 280.640 el 1975. La desmesura de l'onada immigratòria, aquest cop procedent, sobretot, d'Andalusia i Extremadura, impossibilitarà que es repeteixi el procés d'integració que es donà amb la immigració murciana dels anys vint i significarà una gran transformació del teixit social i urbà de l'Hospitalet de Llobregat. Des del punt de vista social, la població de l'Hospitalet assolirà un elevat percentatge de gent forana —una quarta part de la població serà andalusa, a la qual caldria d'afegir els fills d'aquests immigrants—, en uns moments en què la manca de llibertats polítiques i lingüístiques impedirà el desenvolupament dels necessaris plans d'integració. Des del punt de vista urbanístic, representarà un creixement forassenyat de la ciutat, que es traduirà en la promoció massiva d'habitatges de baixa qualitat —gràcies a una especulació del sòl sense precedents i amb no pocs casos de corrupció— i al desenvolupament d'una xarxa viària en forma de teranyina i mancada de la necessària visió de conjunt, que modelaran plegats una ciutat de tipus dormitori i suburbial, amb dèficits de tota mena, que representen un autèntic caos urbanístic. La conseqüència principal de tot plegat fou la creació d'una ciutat inconnexa, amb uns barris desvinculats entre si —a causa en bona part de les dificultats amb què topa el transport interurbà, si més no abans de la perllongació del metro fins a la Feixa Llarga—, sense espais verds que assegurin les relacions socials dels ciutadans i on els seus habitants tenen molt poca consciència de formar part d'una mateixa ciutat.

Encara sort, que el creixement demogràfic s'ha aturat, i no s'han acomplert les previsions desenrotllistes que pronosticaven l'arribada als 300.000 habitants el 1981 —l'Hospitalet es quedà aleshores amb amb "només" 294.033 h. El 1991, la població censada davallà a 272.578 habitants; les causes cal atribuir-les al descens de la taxa de natalitat i a la inversió del saldo migratori, durant la dècada dels vuitanta. En resta la "glòria" de ser la novena ciutat de l'Estat espanyol en nombre d'habitants i la segona de Catalunya.

La ciutat de l'Hospitalet ocupa actualment la totalitat de la part septentrional del terme municipal. Alguns dels seus barris arriben a formar

un continu urbà amb Barcelona, Esplugues i Cornellà de Llobregat, però entre ells apareixen les vies fèrries, les àrees industrials i l'autovia, que esdevenen importants obstacles a la relació entre ells. En aquest sentit, hom pot dir que les dues línies de la RENFE —la de Barcelona a Vilanova i la de Barcelona a Vilafranca— que divergeixen en entrar a l'Hospitalet procedents de Barcelona, estructuren la ciutat de l'Hospitalet en tres grans àrees o barriades: una, situada al nord de la línia fèrria Barcelona—Vilafranca, està formada, de llevant a ponent, pels barris de la Torrassa, Collblanc, la Florida i les Planes, Pubilla Cases, Can Serra i Sector Sanfeliu; una segona, situada al sud i a l'est de la línia fèrria de Barcelona a Vilanova, està constituïda pels barris de Santa Eulàlia de Provençana i el Polígon Gornal, als quals cal afegir els barris de Can Pi i Ciutat Residencial Granvia, ubicats al sud de l'autovia de Castelldefels; i una tercera, emmarcada per les dues vies fèrries, està formada pels barris Centre-Sant Josep i Bellvitge —separat aquest per una zona industrial, però ben connectat pels carrers que la travessen, sobretot des del soterrament de la via del Carrilet.

La presència d'aquestes barreres ha estat un obstacle notable a l'hora de cohesionar les diferents barriades de la ciutat, que sovint han viscut d'esquena les unes a les altres, establint una relació més directa amb Barcelona o d'altres municipis, que no pas entre elles. Aquest fet s'ha traduït en una falta de consciència urbana dels habitants de l'Hospitalet de Llobregat envers la seva població, per altra banda mancats d'una integració social al país que els ha acollit, cosa que ha augmentat les dificultats amb què topen els projectes d'estructurar de manera cohesionada els diversos barris del municipi.

El barri de *la Torrassa* està situat al nord-est de Santa Eulàlia, delimitat per la Riera Blanca, que el separa del barceloní barri de Sants, per la línia de la RENFE, que marca el límit amb Santa Eulàlia, i pel torrent Gornal, que fa de partió amb la Florida. A primers de segle, la Torrassa era sobretot camps de conreu, amb molt poca presència industrial i residencial, reduïda, aquesta, a la presència d'un grup de cases de tipus anglès. Durant els anys vint, es féu una divisió parcel·lària, sense cap planificació urbanística, cosa que va permetre ofertar una gran extensió de sòl edificable, per tal de satisfer la demanda generada per la primera onada immigratòria, al temps que va generar un model de barri desestructurat amb una gran quantitat de dèficits infraestructurals. La Torrassa va esdevenir, així, un precursor dels grans barris dormitoris de la perifèria barce-

lonina, passant dels 3.810 h. del 1920 als 21.185 censats els 1930. Actualment (1991), té 24.411 habitants.

El barri de *Collblanc*, el nom del qual prové del color de l'argila explotada en diverses bòbiles, està situat al nord de la Torrassa. La delimitació de Collblanc resta establerta, com en el cas de la Torrassa, pels carrers que aprofiten les valls de la Riera Blanca i del torrent Gornal. Aquest barri, originat a l'entorn d'un hostel situat en la carretera de Madrid, no es desenvolupà fins els anys vint, amb les obres de l'Exposició i del metro. La connexió de la trama urbana de la Torrassa i Collblanc amb el barri de Sants, la llunyania del centre de l'Hospitalet i les bones comunicacions amb Barcelona, tant subterrànies com de superfície, han fet que aquests dos barris orientessin les seves relacions vers Barcelona, cosa que impedí la consolidació de la consciència de pertànyer a l'Hospitalet. El 1991, Collblanc tenia 24.215 habitants.

El barri de *la Florida* va ser fins la dècada dels cinquanta —època fins la qual era popularment anomenat les Planes— un espai agrícola, amb vinyes i garrofers, i algunes bòbiles. Com a resultat d'una urbanització massiva, el 1960 tenia 27.630 h. Actualment (1991), en té 46.230, incloent-hi el barri de les Planes. En aquest barri, hi ha el Parc de les Planes —el més gran de la ciutat—, com a resultat de l'adquisició per part de l'ajuntament dels solars de diverses fàbriques i bòbiles. La Florida forma un continu amb Collblanc-la Torrassa, a ponent amb Pubilla Cases i serveix de límit l'av. d'Isabel la Catòlica, i al sud amb el Centre, servint de partió la RENFE.

El barri de *Pubilla Cases* es desenvolupà els anys seixanta sobre unes terres que fins aleshores havien estat destinades a l'agricultura de secà. L'origen del nom prové del gran casal de la Pubilla Cases construït a la segona meitat del segle XVIII; és l'element monumental més valuós del patrimoni de la ciutat. És un barri format sobretot per blocs de pisos entre mitgers de quatre o cinc plantes que constitueixen un continu urbà amb el barri de Can Vidalet d'Esplugues de Llobregat. Pubilla Cases és, juntament amb la Florida, el barri amb més densitat de població del municipi. El 1991, tenia 30.197 habitants.

Al sud de Pubilla Cases, hi ha el barri de *Can Serra*, separat del barri Centre pel ferrocarril de Vilafranca, i de la Florida pel parc de les Planes. Can Serra és un polígon de blocs de pisos de fins a catorze plantes, que

es començà a construir el 1964. Can Serra té, actualment (1991), 13.068 habitants.

Al nord-oest del terme, tocant a Esplugues i a la Ciutat Satèl·lit de Sant Ildefons de Cornellà, hi ha el barri del *Sector Sanfeliu*, format en la dècada dels seixanta. Aquest barri resta separat de Can Serra pel parc de Can Boixeres i del barri Centre pel ferrocarril de Vilafranca, que en constitueixen, respectivament, els límits oriental i meridional. El barri es desenvolupà els anys seixanta, al voltant de dos minúsculs nuclis de població que centraven les activitats agrícoles, fins aleshores predominants en aquest indret. Ara és un barri on alternen els blocs de pisos amb les cases entre mitgeres, de tres a cinc plantes, que van substituir bona part de les antigues cases autoconstruïdes pels primers estadants del barri. Actualment, és travessat per la Ronda de Dalt, cosa que ha millorat notablement l'accessibilitat del barri amb vehicle privat; resta pendent, però, millorar l'accessibilitat del barri des del centre de l'Hospitalet, cosa que al llarg dels anys ha arribat a crear un sentiment de marginalitat respecte la resta del nucli urbà de l'Hospitalet, a l'ensem que ha orientat els fluxos comercials cap el barri de Sant Ildefons. El 1991, tenia 6.906 habitants.

El barri de *Santa Eulàlia de Provençana* està situat a llevant del terme, separat per la Riera Blanca del barri barceloní de la Bordeta, amb el qual s'uneix sense solució de continuïtat, i del barri Centre-Sant Josep per la via fèrria de Barcelona a Vilanova. Aquest barri s'originà a l'entorn de l'església romànica de Santa Eulàlia de Provençana, enllà l'edat mitjana; el primer desenvolupament es produí com a expansió de la Bordeta —una part de la qual havia pertangut al terme de l'Hospitalet—, al llarg de la carretera de Barcelona a Cornellà, a partir de mitjans del segle XIX. En aquests anys, s'esdevé el trasllat de nombroses indústries de Barcelona a les poblacions properes (Sant Martí de Provençals, Sant Andreu de Palomar, Sants, etc.), on els fabricants cercaven una reducció de la pressió fiscal i l'allunyament de les reivindicacions obreres a través de les organitzacions sindicals naixents. La ubicació d'indústries a Santa Eulàlia comportà paral·lelament una expansió residencial entre l'església de Santa Eulàlia de Provençana i la Bordeta, a través de l'eix estructurant de l'antic camí ral, aquí anomenat carretera de Santa Eulàlia. Així, a començ de segle, el paisatge de Santa Eulàlia anunciava els canvis que s'apropaven: la substitució de l'espai agrícola per la funció industrial i residencial. Durant la dècada dels trenta, Santa Eulàlia coneix una expansió

urbana sense precedents, amb motiu de l'arribada massiva d'immigrants que hi establiran la seva residència, ja que el preu del sòl esdevindrà molt més econòmic que a Barcelona, ciutat amb la qual gaudiran d'unes comunicacions ràpides a través de l'estació del metro transversal, inaugurada el 1932. El gran creixement industrial i residencial dels anys cinquanta, del bracet d'una vergonyant tolerància urbanística, comportà la proliferació del barraquisme, primer, i dels grans blocs de pisos, després i un cop eradicat el primer, fins a modelar un barri on alternen els grans blocs de pisos propis de les ciutats dormitori i el paisatge urbà derivat de la presència de petites indústries i de cases entre mitgeres de poca alçària, que recorden l'origen industrial de Santa Eulàlia.

En la divisió administrativa de la ciutat, Santa Eulàlia inclou la *Ciutat Residencial Granvia*, barri situat a l'extrem sud-est del terme, tocant a la Zona Franca. Es tracta del darrer polígon d'habitatges de la ciutat. Tots dos barris aplegaven, el 1991, 37.964 habitants.

El barri *Centre* és el nucli històric de l'Hospitalet. Es formà ran el camí ral, prop de l'Hospital de la Torre Blanca, i durant molts anys s'anomenà la Vila Vella, essent per a molts simplement l'Hospitalet. El límit ponentí del barri Centre és el del terme municipal amb Cornellà de Llobregat, mentre que per l'est l'eix avinguda de la Fabregada-Isabel la Catòlica fa de partió amb el barri de Sant Josep; el límit septentrional és el traçat del ferrocarril de Vilafranca, que fa de partió amb els barris de Can Serra i Sanfeliu, mentre que pel sud el límit és l'avinguda del Carrilet —una separació que abans del soterrament era molt clara— que dona pas a la zona industrial del Camí del Mig, que el separa de Bellvitge. Durant els anys vint, mantindrà la seva estructura agrícola, però creixent a poc a poc. El barri Centre és format per cases entre mitgeres d'alçària diversa que s'arregleren en carrers que afaïonen una trama urbana irregularment ortogonal. El 1991, censà 26.124 habitants.

Tocant al barri Centre i com una continuació d'aquest cap a llevant, hi ha el barri de *Sant Josep*, que confronta per l'est amb Santa Eulàlia, del qual el separa la via fèrria de Barcelona a Vilanova; el límit septentrional d'aquest barri és, també, el ferrocarril de Vilafranca, que el separa de la Florida, mentre que el terme meridional és, així mateix, l'avinguda del Carrilet. Bona part dels terrenys ocupats pel barri fou fins ben entrat el segle XX camp de conreu, regat a partir de les sèquies que prenen l'aigua del canal de la Infanta, construït entre 1819 i 1820. Aquesta obra

d'enginyeria va permetre la construcció de diversos saltants que possibilitaren la instal·lació de les primeres indústries tèxtils, ceràmiques i alguna de paper, ja al segle XIX. El barri de Sant Josep s'urbanitzà, a l'entorn de les indústries, molt a poc a poc durant la segona meitat del segle XIX i la primera del XX, ja que en aquesta època la població immigrada es dirigí a d'altres barris més ben comunicats amb Barcelona. La segona onada immigratòria, entre 1950 i 1970, hi deixà, ara sí, una empremta trascendental, i suposà la transformació de Sant Josep, fins aleshores un barri d'economia mixta, agrícola i industrial, en un barri dormitori, tot substituint les cases d'un sol pis per blocs de sis i més plantes, que arribaren a ocupar tot l'espai disponible. El 1991, Sant Josep tenia 21.814 habitants.

A l'entorn del Santuari de la Mare de Déu de Bellvitge, a la Marina, es construí a partir de la dècada dels seixanta el barri de Bellvitge, un dels polígons d'habitatges més grans del moment. Bellvitge té la configuració d'un polígon irregular i està limitat al nord per la Travessia Industrial —cinturó industrial de l'Hospitalet—, al nord-oest per la part posterior de les edificacions que tenen el seu front al carrer de Campoamor; al sud pel complex sanitari de la Residència Prínceps d'Espanya, a més de l'autovia de Barcelona a Castelldefels (aquesta més al sud-est); a l'est per la via fèrria de Barcelona a Vilanova. Demogràficament el barri està superpoblat, tant sols hem de tenir en compte les següents dades per adonar-nos-en: el 1973 el total de població arribava a 28.104 habitants, l'any 1974 es reduí a 26.741 habitants, però el 1979, la població arribà als 35.000 habitants, ultrapassant la barrera dels 30.000 que el projecte inicial establia com a sostre. Ací, es va fer una remodelació de l'estructura parcel·lària dels camps de conreu, per bastir una teranyina de carrers sense cap ni peus que obliga, força cops, el transport motoritzat a vorejar el barri per traslladar-se d'un lloc a un altre. Els blocs de pisos, que atenyen alçàries fins a catorze plantes, van ser construïts amb materials prefabricats i de mala qualitat, cosa que n'ha comportat un ràpid deteriorament. L'especulació salvatge que acompanyà la construcció del polígon portà a la venda com a habitatges de plantes semisoterrànies en zona inundable. Bellvitge és un barri dormitori habitat, sobretot, per obrers. Gairebé el 90% de la població són immigrants, amb una mitjana de residència a Catalunya de quinze anys. El barri, tal com correspon a una àrea d'immigració recent, té una elevada proporció de població jove, cosa que es traduïa en una taxa de natalitat força més elevada que la mitjana catalana. En

aquests últims anys, però, el descens de la natalitat ha estat també més espectacular. El 1991, la població censada era de 32.605 habitants.

El *Polígon Gornal* és un barri de promoció pública, construït pel Ministerio de la Vivienda els anys setanta, amb la intenció d'eradicar definitivament el barraquisme i amb la idea d'oferir habitatges socials de preu assequible a les classes econòmicament més desfavorides. La característica fonamental del barri és la seva marginalitat respecte de l'Hospitalet, l'accés al centre del qual esdevé difícil, potser amb la intenció amagada d'aïllar un barri que va ser projectat per absorbir població marginada. Els poc més de quatre mil habitatges construïts ocupen una superfície de més de quaranta hectàrees, fins aleshores dedicades a l'agricultura, situades a ponent de Santa Eulàlia, entre la via fèrria de Barcelona a Vilanova i l'autovia de Castelldefels. El 1991, al Polígon Gornal vivien 9.044 persones.

Les principals zones industrials de l'Hospitalet de Llobregat són el *Polígon Industrial del Camí del Mig* i el *Sector Industrial Granvia Sud-Pedrosa*. El primer té la forma d'un trapezi allargassat d'est a oest, a través de l'eix estructurant del Camí del Mig, del qual pren el nom, i s'eixampla vers ponent; aquest polígon industrial defineix una trama ortogonal que, tot i separar els barris Centre i Sant Josep del de Bellvitge, n'assegura la connectivitat. El segon està situat al sud de l'autovia de Castelldefels, llindant amb el terme municipal de Barcelona; al seu interior hi ha el barri de Can Pi, i entre el polígon i el terme de Barcelona hi ha el Complex Residencial de Granvia. De dimensions més modestes, és l'àrea industrial de la *Travessia Industrial*, perllongació cap a l'est de la zona industrial del Camí del Mig, a l'altra banda de la via fèrria de Barcelona a Vilanova, i els assentaments dels barris de Santa Eulàlia, Sant Josep i Polígon Gornal.

Can Pi —també anomenat barri Carbonell— es va crear el 1929, en traslladar-s'hi els escombriaires que vivien als terrenys on s'obrí la plaça d'Espanya de Barcelona, raó per la qual fou conegut, també, com a barri dels escombriaires. El barri, petit, és constituït per quatre carrers tallats per dos de perpendiculars, on s'arregleren les cases, la majoria d'una sola planta. Actualment, aquest barri és afectat per la construcció del Polígon Pedrosa, terrenys destinats a la Fira de Barcelona. La població del barri, reduïda, es comptabilitza amb la del Polígon Gornal.

2. EL MARC ESCOLAR

El CP Ramon Muntaner està situat al barri de Bellvitge, a l'Hospitalet de Llobregat. L'escola, de moderna construcció, va ser inaugurada l'any 1980. Durant les dècades dels setanta i vuitanta, s'obriren al barri sis escoles públiques més, per tal de fer front a la gran demanda de places escolars a causa de la ubicació massiva de població immigrada. L'escola, inicialment amb dos grups per nivell, ha vist, des de fa alguns cursos, com la important davallada de la taxa de natalitat s'ha traduït en una progressiva minva de la matrícula i la consegüent reducció del nombre d'aules. A causa d'això, el nombre d'aules per nivell és d'una des de pàrvuls a quart, i de dues des de cinquè a vuitè. Així, doncs, en nombre total d'aules, comptant-ne una altra d'educació especial, és de quinze. Convé esmentar que els alumnes de parvulari i cicle inicial reben l'educació en llengua catalana, d'acord amb els programes d'immersió lingüística promoguts pel Departament d'Ensenyament de la Generalitat de Catalunya.

La reducció de grups-classe ha permès de dedicar algunes aules a d'altres usos —biblioteca, laboratori, sala d'audiovisuals i taller de pretecnologia—, que s'han afegit als espais inicialment no destinats a aules —menjador, cuina i despatxos—, amb la qual cosa l'escola compta actualment amb un nombre d'espais suficients per permetre el desdoblament de grups i la realització de propostes de treball individualitzades.

El nombre total d'alumnes ha estat de tres-cents dinou, durant el curs acadèmic 1991-1992, distribuïts de la següent manera entre els diferents cicles educatius d'EGB: quaranta-un a parvulari, vint-i-nou a cicle inicial, cent trenta-nou a cicle mitjà i cent deu a cicle superior. Durant el mateix curs, la plantilla de l'escola ha estat formada per un total de vint mestres, dels quals quinze han fet de tutors, dos d'especialistes de català, un d'educació especial, un de suport i un de director. Val a dir, que la supressió d'un grup-classe l'any des del curs 1986-1987, ha significat paral·lelament la reducció anual d'un mestre, la qual cosa ha representat una disminució de disponibilitats a l'hora de desenvolupar projectes educatius més apropats als interessos individuals dels alumnes.

**ELS MARCS EPISTEMOLÒGIC I PSICOLÒGIC.
L'OBJECTIU I EL MÈTODE**

CAPÍTOL III

ELS MARCS EPISTEMOLÒGIC I PSICOLÒGIC. L'OBJECTIU I EL MÈTODE

1. EL MARC EPISTEMOLÒGIC

Durant la dècada dels anys seixanta del segle XX, el pensament geogràfic enregistra l'aparició d'una nova manera d'entendre i de treballar la geografia: la Geografia de la Percepció. Aquesta nova tendència apareix com a resultat de la crítica que hom fa a la Geografia Quantitativa, a la qual acusa de manca de compromís social.

La Geografia de la Percepció pretén d'aprofitar el que considera bo de la tendència quantitativa —bàsicament els fonaments teòrics del positivisme— i hi incorpora una perspectiva psicològica. La Geografia de la Percepció s'ocupa d'estudiar com els individus entenen el seu entorn, a partir de les experiències viscudes, individualment i col·lectiva. Aquesta concepció de l'espai és el resultat del grau de percepció de cada individu, expressada en la realització dels mapes mentals, elaborats a partir dels esquemes espacials que cadascú s'ha format, d'acord amb les pròpies experiències.

Pel que fa a la ciutat, la Geografia de la Percepció es preocupa per la imatge que en tenen els individus i com aquesta imatge condiciona la

seva actuació. La introducció d'una dimensió personal i, per tant, subjectiva, representà un esdeveniment cabdal per a la ciència geogràfica, ja que suposà el qüestionament dels fonaments neopositivistes. En el camp de l'ensenyament, la introducció d'una dimensió personal és un dels elements innovadors de la Reforma Educativa actualment en marxa, que pretén promoure el màxim desenvolupament de les capacitats individuals dels alumnes.

2. EL MARC PSICOLÒGIC

La gran complexitat dels processos psicològics que intervenen en l'adquisició de coneixements, fa que encara constitueixin un seriós punt de discussió entre psicòlegs, pedagogs i els professionals de l'ensenyament. La psicologia cognoscitiva defensa la tesi que l'assimilació d'idees complexes per part dels alumnes es fa a través d'un procés de reorganització i reestructuració mental dels coneixements prèviament adquirits. Així doncs, potser no cal parlar tant d'adquisició de coneixements, com de la construcció del propi coneixement per part de l'alumne.

És per això, que la línia d'investigació de la didàctica atorga un paper fonamental a l'estudi dels coneixements anteriors, amb especial èmfasi en les representacions mentals, tot considerant-los com la construcció de la realitat conceptual de l'individu. Aquests treballs aporten idees fonamentals sobre la percepció que els alumnes tenen de la realitat que els envolta, a l'ensens que la consideren com a punt de partença del procés d'ensenyament-aprenentatge. En aquest sentit, cal dir que existeixen força treballs sobre les representacions mentals en el camp de les ciències experimentals. En canvi, en el camp de la geografia —i també en el de les altres ciències socials, com és ara la història— les representacions mentals dels alumnes són poc conegudes o, quan ho són, acostumen a referir-se a diversos aspectes mediambientals.

A grans trets, hom pot assegurar que cada individu pot elaborar un mapa mental diferent, amb una tècnica de representació i un contingut informatiu d'acord amb l'edat, el seu nivell cultural, el lloc de residència, el mode de vida, etc. Per això, la percepció de l'espai, tot i tenir punt co-

muns entre diversos subjectes, sempre és original, única, diferent i més incompleta que el mapa convencional.

3. L'OBJECTIU I EL MÈTODE

L'objectiu principal de l'experiència és copsar i millorar la imatge que els infants del CP Ramon Muntaner del barri de Bellvitge de l'Hospitalet de Llobregat tenen de la seva ciutat, saber com la llegeixen. Hom parteix de la base que cada alumne es considera el centre de l'àrea que coneix més bé, és a dir el seu espai vivencial. Des d'aquest centre i a través de desplaçament a diversos llocs, l'alumne va coneixent d'altres localitzacions i les va relacionant, abans d'integrar-les en el seu espai conegut.

A través d'aquest procés, l'alumne es va formant una imatge de la ciutat, a partir d'una sèrie d'elements que li permeten una lectura del paisatge urbà, entesa com la facilitat amb què els reconeix i com els organitza per construir un patró coherent. El nen ha d'arribar a tenir una visió nítida i ordenada de la seva ciutat i dels seus contorns; ha de ser capaç d'organitzar correctament els desplaçaments per la ciutat d'acord amb els seus interessos; ha de sentir-se membre de la seva realitat urbana, sigui el barri o la ciutat, i esdevenir-ne un agent actiu. Per assolir aquestes fites, cal, abans de res, saber com entenen els nens la seva ciutat, com la perceben.

Per estudiar com els nens perceben l'espai, hom pot triar dos camins: l'anàlisi de la construcció de l'espai per part de l'infant, d'acord amb les relacions topològiques, projectives i euclidianes establertes per Piaget; o l'estudi del grau de coneixença dels espais concrets, com és ara la ciutat, a través dels mapes cognitius. El mapa cognitiu és la imatge mental que cada individu té d'un espai determinat; és a dir, el grau de coneixement d'edificis, carrers i places, barris, etc., amb el component emocional que això comporta.

En analitzar la informació emprada per l'individu a l'hora d'orientar-se, hom estableix tres sistemes de referència, que corresponen a tres nivells de diferenciació i d'integració creixents: l'egocèntric, el diferenciat

i coordinat parcialment en grups fixos, i el coordinat de forma abstracta i integrat de forma jeràrquica. En el darrer dels tres sistemes, apareix una concepció organitzada de la ciutat, en la qual es relacionen els seus diversos elements i conjunts.

Kewin Lynch, a la seva obra *La imagen de la ciudad*, classifica aquests elements en barris, senderes, vores, fites i nusos, i a partir d'ells entén el grau de legibilitat de la ciutat com la facilitat per part de l'individu de reconèixer-los i la capacitat que posseeix d'organitzar-los. La major o menor qualitat de la imatge de la ciutat que percep el subjecte comportarà un grau diferent de seguretat emocional, que condicionarà la profunditat i intensitat de les activitats que és cridat a desenvolupar.

És evident que els nens tenen una imatge prèvia de la seva ciutat. Al mestre, li cal esbrinar-ne la qualitat. Aquesta tasca pot no resultar fàcil. En primer lloc, sorgeixen les dificultats a l'hora de copsar el que cadascú sap o creu saber de la seva ciutat. Quines preguntes cal fer per esbrinar-ho? Quines són les respostes que esperem o desitgem per poder reafirmar, canviar si cal, o simplement tenir com a útils per poder començar el procés d'ensenyament? En segon lloc, el mestre ha de plantejar-se què és el que vol ensenyar; quins elements considera com els eixos bàsics que els alumnes han de tenir de la seva ciutat.

L'estratègia emprada per conèixer el grau de legibilitat de la ciutat per part dels alumnes és la realització del mapa cognitiu de l'Hospitalet. L'anàlisi dels mapes mentals ens demostrarà quina és la percepció que els alumnes tenen de la ciutat i ens empenyerà a cercar alternatives didàctiques per millorar el seu coneixement sobre el fet urbà. Cal admetre, això sí, que el mapa cognitiu és només una aproximació per defecte a la imatge mental que l'alumne posseeix de la ciutat, ja que les dificultats de representació gràfica que pateixi n'impedirán l'expressió acurada.

ELS CONCEPTES DE LYNCH

CAPÍTOL IV

ELS CONCEPTES DE LYNCH

Els conceptes que han estat utilitzats en l'experiència són els cinc elements bàsics que Kewin Lynch estableix i defineix a l'hora d'analitzar la imatge mental que hom té d'una ciutat: els barris, les senderes, les vores, les fites i els nusos.

1. ELS BARRIS

Els barris són àrees urbanes relativament grans, en les quals l'observador pot penetrar amb el pensament i percebre-hi unes determinades característiques comunes que li donen unitat. En aquest sentit, els barris constitueixen elements fonamentals en la imatge de la ciutat, ja que poden ser reconeguts i utilitzats com a referència.

Els trets comuns dels barris que hom pot percebre són continuïtats temàtiques ben diverses: tipologia dels habitatges, tram de la xarxa urbana, les funcions residencials o industrials, l'origen o nivell socio-cultural dels habitants, la topografia, la seva connexió o desconnexió amb la resta de la ciutat, el nivell de serveis existents, el soroll, l'olor, etc.

Sovint existeixen uns quants signes distintius, però no són prou vigorosos per esdevenir significatius. Perquè hom percebi una imatge de

qualsevol barri, cal que alguna o algunes d'aquestes característiques es presentin evidents o diferents respecte dels barris termeners.

Els barris tenen diverses menes de límits: uns són rígids, definits, precisos; d'altres són suaus o incerts. Els límits, però, no sempre tenen una importància cabdal en el procés de la percepció: poden acotar un barri i en poden reforçar la identitat, però no ajuden a cohesionar-lo, sinó que poden contribuir a aïllar-lo de la resta de la ciutat, desorganitzant-la i fragmentant-la.

En alguns casos, un nus important, com és ara una plaça, pot contribuir a crear una imatge de barri en l'àrea urbana sobre la qual exerceix la seva influència, simplement per radiació, és a dir, per la sensació de proximitat al punt nodal.

2. LES SENDERES

Les senderes són els canals que segueix l'observador normalment, ocasionalment o potencialment, per desplaçar-se d'un indret a un altre. Poden estar representades per carrers i carreteres, línies de metro, vies fèrries... Per a moltes persones, aquests són els elements vitals en la seva imatge de la ciutat. La gent observa la ciutat mentre la recorre, i és a través dels seus desplaçaments que aconsegueix de connectar la diversitat d'elements ambientals que l'envolta.

Perquè la percepció de la ciutat sigui clara, cal que les principals senderes siguin contínues i puguin ser identificades amb facilitat. Quan esdevinguin confoses entre si, tota la imatge de la ciutat presentarà dificultats. Les senderes tenen, a més, una component de direccionalitat.

Les persones tendeixen a pensar en les destinacions de les senderes i en els seus punts d'origen. Els agrada saber on comencen i on acaben. Les senderes amb començament i final clars i ben coneguts tenen una identitat més vigorosa i contribueixen a mantenir lligada la ciutat, tot donant a l'observador una sensació de posició mentre les segueix.

Les senderes amb una propietat directiva poden tenir, al mateix temps, l'atribut de l'escala; és a dir, proporcionen a l'individu l'oportuni-

tat de percebre quina és la seva posició en la longitud total, respecte a la distància recorreguda i a la que li manca per recórrer. El més freqüent és imaginar una escala mitjançant una seqüenciació de les fites i els nusos coneguts del recorregut.

Unes poques senderes importants poden ser unides en una sola imatge com una estructura simple, àdhuc de les irregularitats menors que existeixen, sempre que tinguin entre sí una relació general coherent. Gran nombre de senderes poden ser considerades com una xarxa total, quan les relacions que es repeteixen són prou regulars i previsibles.

Les senderes, per a la majoria de la població, constitueixen els elements més significatius de la ciutat, però la seva importància varia d'acord amb el grau de coneixement de la ciutat. Resulta prou evident que la població que millor coneix la ciutat confia més en les petites fites i menys en les senderes. En qualsevol cas, però, la influència dels recorreguts habituals esdevindrà determinant.

3. LES VORES

Les vores són els límits visuals d'una determinada continuïtat temàtica; són elements lineals de la ciutat, igualment que les senderes. La diferència entre ambdues rau en el fet que les vores no necessàriament serveixen els desplaçaments. Les vores són referències laterals per al ciutadà. Les vores que es perceben amb més facilitat són les visualment prominents, les que tenen una forma contínua i les que dificulten o impedeixen el moviment transversal.

Val a dir, que perquè una vora sigui percebuda amb facilitat no és imprescindible que sigui impenetrable; n'hi ha prou que tingui continuïtat i sigui ben visible. Així, moltes vegades les vores són veritables sutures que uneixen diferents àrees urbanes, en comptes de separar-les. En aquests casos s'esdevé una coincidència entre vora i sendera.

4. LES FITES

Les fites són punts de referència exteriors a l'observador, constituïts per elements físics simples (estàtua, plaça, edifici singular, etc.) que poden variar considerablement segons l'escala de referència. En el cas de les persones que millor coneixen la ciutat, hi ha la tendència a utilitzar, cada vegada més, el sistema de fites urbanes com a orientació.

Com que la utilització d'una fita com a punt de referència suposa la tria d'un element entre diverses possibilitats, les característiques físiques claus de l'elecció seran les que li donin certa singularitat. La preeminència espacial fa que determinats elements de la ciutat esdevinguin fites, bé fent-los visibles des de diverses perspectives i distàncies, bé establint un contrast amb els elements veïns. Si la fita té una forma concreta o destaca en la seva localització espacial és més fàcil d'identificar-la i més probable, per tant, que sigui triada com a element significatiu.

Un dels elements de les ciutats que esdevenen fites importants són les cruïlles de les senderes, perquè són punts de referència molt clars del ciutadà, que moltes vegades hi ha de prendre decisions en funció de la direcció i finalitat dels seus desplaçaments.

5. ELS NUSOS

Els nusos són punts estratègics de la ciutat on el ciutadà efectua opcions en els seus desplaçaments. La diversitat de nusos va des de la confluència de senderes fins a concentracions de determinades característiques. Conceptualment, els nusos poden ser punts molt concrets de la ciutat, illes de cases o, incús, barris centrals sencers, segons quina sigui l'escala d'observació.

Aquests elements de la ciutat tenen una significació cabdal, perquè la gent organitza a seu entorn la pròpia imatge mental de la ciutat. Una parada d'autobús, l'estació del metro, l'accés a una autopista, un determinat servei públic, tenen importància decisiva per a l'observador de la ciutat. Com que a les confluències de senderes cal prendre decisions, la gent

aguditza la seva atenció i percep els elements veïns amb una claretat més gran del corrent.

Una altra mena de nusos són les concentracions temàtiques, és a dir punts nítids de la imatge d'una ciutat i caracteritzats per un espai i una activitat que els són pròpies, per exemple una zona de botigues, un espai obert residencial...

**EL PUNT DE PARTIDA DE L'EXPERIÈNCIA:
AVALUACIÓ INICIAL I ANÀLISI DE RESULTATS**

CAPÍTOL V

EL PUNT DE PARTIDA DE L'EXPERIÈNCIA: AVALUACIÓ INICIAL I ANÀLISI DELS RESULTATS

Per tal de esbrinar el nivell de percepció de la ciutat per part dels alumnes, se'ls va proposar a cadascun la confecció d'un mapa mental de la ciutat de l'Hospitalet de Llobregat. Per mor de trobar una actitud participativa, es va plantejar el supòsit d'un intercanvi escolar amb alumnes de vuitè curs d'EGB de Lekeitio (País Basc), població escollida per ells mateixos entre unes quantes que els eren familiars per motius diversos. Aquest intercanvi suposava la vinguda a Catalunya dels estudiants bascos en època escolar, raó per la qual el mapa que cada alumne elaborés hauria de ser com més precís millor, ja que el company que els correspongués hauria de moure's per l'Hospitalet tot sol, perquè l'alumne autor del mapa hauria d'anar a classe.

Una vegada fets els plànols, se'n van seleccionar aleatòriament cinquanta, per tal de simplificar-ne el tractament estadístic. A la tria, tampoc no es van tenir en compte les variables d'edat —hi ha alguns repetidors que tenen un any més que la resta de companys— ni de gènere. Els mapes mentals elaborats s'analitzaren a partir dels cinc conceptes definits per Kewin Lynch: barris, senderes, vores, fites i nusos.

1. ELS BARRIS

Al Quadre 1 es presenten les mencions de cada barri —paràmetre que anomenarem freqüència—, en termes absoluts i percentuals, referits aquests darrers al total de mencions de cada barri.

QUADRE 1. *Mencions dels barris de l'Hospitalet de Llobregat*

<i>barri</i>	<i>freqüència</i>	<i>percentatge</i>
Bellvitge	50	100%
Polígon Gornal	45	90%
Centre-Sant Josep	27	54%
Santa Eulàlia	19	38%
Can Serra	16	32%
la Torrassa	11	22%
Pubilla Cases	10	20%
Collblanc	10	20%
la Florida	9	18%
Sector Sanfeliu	1	2%
altres*	9	18%
total	208	

* Inclou 6 mencions (3%) del barri de Sants, 2 (1%) de Barcelona i 1 (0,5%) del Pallars Sobirà.

Al Quadre 2 es presenten de forma comparada les superfícies percebudes i reals dels barris de l'Hospitalet, en termes absoluts i percentuals. Les superfícies absolutes percebudes són el resultat d'aplicar el percentatge de mencions de cada barri a la seva extensió real. El valor percentual d'aquestes superfícies percebudes es refereix a l'extensió total real del terme municipal, raó per la qual en resta un percentatge que cal con-

templar com a superfície no percebuda, ja que el nombre de mencions de cada barri no abasta la totalitat de la mostra, tret del cas de Bellvitge.

QUADRE 2. *Percentatges i superfícies percebuts i reals* dels barris de l'Hospitalet de Llobregat*

<i>percentatge percebut</i>	<i>superfície percebuda</i>	<i>barri</i>	<i>superfície real</i>	<i>percentatge real</i>
25,1%	313 ha	Bellvitge	313 ha	25,1%
16,6%	207 ha	Polígon Gornal	230 ha	18,4%
8,3%	104,22 ha	Centre-Sant Josep	193 ha	15,4%
4,2%	52,44 ha	Santa Eulàlia	138 ha	11,0%
0,8%	10,24 ha	Can Serra	32 ha	2,6%
0,9%	10,34 ha	la Torrassa	47 ha	3,8%
1,0%	12,20 ha	Pubilla Cases	61 ha	4,9%
0,8%	10 ha	Collblanc	50 ha	4,0%
1,2%	14,58 ha	la Florida	81 ha	6,5%
0,1%	1,62 ha	sector Sanfeliu	104 ha	8,3%
1,2%	14,58 ha	altres**		
60,2%	750,22 ha	total espai percebut		
39,8%	498,78 ha	espai no percebut		
100,0%	1.249 ha	l'Hospitalet	1.249 ha	100,0%

* Font: Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat.

** Corresponen a mencions referides a Sants, Barcelona i al Pallars Sobirà.

A partir de les dades del Quadre 2, s'ha elaborat el Gràfic 1, en què es comparen les superfícies reals dels barris de l'Hospitalet amb les superfícies percebudes pels alumnes. L'anàlisi posa de relleu un fet lògic i esperat a partir de l'observació del Quadre 1: la desviació entre les extensions reals i les percebudes creix a mesura que augmenta la distància respecte del barri on viuen.

Així, doncs, el barri de Bellvitge és l'únic que no sofreix desviació, ja que és conegut per tots els alumnes; el que enregistra una desviació menor és el del Polígon Gornal, proper a Bellvitge i amb unes característiques econòmiques, socials, urbanes i demogràfiques ben semblants; seguidament apareix el conjunt Centre-Sant Josep, conegut, ben segur, per ser l'àrea de serveis més propera a Bellvitge. La resta de barris de l'Hospitalet, més allunyats del domicili dels alumnes, han enregistrat un nombre de mencions sensiblement inferior, cosa que n'indica un elevat grau de desconeixement, probablement atribuïble a una manca de relacions quotidianes amb Bellvitge.

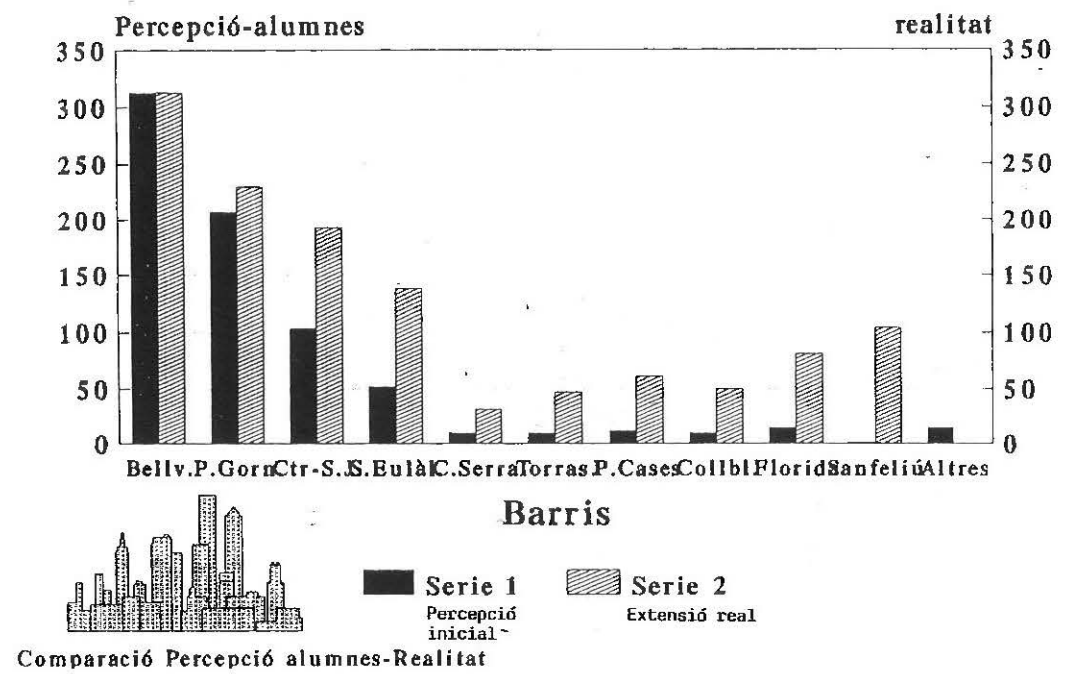
Entre tots els barris septentrionals de l'Hospitalet, el més conegut és el de Can Serra, ja que és el més proper a Bellvitge i gaudeix d'un emplaçament estratègic, amb blocs d'habitatges elevats que esdevenen visibles i individualitzables des de diferents llocs de la ciutat, en especial des de punts de mira enlairats com els blocs de Bellvitge. El barri més desconegut és el Sector Sanfeliu, ja que constitueix un continu urbà amb Sant Ildefons de Cornellà de Llobregat i està desconnectat de la trama urbana de l'Hospitalet, raó per la qual sembla que no en formi part.

En acabar, cal destacar que hi ha poques mencions que es refereixin a llocs que no són de l'Hospitalet. Aquest fet il·lustra un cert coneixement del terme, si més no pel que fa a la toponímia, cosa de gran importància en una ciutat que conforma un continu urbà amb Barcelona i d'altres poblacions termeneres.

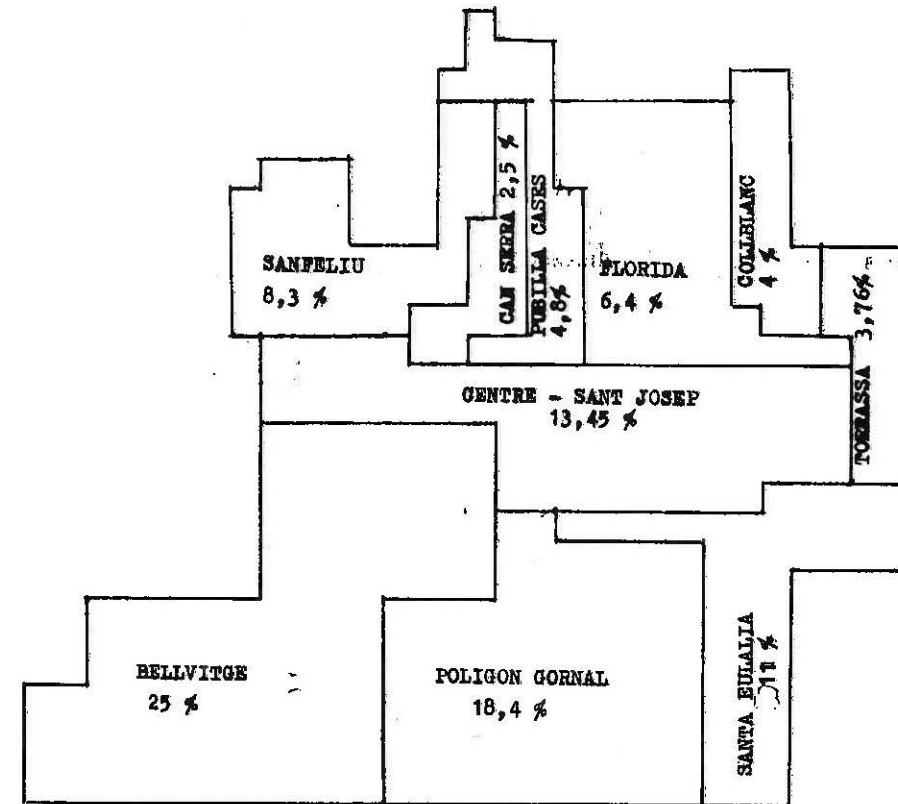
A partir dels valors percentuals de les superfícies dels barris percebudes pels alumnes, s'ha elaborat un mapa topològic (Mapa 1), que es presenta de forma comparada amb un mapa de les extensions reals dels barris de l'Hospitalet de Llobregat (Mapa 2). El mapa topològic s'ha fet, per conveniència d'escala, multiplicant per cinc el valor del percentatge percebut corresponent a cada barri. Així, al terme municipal de l'Hospitalet de Llobregat (100%) li corresponen 500 quadrets (100 x 5) i al barri de Bellvitge (25,1%) li toquen 125 quadrets (25 x 5). Cal advertir, que el mapa topològic ha estat elaborat sense tenir en compte les localitzacions fetes de cada barri en els mapes mentals dels alumnes, ja que aquesta variable esdevé impossible de quantificar, si més no d'una manera senzilla. El mapa de les extensions reals ha estat elaborat amb el mateix criteri de proporcionalitat.

BARRIS

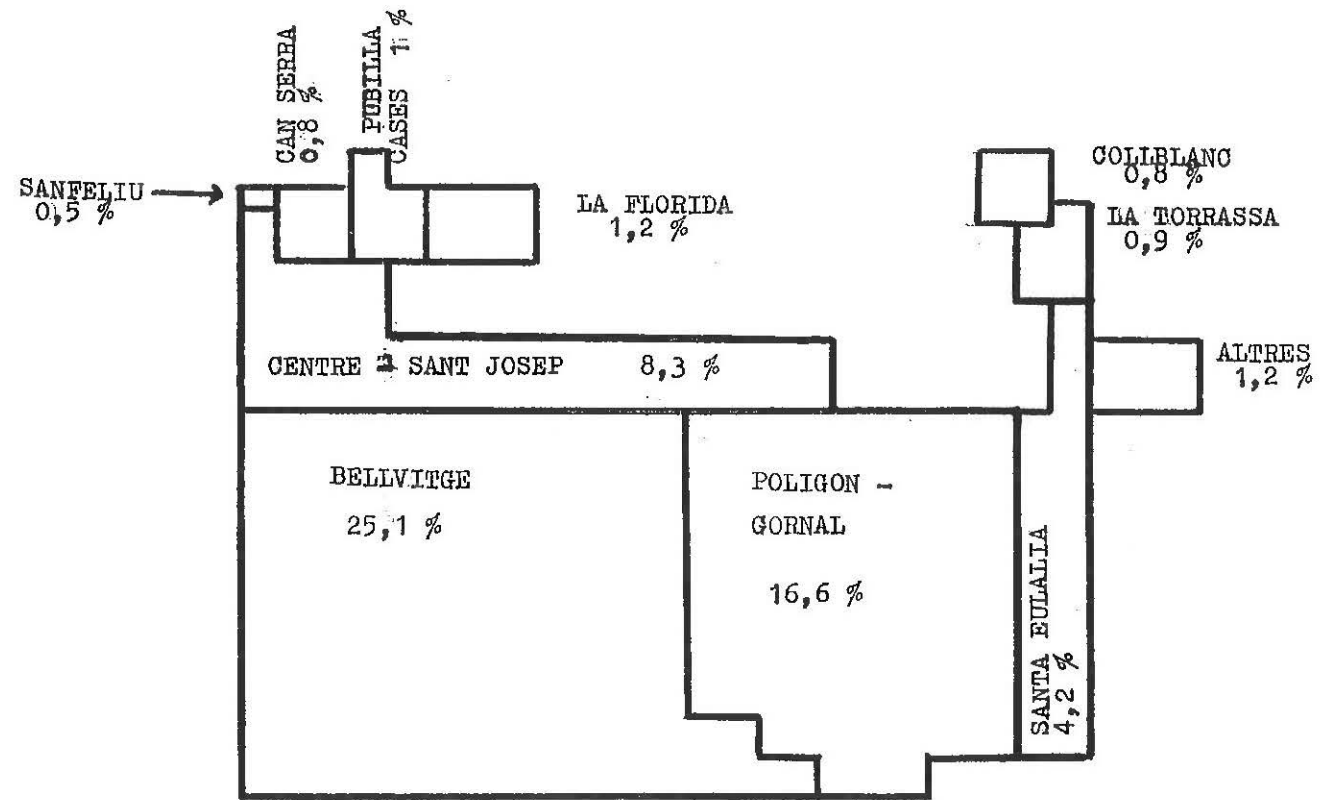
Extensió



GRÀFIC 1. Superfícies percebudes i reals dels barris de l'Hospitalet de Llobregat (en ha)



MAPA 1. Representació topològica inicial dels barris de l'Hospitalet, segons el grau de percepció dels alumnes



MAPA 2. Representació topològica dels barris de l'Hospitalet, segons l'extensió real

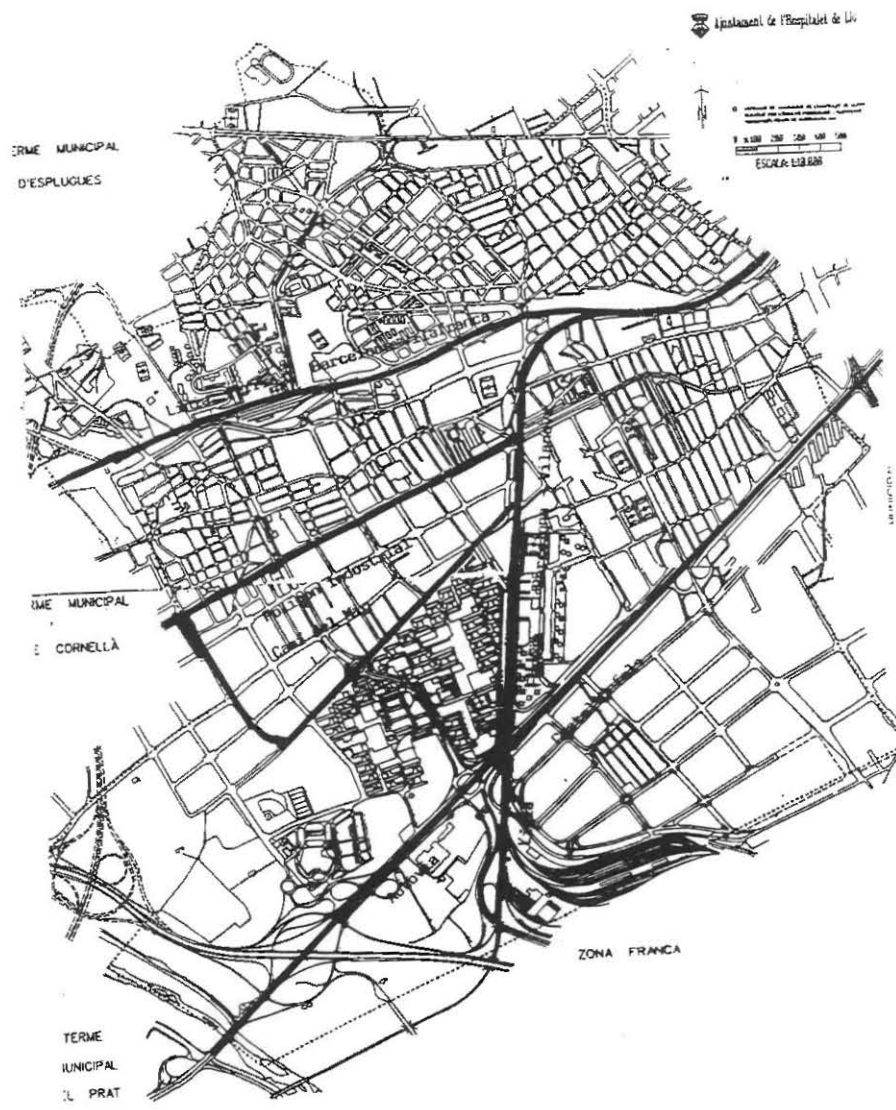
2. LES SENDERES

El Quadre 3 recull totes les mencions que s'han classificat com a senderes, la freqüència amb què han aparegut als mapes mentals i el percentatge que cadascuna representa respecte del nombre total de mapes de la mostra (50). Les senderes esmentades almenys tres cops han estat representades al Plànol 1.

QUADRE 3. *Mencions de les senderes de l'Hospitalet de Llobregat*

<i>senderes</i>	<i>freqüència</i>	<i>percentatge absolut</i>
rbla. Just Oliveras	36	72%
Camí del Mig	21	42%
av. Fabregada	17	34%
av. Carrilet	16	32%
c. Major*	16	32%
c. Barcelona	16	32%
rbla. Marina	11	22%
av. Tarradellas	9	18%
autovia de Castelldefels	6	12%
c. Santa Eulàlia	5	10%
av. Isabel la Catòlica	3	6%
crt. de la Feixa Llarga	2	4%
c. Ermita	2	4%
c. Girona	2	4%
av. Mare de Déu Bellvitge	1	2%
c. Baró de Maldà	1	2%
av. Europa	1	2%
c. Miquel Romeu	1	2%
c. Rossend Arús	1	2%

* Quan es parla de carrer Major, aquesta denominació es fa extensiva a la seva continuació pel carrer de Prat de la Riba.



PLÀNOL 1. Percepció inicial de les senderes de l'Hospitalet de Llobregat

L'anàlisi de les senderes, es fa a partir dels conceptes de direccionalitat i d'identificabilitat; i des de l'òptica de la direccionalitat, cal distingir entre senderes nord-sud i senderes transversals.

En analitzar les senderes de direcció nord-sud, hom pot adonar-se, per la freqüència de les mencions, de la importància dels següents trajectes:

— Rambla Marina (22%)-rambla Just Oliveras (72%). Aquest itinerari serveix la relació entre el barri de Bellvitge i el nucli antic de la ciutat, situat al barri Centre-Sant Josep. El nombre elevat de mencions demostra l'ús habitual d'aquestes senderes per accedir a l'àrea de serveis més propera i millor assortida de la ciutat.

— Avinguda de la Fabregada (34%). Aquest segon trajecte, que es completa a través de l'avinguda d'Isabel la Catòlica, a més de constituir una alternativa al trajecte anterior per accedir al centre de l'Hospitalet, és el camí d'accés als barris septentrionals del terme, la Florida i Pubilla Cases, i a la carretera de Collblanc, que mena per un cantó a Sants, important barri comercial, i per l'altre a Esplugues i d'altres poblacions del Baix Llobregat.

L'absència de percentatges significatius de mencions d'altres senderes de direcció nord-sud, que relacionin els barris del Samontà i la Marina, explica tant el grau de desconeixement dels barris situats al territori muntanyós del terme municipal, com la manca d'una trama urbana que ofereixi alternatives als trajectes esmentats.

Les principals senderes de direcció transversal són:

— El Camí del Mig (42%). Constitueix una alternativa a un sector de l'autovia de Castelldefels, que es col.lapsa en determinats moments, sobretot a l'estiu. El seu grau de coneixement és reforçat perquè esdevé un accés fàcil i poc transitat a la Ronda Litoral i, per tant a una completa diversitat de destinacions.

— L'avinguda del Carrilet (32%). Aquest vial és tristament famós a l'Hospitalet pels passos a nivell i pels accidents anteriors al seu soterrament. Actualment, és encara un punt de referència clar, perquè senyala el límit entre el barri Centre-Sant Josep i la Zona Industrial del Camí del Mig. Quan acabin les obres pendents, esdevindrà un importantíssim vial

transversal de l'Hospitalet, que representarà una alternativa important al tràfic dels carrers Major i Barcelona i del Camí del Mig.

— El carrer Major (32%) i el carrer Barcelona (32%) constitueixen les dues senderes principals per al tràfic rodat del nucli antic, la primera en direcció a Santa Eulàlia i Barcelona, i la segona cap a Cornellà de Baix. A nivell de percepció, la freqüència de les mencions és deguda, però, a la seva identificabilitat.

— L'avinguda Josep Tarradellas (18%). Aquesta sendera ressegueix la línia fèrria de Barcelona a Vilafranca, pel cantó sud, tot marcant el límit septentrional dels barris Centre-Sant Josep. El seu grau de coneixement és degut a la necessitat de recórrer aquesta sendera per accedir als pocs passos que permeten de traspasar la via del tren, per anar als barris de l'altra banda.

— L'autovia de Castelldefels (12%). Constitueix el principal accés amb cotxe a Barcelona, des de Bellvitge estant; és, a més, d'ús gairebé obligat per anar amb automòbil a les platges de Gavà, Viladecans i Castelldefels.

Pel que fa a la identificabilitat, la senda clau és l'eix definit pel carrer Major (32%) i els carrers que esdevenen la seva perllongació en direcció Barcelona: carrer Prat de la Riba i carrer de Sant Eulàlia (10%). En aquest eix es concentren els principals comerços de la ciutat, a més de l'Ajuntament i de diverses instal·lacions esportives municipals.

3. LES VORES

El Quadre 4 recull totes les mencions que s'han classificat com a vores, la freqüència amb què han aparegut als mapes mentals i el percentatge que cadascuna representa respecte del nombre total de mapes de la mostra (50). Les vores esmentades almenys cinc cops han estat representades al Plànol 2.

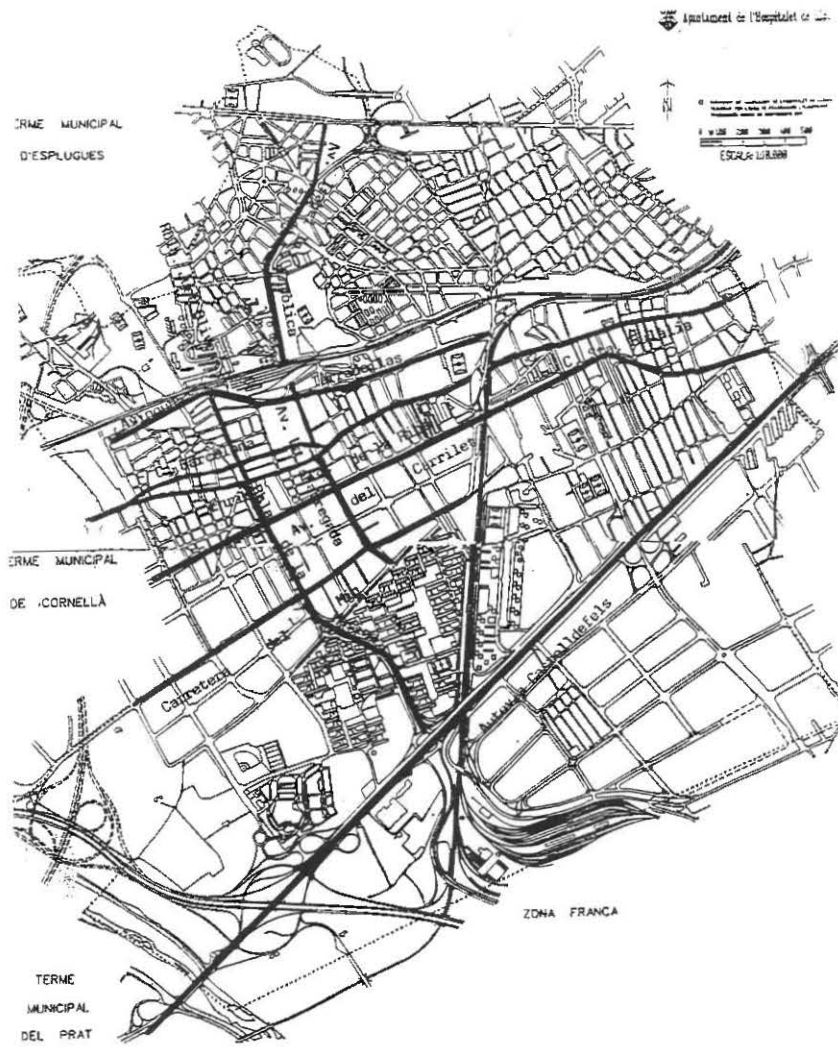
QUADRE 4. *Mencions de les vores de l'Hospitalet de Llobregat*

<i>vores</i>	<i>frequència</i>	<i>percentatge absolut</i>
línia RENFE Vilanova	38	76%
autovia de Castelldefels	32	64%
Camí del Mig	16	32%
línia RENFE Vilafranca	11	22%
Polígon Industrial Camí del Mig	6	12%
av. Josep Tarradellas	4	8%
av. Fabregada	2	4%
carretera de Santa Eulàlia	1	2%

Les dues vores més mencionades són la línia de la RENFE a Vilanova (38, ço és 76%) i l'autovia de Castelldefels (32, 64%). La primera evidència la seva qualitat d'autèntica barrera, que impedeix la relació entre Bellvitge i el Polígon Gornal, i esdevé, per tant, un límit clar entre tots dos barris; la segona, a més de constituir una barrera difícil de travessar, senyala el límit d'una zona urbana —Bellvitge— i les àrees agrícoles i industrials del sud del terme municipal.

Seguidament, apareix el Camí del Mig (16 mencions, ço és el 32%); aquest eix és considerat com a vora a l'ensems que sendera; la primera qualificació cal atribuir-la al fet que és l'eix estructurant i, per tant, més conegut del Polígon Industrial del Camí del Mig i perquè ressegueix el límit municipal amb Cornellà de Llobregat al sector ponentí de l'Hospitalet.

Després, apareix la línia fèrria de la RENFE a Vilafranca del Penedès (11 mencions, ço és 22%), que ressegueix el talús que separa la Marina del Samontà; aquesta vora, que separa els barris Centre-Sant Josep i Santa Eulàlia dels barris septentrionals de l'Hospitalet, és reforçada per les mencions de l'avinguda de Josep Tarradellas (4, ço és 8%), que discorre ran d'aquesta línia fèrria. Finalment, convé esmentar el Polígon Industrial del Camí del Mig (6 mencions, 12%), que constitueix el límit nord



PLÀNOL 2. Percepció inicial de les vores de l'Hospitalet de Llobregat

del barri de Bellvitge, en contrastar el seu paisatge industrial amb les àrees residencials que l'envolten.

4. LES FITES

El Quadre 5 recull totes les mencions que s'han classificat com a fites, la freqüència amb què han aparegut als mapes mentals i el percentatge que cadascuna representa respecte del nombre total de mapes de la mostra (50).

QUADRE 5. *Mencions de les fites de l'Hospitalet de Llobregat*

<i>fites</i>	<i>freqüència</i>	<i>percentatge absolut</i>
residència de Bellvitge	39	78%
ermita de Bellvitge	32	64%
la Farga (antiga fàbrica, actualment seu d'exposicions, fires, etc.)	28	56%
obres olímpiques de la Feixa Llarga	27	54%
Ajuntament	22	44%
Camp d'Esports de l'Hospitalet	20	40%
Can Boixeres (parc urbà)	20	40%
piscines municipals	19	38%
estació metro Bellvitge	18	36%
estació RENFE-Rambla	17	34%
ambulatori rambla	17	34%
multicines rambla	16	32%
estació metro Av. Carrilet	16	32%

església de Santa Eulàlia	13	26%
Tecla Sala (antiga fàbrica, ara seu d'exposicions, espectacles, etc.)	11	22%
CP Ramon Muntaner	11	22%
Can Vilumara (antiga fàbrica ara institut)	10	20%
estació metro Feixa Llarga	9	18%
pl. Baldosa	6	12%
Casino Bingo	6	12%
estació metro Santa Eulàlia	6	12%
estació metro Pubilla Cases	5	10%
col.legi Joan XXIII	5	10%
CIJB (ludoteca)	5	10%
parc de les Planes	5	10%
estació RENFE-Polígon Gornal	5	10%
Godó i Trias (antiga fàbrica)	5	10%
IB Mercè Rodoreda	5	10%
Cosme Toda (antiga fàbrica)	5	10%
masia del Camí del Mig	5	10%
església del barri Centre	5	10%
mercat-II (Bellvitge)	4	8%
Marina-Center	4	8%
Col.legi Xaloc	4	8%
Hospital Oncològic	3	6%
anunci lluminós Balay (Pol. Gornal)	3	6%
Caserna Policia Nacional	3	6%
Jutjats	3	6%

escola-taller Esclat	2	4%
estació metro Can Serra	2	4%
estació metro la Torrassa	2	4%
Can Trinxet (antiga fàbrica)	2	4%
pl. Repartidor	2	4%
SEAT Mistral	2	4%
bar-gelateria (Pl. Ajuntament)	2	4%
sabateria (c. Barcelona)	2	4%
Camp de futbol (Bellvitge)	2	4%
font de Pl. Espanya (Barcelona)	2	4%
mercat-I (Bellvitge)	2	4%
CP Pla del Llobregat	2	4%
Caserna Lepanto	1	2%
gelateria (rbla. Just Oliveras)	1	2%
anunci lluminós Goldstar (Pol. Gornal)	1	2%
botiga (rbla. Just Oliveras)	1	2%
semàfor (c. Barcelona)	1	2%
parada de taxis (rbla. Marina)	1	2%
jardí (Bellvitge)	1	2%
cementiri municipal	1	2%
font pl. Anselm Clavé	1	2%
papereria (av. Josep Tarradellas)	1	2%
túnel av. Isabel la Catòlica	1	2%
Servei Estació	1	2%
Esports G.M.	1	2%

PRYCA (el Prat de Llobregat)	1	2%
estàtua de Colom (Barcelona)	1	2%
Anella Olímpica (Barcelona)	1	2%
mercat dels ocells*	1	2%
gasolinera av. Fabregada	1	2%
Camp de futbol del Barça (Barcelona)	1	2%
mercat de Collblanc	1	2%
IFP Llobregat	1	2%
Jardins Provençana	1	2%

* Es refereix a la trobada setmanal que molts criadors d'ocells cantaires celebren setmanalment al barri de la Florida, per fer intercanvis i transaccions diversos.

Per tal de fer una anàlisi ordenada, hom ha aplegat les fites esmentades almenys tres cops en tres categories, d'acord amb la taxonomia establerta per Bailley. Així, doncs, al Quadre 5 apareixen les fites estructurals, que són les construïdes per l'home (edificis, monuments, places...), les fites socials, relacionades amb els diversos serveis d'índole social (centres d'ensenyament, centres de salut, estacions de transports públics...) i les fites naturals, que són les vinculades a aspectes del medi natural (parcs públics, jardins, rius o rieres...).

QUADRE 6. *Les fites de l'Hospitalet de Llobregat segons la taxonomia de Bailley*

<i>fites estructurals</i>	<i>fites socials</i>	<i>fites naturals</i>
ermita de Bellvitge	estacions metro	Can Boixeres
obres olímpiques	residència	parc de les Planes
esg. Sta. Eulàlia	la Farga	
Tecla Sala	Ajuntament	
pl. Baldosa	estacions RENFE	

Godó i Trias	Camp d'Esports del'Hospitalet	
Cosme Toda	piscines municipals	
masia Camí del Mig	ambulatori rambla	
església Centre	multicines rambla	
	CP Ramon Muntaner	
	Casino Bingo	
	IB Mercè Rodoreda	
	CIJB (ludoteca)	
	Marina-Center	
	Col.legi Xaloc	
	Jutjats	
	Caserna Policia	
	Hospital Oncològic	
34,3%	58,8%	6,9%

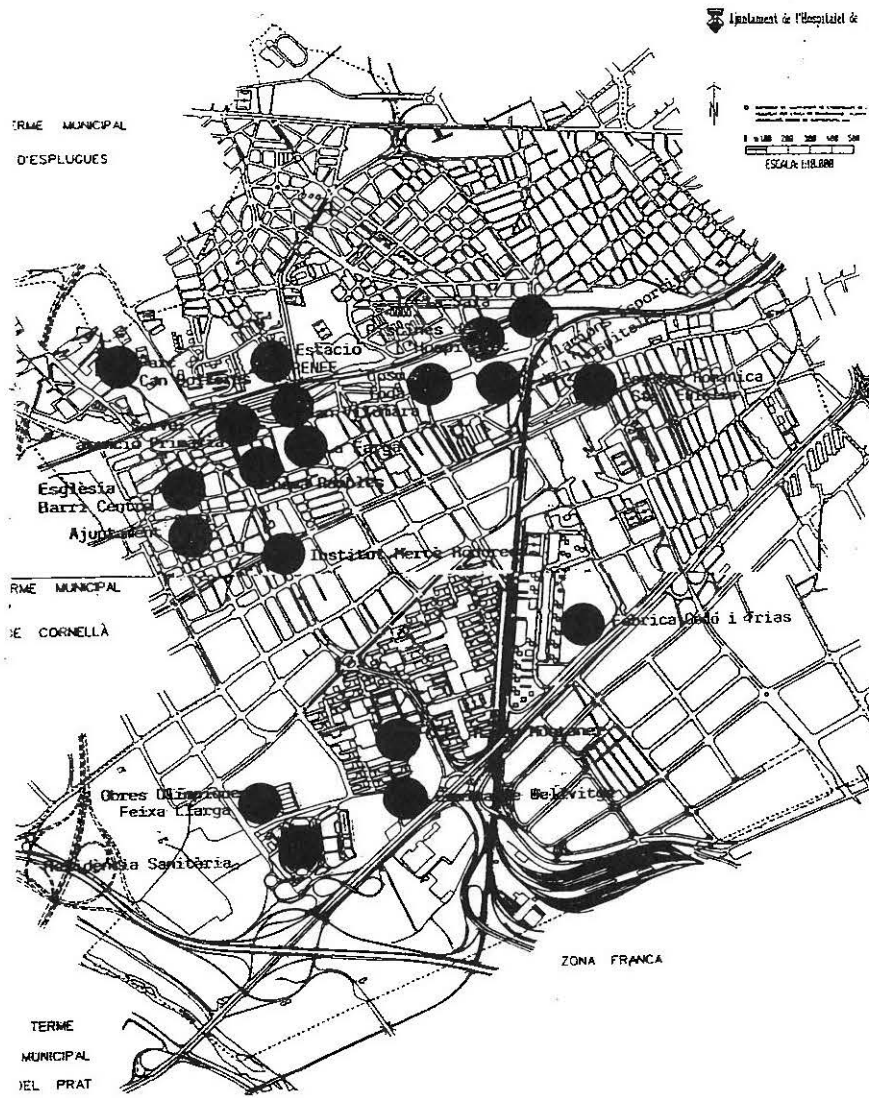
Pel que fa a les fites estructurals (34,3% de les mencions), destaca, per damunt de totes, l'ermita de la Mare de Déu de Bellvitge (32 mencions, ço és el 64%); les raons d'aquest fet són dues: la seva localització al barri on resideixen els alumnes de la mostra i el gran contrast entre la fàbrica romànica del temple, de modestes proporcions, i les dimensions aclaparadores dels grans blocs d'habitatges que l'envolten. En segon lloc, apareixen les obres olímpiques de la Feixa Llarga (27 mencions, ço és 54%); aquestes instal.lacions, que li han valgut a la ciutat la categoria de subseu olímpica, estan situades molt a prop del barri de Bellvitge i han estat visitades pels alumnes. Seguidament, apareixen l'església romànica de Santa Eulàlia (13 mencions, 26%) i les antigues fàbriques Tecla Sala (11, 22%), Godó i Trias (5, 10%) i Cosme Toda (5, 10%), probablement com a conseqüència de treballs sobre el romànic i el modernisme, fets en cursos anteriors.

Pel que fa a les fites socials, les més esmentades (58,8%), destaca la residència sanitària Prínceps d'Espanya (39 mencions, ço és el 78%), fet ben lògic si hom té en compte que aquest és l'element més conegut del barri, fins al punt que se'l podria considerar com un monument emblemàtic. En segon lloc, apareix la Farga (28 mencions, ço és el 56%); la raó és que en aquest lloc s'hi fan diverses fires al llarg de l'any (Firajoc, Saló de la Infància, Firaciutat, Fira Comercial de l'Hospitalet), i gran nombre d'espectacles culturals i musicals. Seguidament, apareixen una sèrie de fites que demostren les destinacions dels desplaçaments dels alumnes fora del barri de Bellvitge; tal és el cas de l'Ajuntament (22, 44%), les estacions de la RENFE (17, 34% i 5, 10%), el Camp d'Esports de l'Hospitalet (20, 40%), les piscines municipals (19, 38%), l'ambulatori rambla (17, 34%) i els multicines de la rambla Just Oliveres (16, 32%). Destaca, en canvi, el reduït nombre de mencions (11) del CP Ramon Muntaner.

Entre les fites socials destaquen les estacions del metro, en especial, les tres més properes als domicilis dels alumnes, Bellvitge (18 mencions, 36%), avinguda del Carrilet (16 mencions, 32%) i Feixa Llarga (9 mencions, 18%). Aquestes fites són per als alumnes elements claus dels seus desplaçaments fora de la ciutat.

Pel que fa a les fites naturals, destaca la seva escassa rellevància (6,9%). La raó d'aquest fet és evident: el gran dèficit de parcs i jardins a la ciutat i, especialment, al barri de Bellvitge. El considerable nombre de mencions (20) del parc de Can Boixeres cal atribuir-lo, doncs, tant a la seva individualitat com a les seves considerables dimensions.

El gran nombre de fites esmentades n'impossibilita una representació clara; per això, al Plànol 3, només són cartografiades les que enregistren deu o més mencions.



PLÀNOL 3. Percepció inicial de les fites de l'Hospital de Llobregat

5. ELS NUSOS

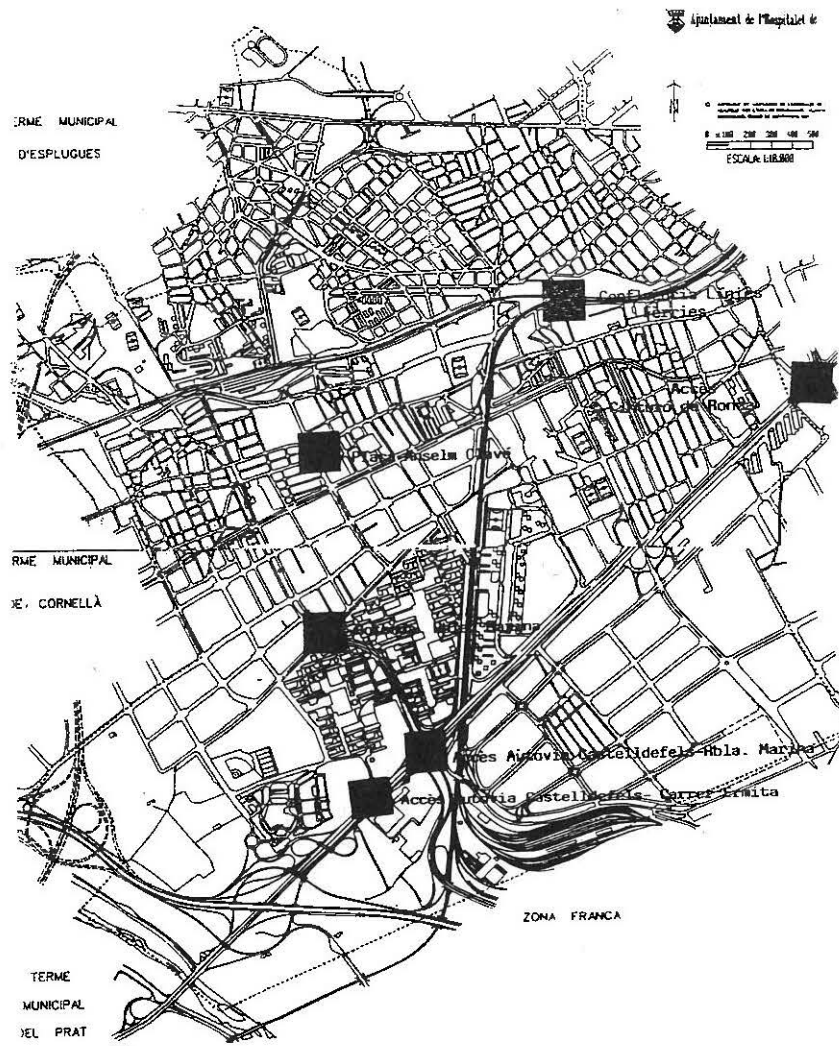
El Quadre 7 recull totes les mencions que s'han classificat com a nusos, la freqüència amb què han aparegut als mapes mentals i el percentatge que cadascun representa respecte del nombre total de mapes de la mostra (50). Els nusos esmentats han estat representats al Plànol 4.

QUADRE 7. *Mencions dels nusos de l'Hospitalet de Llobregat*

<i>nusos</i>	<i>freqüència</i>	<i>percentatge absolut</i>
confluència vies RENFE	6	12%
pl. Espanya (Barcelona)	4	8%
accés de Bellvitge a autovia (per Rbla. Marina)	3	6%
accés Ronda Litoral	3	6%
pl. Anselm Clavé	3	6%
accés de Bellvitge a autovia (per av. Mare de Déu Bellvitge)	1	2%
entrada Residència	1	2%

Els nusos representats als mapes mentals constitueixen una bona aproximació a la funció i magnitud dels principals distribuïdors de la circulació rodada de superfície a l'Hospitalet de Llobregat. Aquest fet demostra l'ús que es fa del cotxe particular per desplaçar-se dins i fora del municipi i, sobretot, com es pot arribar a organitzar una imatge mental de la ciutat a partir de les principals entrades i sortides del propi barri. Aquest fet comporta la inexistència de nusos per als trajectes a peu.

Pel que fa als transports públics de superfície, els nusos queden força difusos; la seva desconeixença és deguda a una escassa utilització d'aquests serveis en traslladar-se dins de la ciutat.



PLÀNOL 4. Percepció inicial dels nusos de l'Hospitalet de Llobregat

LA PROPOSTA DIDÀCTICA

CAPÍTOL VI

LA PROPOSTA DIDÀCTICA

En aquest apartat es presenten els materials emprats en la realització de l'experiència, es fa una descripció de les activitats dutes a terme i, finalment, s'inclouen totes les fitxes treballades.

1. EL MATERIAL

El material emprat consta d'una carpeta per a cada alumne, d'ús individual, i un suport gràfic per a cada grup d'alumnes, d'utilització col·lectiva. La carpeta conté els següents documents:

- Recull de fitxes.
- Mapa mental de l'Hospitalet de Llobregat, fet per cada alumne en començar l'experiència.
- Plànol mut de l'Hospitalet amb delimitació de barris, a grandària Din-A3.
- Fotocòpia de la fotografia aèria de l'Hospitalet de Llobregat (Institut Cartogràfic de Catalunya, escala 1:10.000, núm. vol 9.022, passada 420/7, núm. fotograma 8.983, data 8-7-90), ampliada a grandària Din-A3.

- Guia del transport públic de l'Hospitalet.

El material col·lectiu es redueix a un sol document:

- Mapa mural de l'Hospitalet amb índex de carrers, delimitació d'àrees segon la qualificació del sòl i xarxa viària d'accessos (Area Metropolitana de Barcelona i Caixa de Barcelona, Barcelona, 1989).

2. EL RECURS DE FITXES DE L'ALUMNE. DESCRIPCIÓ D'ACTIVITATS

Les fitxes descrites a continuació i reproduïdes més endavant han estat elaborades per ser treballades a diversos nivells. De vegades, una necessària reflexió personal, n'aconsella un tractament individual, i altres cops, la rendabilització dels recursos i la necessitat de posar en comú els coneixements adquirits, en fa oportú un treball col·lectiu, que per a les fitxes d'aquesta proposta didàctica es farà en grups de cinc alumnes o tot el grup classe en conjunt.

2.1. *Descripció de la fitxa 1: els conceptes teòrics*

Es tracta d'un text senzill (A1), elaborat per definir i explicar de manera ràpida i senzilla els diferents conceptes emprats en l'anàlisi de la percepció de la ciutat. Aquesta és una fitxa de referència, que es treballa a cadascuna de les altres fitxes.

2.2. *Descripció de la fitxa 2: els barris*

Aquesta fitxa consta de cinc activitats, la primera de les quals (A2), de caràcter individual, remet a la fitxa 1 (text A1), per tal que l'alumne hi cerqui i copiï la definició del concepte barri que hi apareix.

Les dues següents activitats (B2 i C2) pretenen una doble finalitat: esbrinar què saben els nostres alumnes del barri de Bellvitge i fer que n'esdevinguin conscients, ja que ens consta, a través de la pràctica educativa,

que massa vegades creuen saber menys coses de les que en realitat saben. Per això, s'ha elaborat una descripció del barri, amb espais en blanc que s'han d'emplenar d'acord amb una graella de possibles solucions, i una plantilla on fer inventari dels diversos serveis que posseeix el barri.

Un cop llestos, se'ls proposa una activitat (D2) de recerca i autoavaluació, en què cada alumne, amb l'ajut de divers suport gràfic, ha de classificar els barris de la ciutat, segons si han estat o no esmentats al seu mapa mental i si hi han estat ben o mal localitzats.

La darrera activitat d'aquesta fitxa (E2) proposa a cada grup l'elaboració d'una definició-síntesi del concepte de barri, a partir del text copiat (activitat A2) i dels aspectes treballats a les activitats B2 i C2 d'aquesta mateixa fitxa.

2.3. Descripció de la fitxa 3: les senderes

Aquesta fitxa consta de cinc activitats, la primera de les quals (A3) remet altre cop al text de la fitxa 1 (A1) i demana que cada alumne hi busqui i copii la definició de sendera que hi apareix.

La segona activitat (B3) demana a cada alumne un esforç d'observació, en proposar-li que representi correctament al mapa mut tots els carrers que figuren als mapes mentals del seu grup, amb l'ajut del suport gràfic disponible. A continuació (activitat C3), es demana que cada grup classifiqui les senderes representades als mapes muts, segons l'ús que en fan. Aquesta classificació és una tipologia senzilla que permet a cada alumne una representació gràfica (activitat D3), d'acord amb una llegenda establerta pel grup.

Per acabar la fitxa 3, la darrera activitat (E3) planteja l'ampliació de la definició de sendera (A3), tenint presents totes les aportacions dels exercicis anteriors (B3, C3 i D3).

2.4. Descripció de la fitxa 4: les vores

Aquesta fitxa consta de cinc activitats, la primera de les quals (A4) remet altre cop al text de la fitxa 1 (A1) i demana que cada alumne hi busqui i copii la definició de vora que hi apareix.

L'exercici B4 introdueix la utilització de la fotografia aèria i en proposa un treball comparat amb els mapes que constitueixen el suport gràfic de l'alumne, per a què hi delimitin els barris, tot treballant en grup. La tasca d'observació porta els alumnes a intentar d'esbrinar els elements que permeten de copsar la individualitat d'un barri i les vores que en permeten la delimitació. Seguidament (activitat C4), els alumnes han de cercar la mena de barreres físiques i els canvis de paisatge que apareixen entre els barris. Per acabar, aquest bloc procedimental, cada alumne representa totes les vores observades al seu mapa mut de l'Hospitalet (exercici D4).

La darrera activitat d'aquesta fitxa (E4) planteja l'ampliació de la definició de vora (A4), tenint presents totes les aportacions dels exercicis anteriors (B4, C4 i D4).

2.5. Descripció de la fitxa 5: les fites

Aquesta fitxa consta de cinc activitats, la primera de les quals (A5) remet, com de costum, al text de la fitxa 1 (A1) i demana que cada alumne hi busqui i copiï la definició de fita que hi apareix.

El bloc d'activitats procedimentals consta de tres exercicis: al primer (B5), s'ha de fer un llistat de totes les fites dels mapes mentals del grup; al segon (C5), el grup ha de destriar les fites originals de l'Hospitalet, a través d'una discussió; i al tercer (D5), cadascú ha de representar, amb l'ajut de la fotografia aèria, les fites seleccionades al seu mapa mut.

L'activitat que clou aquesta fitxa (E5) planteja l'ampliació de la definició de fita (A5), tenint presents totes les aportacions dels exercicis anteriors (B5, C5 i D5).

2.6. Descripció de la fitxa 6: els nusos

Aquesta darrera fitxa consta de cinc activitats, la primera de les quals (A6) remet al text de la fitxa 1 (A1) i demana que cada alumne hi busqui i copiï la definició de nus que hi apareix.

El bloc d'exercicis pràctics de la fitxa es concreta en tres activitats: la primera (B6), que es fa en grup, consisteix a identificar i llistar tots els

nusos de l'Hospitalet, amb l'ajut del suport gràfic pertinent; la segona (C6), que es fa a nivell de tot el grup-classe, és la posada en comú, discussió i concreció de la relació de nusos de la ciutat; i la tercera (D6), que és individual, consisteix a representar els nusos seleccionats al mapa mut de cadascú.

L'activitat que clou aquesta fitxa (E6) planteja l'ampliació de la definició de nus (A6), tenint presents totes les aportacions dels exercicis anteriors (B6, C6 i D6).

3. LES FITXES DE TREBALL

3.1. *Fitxa 1: els conceptes teòrics*

A1) En aquest text, s'expliquen els principals elements que les persones tenen en compte en fer-se la imatge mental d'una ciutat. Llegeix-lo amb atenció perquè t'ha de servir per entendre millor l'Hospitalet de Llobregat.

Quan parlem de la ciutat, tots tenim al pensament una imatge de com és la ciutat. Aquesta imatge no ens la inventem, sinó que és real, perquè la tenim a dintre nostre. Si pensem en l'Hospitalet de Llobregat, se'ns acudiran imatges d'aquells llocs que ens son més familiars, perquè hi anem a estudiar, perquè hi anem a jugar o a passar l'estona, perquè hi anem quan no estem bons, perquè hi viu un amic nostre, etc. Per a tots nosaltres, doncs, la ciutat és única, perquè és diferent de les ciutats dels companys; és per això que tots hem de dir la nostra quan parlem de la ciutat.

Hi ha també una altra ciutat: la ciutat dels mapes i dels plànols. Sovint aquesta és una ciutat freda i quadriculada, que ens informa del nom dels carrers i dels dels barris i on estan situats; de vegades, aquesta ciutat ens és una mica massa desconeguda i pot arribar a fer-nos un xic de por.

També hi ha una altra ciutat: és la ciutat dels arquitectes i dels urbanistes. Aquesta és la ciutat que creix, que es transforma i que, sovint, es fa més maca. Els arquitectes i els urbanistes en són els responsables. D'ells n'has sentit a parlar molt els darrers anys, són els que han creat la Vila Olímpica del Poblenou, els que han remodelat i completat l'Anella

Olímpica de Montjuïc, els que han projectat l'estadi de bàisbol de la Feixa Llarga.

En totes aquestes menes de ciutats hi ha, però, uns elements comuns: els barris. Amb això, tothom hi està d'acord. Però, què és un barri? Hi ha moltes definicions; una podria ser la següent: un barri és un conjunt de carrers i places, d'edificis i botigues que tenen unes característiques semblants que el fan diferent dels altres. Algunes d'aquestes característiques són la forma dels edificis, l'ús de les construccions (cases o fàbriques), el lloc d'origen dels seus habitants, la proximitat a una plaça important, a una estació, al mar, etc.; també tenen importància el color dels edificis, l'olor dels carrers...

Per bellugar-nos dins del barri, per anar d'un barri a un altre, per anar fora de la ciutat, nosaltres ens movem a través d'uns camins que coneixem. Doncs bé, el trajecte que fem en anar d'un lloc a un altre s'anomena sendera. De vegades, per triar una sendera, ens cal mirar la guia urbana; la major part dels cops, però, això no és necessari, perquè ja sabem el camí. I sabem el camí perquè coneixem uns elements que ens són familiars, que ens ajuden a orientar-nos i que eviten que ens perdem. Aquests elements poden ser la casa d'un familiar, una parada de metro, un camp de futbol, un monument... Són les fites.

Moltes vegades ens adonem que davant nostre hi ha una barrera física que ens obliga a fer marrada per anar d'un lloc a un altre: pot ser la via del tren, una carretera molt transitada, un riu, etc. De vegades, però, aquesta barrera no és insalvable, però ens indica un canvi de paisatge urbà: un conjunt de fàbriques, un descampat, un parc urbà, una zona agrícola, etc. En qualsevol cas, però, nosaltres hi veiem un límit, perquè ens adonem que acaba un sector de la ciutat i en comença un altre. Aquesta mena de frontera es coneix amb el nom de vora.

El darrer element de la ciutat que tindrem en compte és el nus. Saps què és un nus en una ciutat? Un nus és un indret estratègic de la ciutat, és un lloc on podem triar diferents senderes, on podem iniciar diferents trajectes. De vegades són cruïlles de carrers, estacions de metro, parades d'autobusos...

3.2. Fitxa 2: els barris

A2) Busca i copia la definició de barri que apareix al text de la fitxa 1 (A1).

Un barri és
.....
.....
.....
.....

B2) Explica com és el barri de Bellvitge, el teu barri. No cal, però, que facis una redacció de cap i de nou. Només has d'omplir els espais buits del text següent; has de fer-ho, però, buscant la paraula que més t'agrada a la bateria que hi ha tot seguit, allà al número corresponent.

El barri de Bellvitge, el meu barri

Els edificis són (1); el seu estat de conservació és (2); el tipus d'edifici més abundant és (3). Els carrers formen una xarxa (4) i les seves voravies són (5); la calçada és (6); és un barri (7) il.luminat, el seu nivell de soroll és (8) i és (9). El color predominant del meu barri és el i fa olor de La gent que hi viu són (10) La majoria dels habitants parlen en (11) i normalment compren (12).

1	vells	2	bo	3	el xalet
	renovats		regular		la casa amb jardí
	moderns		deteriorat		la casa d'una planta
					el bloc de pisos
4	regular	5	amples	6	asfaltada
	irregular		estretes		empedrada
	radial		inexistents		cimentada
					de terra
7	ben	8	molt alt	9	molt net
	mal		suportable		net
			escàs		brut
			imperceptible		molt brut
10	treballadors	11	català	12	al barri
	rics		castellà		fora del barri
	molt rics				
	molt pobres				

C2) Emplena aquesta graella sobre els diversos serveis del teu barri, posant sí o no al requadre corresponent.

cinemes		centres culturals		telefònica	
discoteques		centres comercials		regidoria	
bars		escoles		mercats	
AA.VV.		biblioteques		zones verdes	
clubs d'esbarjo		correus		zones industrials	

D2) Amb l'ajut de la guia del transport públic i del mapa mural, escriu al mapa mut el nom dels barris de l'Hospitalet de Llobregat (Bellvit-

ge, Polígon Gornal, Centre-Sant Josep, Santa Eulàlia, Can Serra, la Tor-rassa, Collblanc, la Florida i Sector Sanfeliu). Després compara'l amb el teu mapa mental i emplena aquesta graella:

barris citats al mapa mental	barris no citats al mapa mental	barris ben localitzats al mapa mental	barris mal localitzats al mapa mental

E2) Amb l'ajut de la definició que heu copiat a l'apartat A2, amb la redacció que heu completat per al vostre barri (apartat B2) i la graella on heu comptat els serveis que hi ha (activitat C2), proveu d'ampliar la definició de barri:

Un barri és
--

3.3. Fitxa 3: les senderes

A3) Busca i copia la definició de sendera que apareix al text de la fitxa 1 (A1).

Una sendera és
.....
.....
.....
.....

B3) Amb l'ajut dels vostres mapes mentals, de la guia del transport públic i del mapa mural de l'Hospitalet, situeu correctament al mapa mut tots els carrers assenyalats per tu i pels teus companys de grup als mapes mentals.

C3) Ara, fixeu-vos en el mapa mural de l'Hospitalet de Llobregat i en el mapa mut on acabeu de representar les senderes, i empleneu aquesta bateria:

senderes que fem servir per anar fora de la ciutat		
senderes que fem servir per anar als barris del costat*		

senderes que fem servir per anar a d'altres barris**		
senderes que fem servir per moure'ns dins de Bellvitge		

* Polígon Gornal i Centre-Sant Josep.

** Tots els altres barris de l'Hospitalet.

D3) Pinta de color diferent els diversos carrers que heu representat al mapa mut, d'acord amb la classificació de l'activitat anterior (C3). Abans, però, cal que empleneu la llegenda següent.

<i>ús que en feu</i>	<i>color</i>
per anar fora de l'Hospitalet	
per anar del vostre barri als barris del costat*	
per anar a d'altres barris de la ciutat**	
per anar per dins de Bellvitge	

* Polígon Gornal i Centre-Sant Josep.

** Tots els altres barris de l'Hospitalet.

E3) Tenint present la definició de sendera que heu copiat a l'apartat A3 i la informació que heu recollit a les activitats anteriors (B3, C3 i D3), proveu d'ampliar la definició de sendera.

Una sendera és
.....
.....
.....
.....

3.4. *Fitxa 4: les vores*

A4) Busca i copia la definició de vora que apareix al text de la fitxa 1 (A1).

Una vora és
.....
.....
.....
.....

B4) Agafeu la fotocòpia de la fotografia aèria de l'Hospitalet de Llobregat i assenyalau-hi els barris de la ciutat. Després, fixeu-vos en els límits de cada barri, en les característiques de cadascun i responeu a les següents preguntes:

Quins són els límits que permeten definir els barris?
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

D4) Situa al mapa mut les vores que heu identificat a l'exercici C4.

E4) Tenint present la definició de vora que heu copiat a l'apartat A4 i la informació que heu recollit a les activitats anteriors (B4, C4 i D4), proveu d'ampliar la definició de vora.

Una vora és
.....
.....
.....
.....

3.5. Fitxa 5: les fites

A5) Busca i copia la definició de fita que apareix al text de la fitxa 1 (A1).

Una fita és
.....
.....
.....
.....

B5) Busqueu i anoteu totes les fites que heu assenyalat als mapes mentals (plànol 1).

C5) De totes les fites que heu apuntat, destrieu les que considereu singulars de l'Hospitalet de Llobregat, és a dir que no hi són a d'altres ciutats, i escriviu-les al requadre següent.

D5) Situeu les fites escollides al mapa mut de l'Hospitalet (plànol 2).

E5) Tenint present la definició de fita que heu copiat a l'apartat A5 i la informació que heu recollit a les activitats anteriors (B5, C5 i D5), proveu d'ampliar la definició de fita.

Una fita és

3.6. *Fitxa 6: els nusos*

A6) Busca i copia la definició de nus que apareix al text de la fitxa 1 (A1).

Un nus és

.....

.....

.....

.....

L'AVAUACIÓ FINAL

CAPÍTOL VII

L'AVALUACIÓ FINAL

1. ELS CRITERIS D'AVALUACIÓ

L'avaluació que es proposa consisteix en tres proves: la primera és una gimcana, que té per objecte avaluar el grau de coneixement que l'alumne ha adquirit de la ciutat i la capacitat de reconèixer-hi els elements estudiats sobre plànols, fotografies aèries i sobre el mateix terreny. La segona prova pretén copsar, a través de la manipulació del plànol i de la recerca d'informació, en quina mesura l'alumne és capaç d'utilitzar la ciutat segons els seus interessos. La tercera prova consisteix en la realització d'un mapa mental de l'Hospitalet i és, val a dir-ho, la prova clau per poder constatar si hà hagut canvis o no, i en quina mesura, en la imatge mental de la ciutat que els nostres alumnes havien representat en començar l'experiència.

Els criteris d'avaluació que han estat emprats tenen la pretensió d'abastar des dels aspectes pròpiament conceptuals, és a dir, d'adquisició de coneixements, fins als aspectes procedimentals, que es refereixen a la manera de fer les coses, i actitudinals, que tenen a veure amb la predisposició de l'alumne a fer la feina ben feta i el desenvolupament de determinats valors ciutadans.

Pel que fa a la gimcana, es creu convenient de valorar sobretot el comportament cívic dels alumnes, el treball en grup i l'interès mostrat. Té importància, també, avaluar l'exposició dels diferents grups a la resta de la classe explicant el seu recorregut i els elements observats. Finalment, cal avaluar el treball individual de cada alumne, on ha de figurar el recorregut realitzat, així com una descripció acurada dels llocs per on han passat; hom avaluarà la capacitat d'observació i d'interiorització dels conceptes apresos, però no oblidarà la importància de la presentació estètica de la feina feta.

Pel que fa a la manipulació del plànol i a la recerca d'informació, s'ha de valorar la capacitat de l'alumne per resoldre els problemes que es planteja, en funció de criteris com la rapidesa, l'eficàcia, l'economia d'esforços, etc.

Pel que fa al mapa mental, els criteris d'avaluació estan en funció de l'anàlisi que s'ha fet del mapa mental que es proposa com avaluació inicial. Es tracta de constatar per a cadascun dels elements de la ciutat treballats quines són les adquisicions de l'alumne com a resultat de l'acció educativa. Aquesta avaluació, doncs, es farà de forma comparada, entre els coneixements previs de l'alumne, expressats al primer mapa mental, i els que ha incorporat al llarg de l'experiència, expressats al darrer mapa mental. En aquesta comparació, s'empren, val a dir-ho, els mateixos criteris matemàtics de mesura.

Quant als barris, s'avaluarà tant el grau de coneixement intrínsec, com la seva localització i extensió. Respecte les senderes, es tabularan i compararan els resultats entre els dos mapes mentals, a partir d'una mostra feta de les senderes que faciliten la mobilitat per la ciutat. Quant a les fites, l'anàlisi se centrarà a comprovar les variacions de les mencions, segons la taxonomia de Bailley, que les classifica en estructurals, socials i naturals. Pel que es refereix a les vores i als nusos, hom en tabularà els resultats i n'avaluarà l'augment percentual.

2. LA GIMCANA I LES FITXES

Hi van participar prop de seixanta alumnes de vuitè d'EGB, dividits en quatre grups de catorze cadascun, acompanyats per un professor. La

sortida i l'arribada estava situada al CP Ramon Muntaner, però cada grup va fer un recorregut diferent.

El material emprat durant la gimcana constava d'una carpeta individual i una de col·lectiva. Cada grup portava un mapa de la ciutat, una màquina de fotografiar i una fotografia aèria de l'Hospitalet on s'havien de senyalar els diferents llocs de destinació, amb el número corresponent, i el recorregut efectuat; cada alumne duia una llibreta on havia d'apuntar totes les incidències de la sortida, d'acord amb un qüestionari. Amb la màquina de retratar s'havien de fer fotografies que servissin com a prova d'haver acomplert totes les ordres de la gimcana.

Després de la gimcana, es va passar en net la informació recollida i es va completar el qüestionari individual de cada alumne. A continuació cada grup va exposar el recorregut realitzat als altres grups. I, per acabar, es va comprovar la validesa de les explicacions de cada grup, resseguint el seu recorregut amb un mapa i observant les fotografies fetes.

2.1. Fitxa del grup A

1r. Aneu a la plaça de la Mare de Déu de Montserrat, i apunteu el nom del restaurant xinès que hi ha.

.....

2n. Aneu ara a l'estació de la RENFE que hi ha a la rambla de Just Oliveras i busqueu-hi l'horari del primer tren que hi fa parada en direcció a Barcelona a partir de les vuit del vespre.

.....

3r. Feu cap al parc de Can Boixeres. Quan hi arribeu, veureu molta gent gran asseguda als bancs; pregunteu-los per què hi vénen.

.....

.....

.....

.....

4t. Ara, cal que us adreceu a l'avinguda de Can Serra i que hi cerqueu el número 101. Veureu que es tracta d'un Institut de Batxillerat; apunteu-ne el nom.

.....

A l'entrada de l'Institut, acostuma a haver-hi un bidell; si no hi és, busqueu-lo. Pregunteu-li quan s'obre la matriculació per fer 1r de BUP.

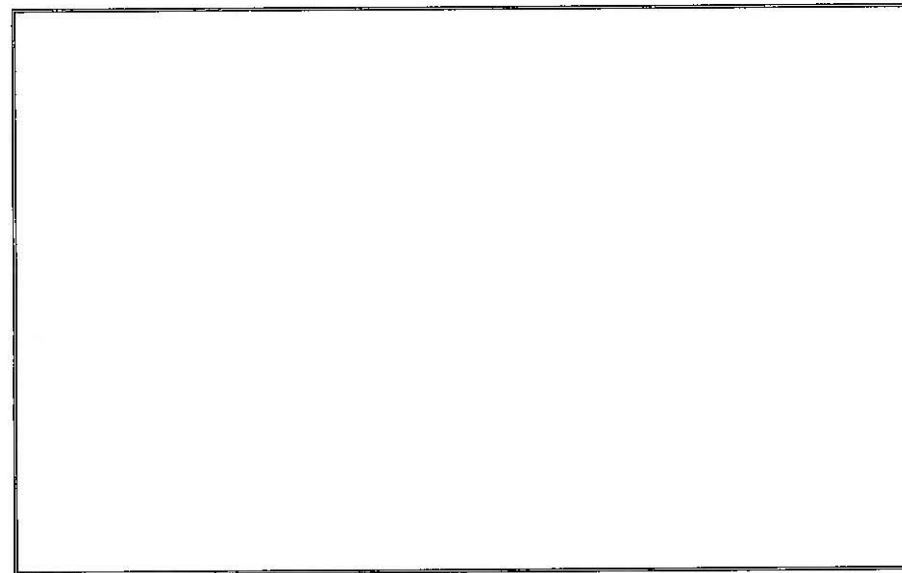
.....

Si en aquest precís moment necessitéssiu assistència mèdica, on aniríeu?

.....

5è. Teniu gana? Voleu esmorzar? Aneu al parc de les Planes; hi teniu una font amb aigua i molts bancs per seure-hi.

Quan hàgiu esmorzat, cerqueu un element estrany del parc i dibuixeu-lo aquí sota mateix.



6è. Ara, cal que comenceu a tornar a l'escola. Aneu a la plaça d'Anselm Clavé. Hi ha una gasolinera; apunteu-ne el nom.

.....

7è. Aneu cap a la Travessia Industrial i busqueu-hi un concessionari de cotxes. Heu de procurar emplenar la següent bateria.

nom del concessionari		
marca dels automòbils	model	preu

2.2. Fitxa del grup B

1r. Aneu en una escola pública del barri del Polígon Gornal. Apun-teu-ne el nom.

.....

Esbrineu-ne l'origen del nom (podeu preguntar-lo a algun mestre d'aquesta escola)

.....

.....

.....

.....

.....

2n. Aneu, ara, a l'Escola Xaloc i apunteu els colors de l'uniforme dels nens que hi fan gimnàstica.

.....
.....

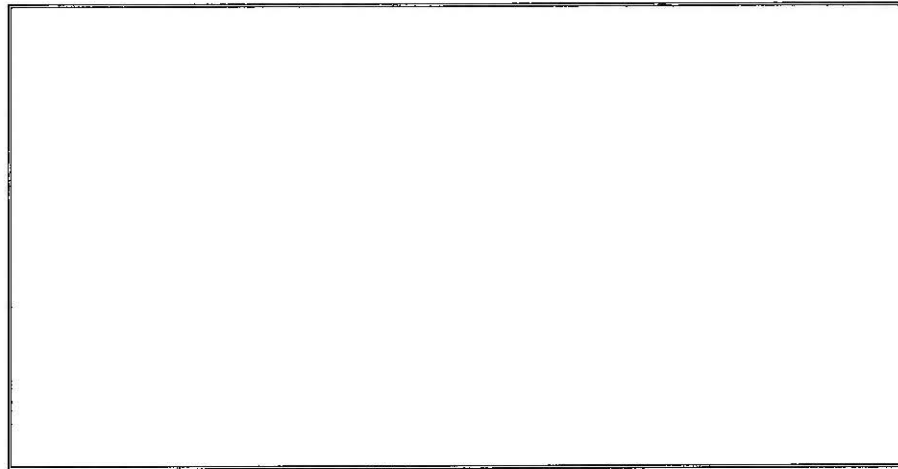
3r. Feu cap a la fàbrica Godó i Trias. Anoteu les activitats que s'hi realitzen en l'actualitat.

.....
.....
.....

Pregunteu als treballadors a què es dedicava abans aquesta fàbrica.

.....
.....
.....

4t. Aneu al parc de l'Alhambra i dibuixeu-hi un element del seu mobiliari urbà.



Si teniu set i gana, esmorzeu en aquest parc, ja va sent hora!

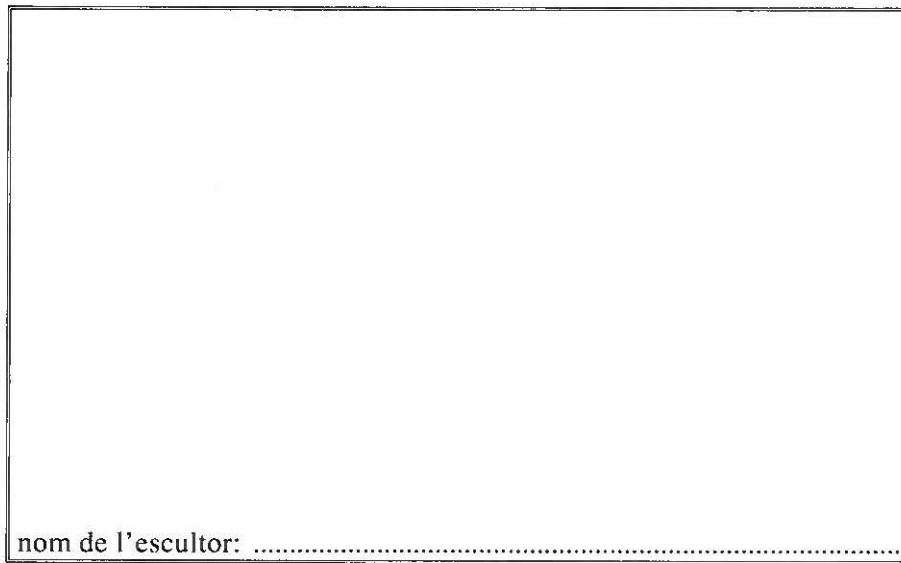
5è. Si teniu la panxa plena, us cal caminar per pair. Aneu a la parròquia de Sant Isidre. Que no sabeu on és? Pregunteu-ho! Heu d'apuntar el nom de la plaça (això és una pista!) on hi ha la parròquia.

.....

Demaneu informació de quines activitats es fan a la parròquia.

.....
.....
.....
.....
.....

6è. Aneu al carrer de Santa Eulàlia seguint el carrer que fa de límit entre l'Hospitalet i la ciutat de Barcelona. Arribareu en una plaça on hi ha una escultura que simbolitza l'escut de la nostra vila. Dibuixeu-hi l'escultura i apunteu-ne el nom de l'autor.



nom de l'escultor:

7è. Ara, adreceu-vos a les instal·lacions esportives de l'Hospitalet. De camí, cal que aneu a una de les fàbriques més importants de la ciutat; apunteu-ne el nom i què cal fer per poder-la visitar.

.....
.....
.....
.....
.....

Prop del camp de futbol de l'Hospi, hi ha una església. N'heu d'apuntar les dades següents:

<i>nom de l'església</i>	<i>estil de construcció</i>	<i>segle de construcció</i>

8è. Ara heu de tornar a l'escola. Trieu entre tots el trajecte que us sembli més curt i apunteu-lo aquí sota.

.....
.....
.....

2.3. Fitxa del grup C

1r. Aneu a la Farga. Pel camí, discutiu i arribeu a un acord sobre els dos esdeveniments més importants que s'hi celebren cada any.

.....
.....

Un cop a la Farga, anoteu quina activitat s'hi està fent o s'hi està a punt de fer.

.....

Mireu d'agafar un fulletó d'activitats. Ens pot servir per programar-hi una visita.

2n. Ara, cal que us adreceu al Centre Cultural Tecla Sala. Per anar-hi, heu de triar entre tots el camí més curt i l'anoteu aquí sota mateix.

.....
.....
.....

Un cop al Centre Cultural, compteu-hi el nombre de xemeneies.

.....

3r. Feu cap a la parada de metro de la Torrassa i apunteu el nom del bar que hi ha a la sortida.

.....

4t. Voleu suar? Doncs, pugeu cap a la Plaça Espanyola. Apunteu-ne la data de construcció de la font.

.....

Pregunteu a la gent si els agrada aquesta plaça i com voldrien que fos.

.....
.....
.....

5è. Ara, feu cap al mercat de Collblanc. Pel camí, trobareu moltes botigues. Empleneu aquesta graella.

<i>les botigues que hem comptat al barri de Collblanc</i>	
mena d'establiment	nombre
sabateries	
botigues d'electrodomèstics	
farmàcies	
botigues de roba	
botigues d'alimentació	
bancs i caixes d'estalvis	

Entreu al Mercat de Collblanc i apunteu totes les diferències que observeu amb el de Bellvitge.

.....
.....
.....
.....

6è. Torneu amb metro cap a l'escola. Apunteu les parades per on passeu i el temps que trigueu a fer-ne el trajecte.

.....
.....
.....
.....

2.4. Fitxa del grup D

1r. Aneu a la plaça de l'Ajuntament. Quan hi arribeu, hi veureu una de les botigues de roba més singulars de la ciutat. Apunteu-ne el nom.

.....

Anoteu la data de construcció de l'edifici de l'Ajuntament.

.....

2n. Situeu-vos davant dels Multicines Rambla o del Centre Catòlic. Apunteu el nom del carrer on sou.

.....

Busqueu al mateix carrer on sou ara dues cases amb columnes ondula- des. Són dos edificis modernistes. Anoteu el número del carrer que els correspon.

.....
.....

3r. Aneu, ara, a Can Vilumara. Fixeu-vos que aquesta antiga fàbrica té actualment un ús diferent al que tenia quan es va construir. Explica quin és, aquest nou ús.

.....
.....

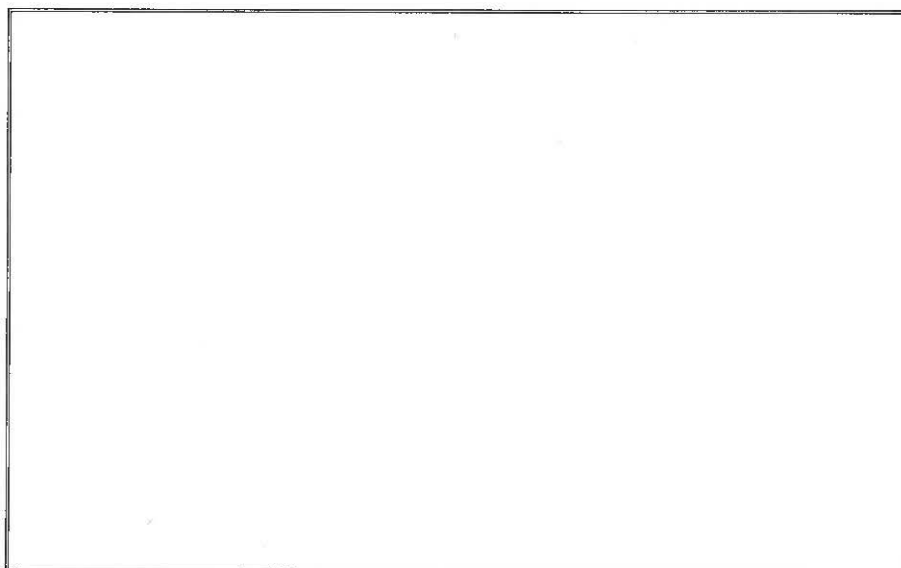
Quins estudis s'hi poden realitzar?

.....

4t. Aneu al parc de les Planes. Per anar-hi, cal que discutiu i trieu, entre tots, el camí més curt. Un cop arribats al parc, i abans d'esmorzar, anoteu el trajecte que heu fet des de Can Vilumara.

.....
.....
.....
.....

Dibuixeu algun element del parc que us resulti estrany.



5è. En acabat d'esmorzar, feu cap a la plaça Eivissa. Molt a prop d'aquesta plaça, hi ha la delegació d'Hisenda. Imagineu-vos que us hi cal portar la vostra declaració de renda; heu de conèixer les següents dades:

nom i número del carrer:

data límit per lliurar declaracions de renda:

.....

6è. Ara has d'anar a l'Hospital de la Creu Roja. Si hi anessis amb cotxe, on l'aparcaries?

.....

7è. Torneu amb metro cap a l'escola. Apunteu les parades per on passeu i el temps que trigueu a fer el trajecte.

.....

.....

.....

.....

3. LA MANIPULACIÓ DEL PLÀNOL I LA RECERCA D'INFORMACIÓ

Per desenvolupar aquesta activitat, cal que cada alumne disposi del següent material:

- *Guia d'Entitats Culturals i de Lleure Infantil i Juvenil*. Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat, 1991 (fulletó).
- Mapa mural de l'Hospitalet de Llobregat.
- Plànol mut de l'Hospitalet, a grandària Din-A3.
- Llapis, goma i retoladors de colors.

L'activitat consta de cinc exercicis, que han de ser resolts individualment:

a) Selecciona tres entitats culturals o de lleure i justifica per què tries cadascuna de les tres.

1r centre:
.....
.....
.....
.....
2n centre:
.....
.....
.....
.....
3r centre:
.....
.....
.....
.....

b) Localitza al mapa mut de l'Hospitalet els tres centres escollits.

c) Planifica el desplaçament, a peu o amb transport públic, des de l'escola fins als tres centres seleccionats. Has de preveure un trajecte per a cadascun, amb sortida i arribada a l'escola; has de tenir en compte la durada i les despeses del desplaçament.

Nom del 1r centre seleccionat:
Descripció del trajecte (anada i tornada):
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Durada del trajecte (anada i tornada):
Despeses del trajecte (anada i tornada):

Nom del 2n centre seleccionat:
Descripció del trajecte (anada i tornada):
Durada del trajecte (anada i tornada):
Despeses del trajecte (anada i tornada):

Nom del 3r centre seleccionat:
Descripció del trajecte (anada i tornada):
Durada del trajecte (anada i tornada):
Despeses del trajecte (anada i tornada):

d) Representa al mapa mut les tres rutes, tot emprant colors diferents.

e) Fes una petita justificació de la tria de cadascuna de les rutes que has traçat.

ruta de color
.....
.....
.....
.....

ruta de color
.....
.....
.....
.....

ruta de color
.....
.....
.....
.....

4. EL MAPA MENTAL

Es dóna a cada alumne un full en blanc i se'ls demana que facin un plànol de l'Hospitalet, com més detallat millor.

**L'ANÀLISI I LA COMPARACIÓ
DE RESULTATS**

CAPÍTOL VIII

L'ANÀLISI I LA COMPARACIÓ DE RESULTATS

Per tal d'analitzar els canvis que s'han esdevingut en la percepció de la ciutat per part dels nostres alumnes, s'han escollit, talment com a l'anàlisi inicial (capítol 5), cinquanta mapes mentals, per tal de simplificar-ne el tractament estadístic; tampoc ara, no s'han tingut en compte les variables d'edat i gènere. El buidatge de la informació continguda als mapes mentals s'ha fet a partir dels cinc conceptes definits per Kewin Lynch: barris, senderes, vores, fites i nusos.

1. ELS BARRIS

Al Quadre 8 es presenten les mencions de cada barri, en termes absoluts i percentuals, referits aquests darrers al total de mencions de cada barri.

QUADRE 8. Mencions dels barris de l'Hospitalet de Llobregat

<i>barri</i>	<i>frequència</i>	<i>percentatge</i>
Bellvitge	44	88%
Polígon Gornal	50	100%
Centre-Sant Josep	46	92%
Santa Eulàlia	47	94%
Can Serra	47	94%
la Torrassa	49	98%
Pubilla Cases	49	98%
Collblanc	50	100%
la Florida	50	100%
Sector Sanfeliu	44	88%
total	476	

Al Quadre 9 es presenten de forma comparada les superfícies percebudes i reals dels barris de l'Hospitalet, en termes absoluts i percentuals. Les superfícies absolutes percebudes són el resultat d'aplicar el percentatge de mencions de cada barri a la seva extensió real. El valor percentual d'aquestes superfícies percebudes es refereix a l'extensió total real del terme municipal, raó per la qual resta un percentatge que cal contemplar com a superfície no percebuda, ja que el nombre de mencions de cada barri no abasta la totalitat de la mostra (50), tret del cas del Polígon Gornal.

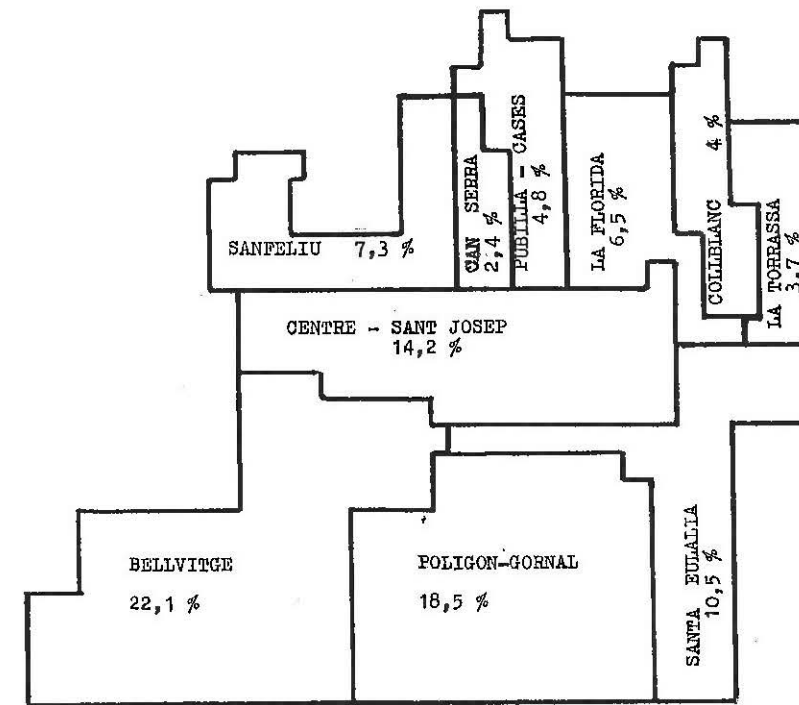
QUADRE 9. Percentatges i superfícies percebuts i reals*
dels barris de l'Hospitalet de Llobregat

percentatge percebut	superfície percebuda	barri	superfície real	percentatge real
22,1%	275,44 ha	Bellvitge	313 ha	25,1%
18,4%	230 ha	Polígon Gornal	230 ha	18,4%
14,3%	177,56 ha	Centre-Sant Josep	193 ha	15,4%
10,5%	130,66 ha	Santa Eulàlia	139 ha	11%
2,4%	30,08 ha	Can Serra	32 ha	2,6%
3,7%	46,06 ha	la Torrassa	47 ha	3,8%
4,8%	59,78 ha	Pubilla Cases	61 ha	4,9%
4,0%	50 ha	Collblanc	50 ha	4%
6,5%	81 ha	la Florida	81 ha	6,5%
7,3%	91,52 ha	Sector Sanfeliu	104 ha	8,3%
93,8%	1.172,1 ha	total espai percebut		
6,2%	76,9 ha	espai no percebut		
100,0%	1.249 ha	l'Hospitalet	1.249 ha	100,0%

* Font: Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat.

Després de desenvolupar la proposta didàctica, el grau de percepció dels barris de l'Hospitalet de Llobregat per part dels alumnes, va millorar ostensiblement, tant des d'un punt de vista qualitatiu com quantitatiu. El nombre de mencions dels barris assolí percentatges compresos entre el 88 i el 100% de la mostra. Aquest darrer aspecte té com a resultat l'elaboració d'un mapa topològic (Mapa 3) que s'apropa molt i molt a la realitat (vegi's també Gràfic 2).

De l'anàlisi detallada dels resultats exposats al quadre 8, paga la pena destacar-ne tres aspectes principals: en primer lloc, un dels barris amb menys mencions (44) és el de Bellvitge, cosa que li proporciona una extensió al mapa topològic percebut final un xic inferior al mapa topològic

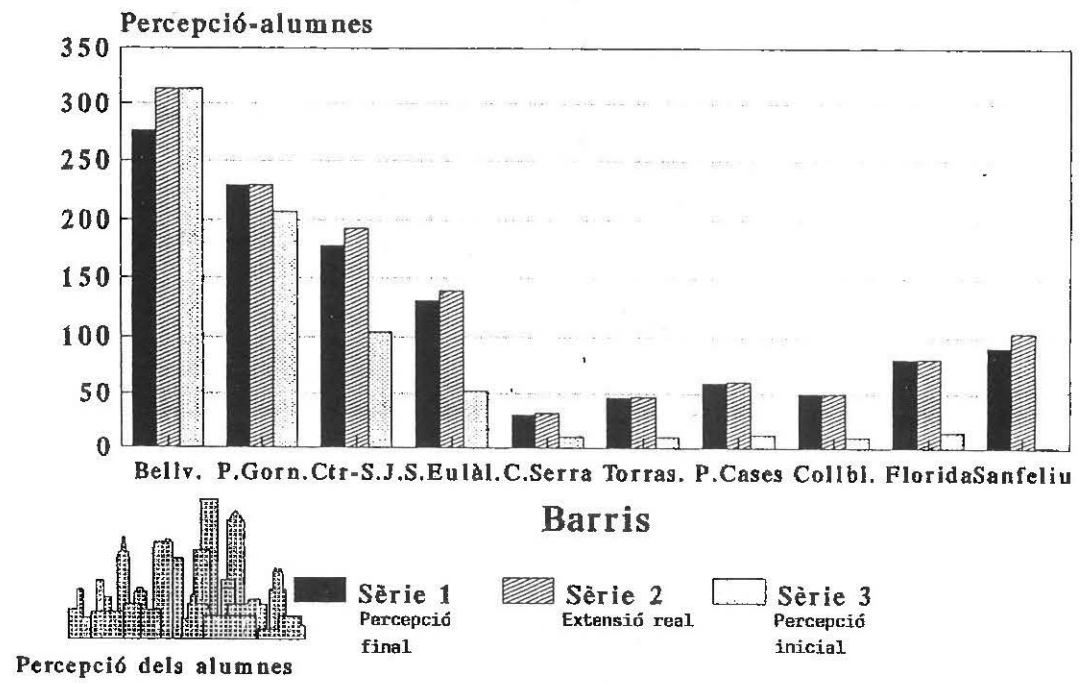


PERCEPCIÓ FINAL

MAPA 3. Representació topològica final dels barris de l'Hospitalet, segons el grau de percepció dels alumnes

BARRIS

Extensió



inicial, on coincidia amb la realitat; aquest fet s'esdevé, ben segur, perquè alguns dels nostres alumnes n'han obviat una representació acurada, a causa del millor coneixement inicial que ja en posseïen. En segon lloc, tot i que el barri més desconegut segueix sent el del Sector Sanfeliu (44 mencions), el més allunyat del seu lloc de residència i el que té una situació més perifèrica al municipi, l'extensió que li correspon al mapa topològic és notable, ja que inicialment no hi constava com a superfície percebuda. I, en tercer lloc, han desaparegut totes les mencions referides a indrets aliens a l'Hospitalet (Barcelona, el Prat de Llobregat, Sants i Pallars Sobirà).

2. LES SENDERES

El Quadre 10 recull totes les mencions que s'han classificat com a senderes, la freqüència amb què han aparegut als mapes mentals i el percentatge que cadascuna representa respecte del nombre total de mapes de la mostra (50). Al Plànol 5, es representen les senderes esmentades més de tres vegades als mapes mentals finals.

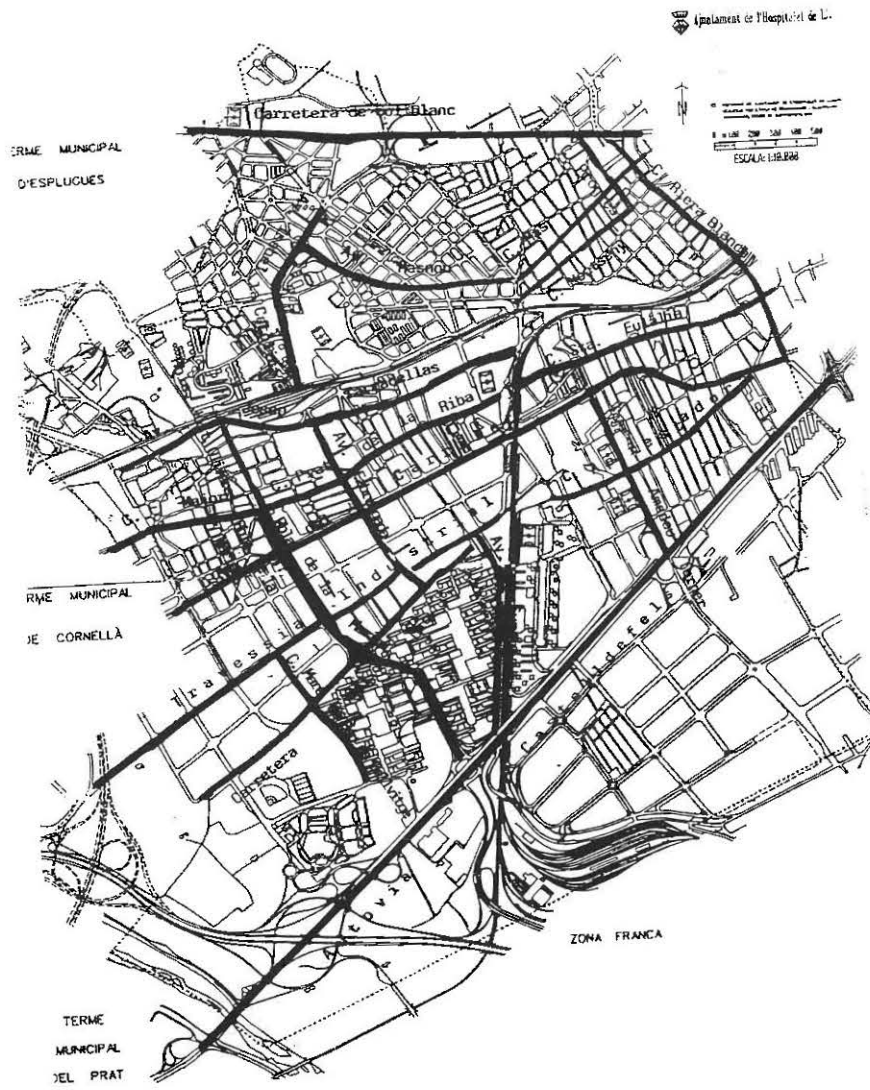
QUADRE 10. *Mencions de les senderes de l'Hospitalet de Llobregat*

<i>senderes</i>	<i>freqüència</i>	<i>percentatge absolut</i>
rbla. Just Oliveras	37	74%
rbla. Marina	37	74%
autovia de Castelldefels	32	64%
av. Isabel la Catòlica	30	60%
av. Fabregada	25	50%
carretera de Collblanc	21	42%
av. Carrilet	18	36%
c. Major*	17	34%
av. Josep Tarradellas	15	30%

Camí del Mig	14	28%
Travessia Industrial	11	22%
c. Mas	9	18%
av. Europa	7	14%
c. Barcelona	6	12%
av. Mare de Déu Bellvitge	6	12%
c. Aprestadora	6	12%
av. Masnou	6	12%
c. Amadeu Torner	6	12%
c. Progrés	5	10%
c. Miquel Romeu	4	8%
av. Amèrica	4	8%
c. Dr. Solanich	4	8%
c. Riera Blanca	4	8%
c. Montseny	4	8%
c. Rosalia de Castro	3	6%
av. Catalunya	1	2%
c. Jerusalem	1	2%
av. Torrent Gornal	1	2%
c. Llobregat	1	2%

* Quan es parla de carrer Major, aquesta denominació es fa extensiva a la seva continuació pel carrer de Prat de la Riba.

Els canvis apareguts després de desenvolupar la proposta didàctica, són força interessants. En analitzar les mencions de senderes amb les inicialment establertes de direccionalitat i identificabilitat, hom s'adona de la sensible millora de la seva percepció, tant qualitativament com quantitativa.



PLÀNOL 5. Percepció final de les senderes de l'Hospitalet de Llobregat

Si analitzem les mencions sota l'òptica de la direccionalitat, destaquen els següents aspectes:

— El reforç de la relació del barri de Bellvitge amb el nucli antic de la ciutat —barri Centre-Sant Josep—, que és l'àrea de serveis més propera. L'augment quantitatiu de les mencions és prou clar, pel que fa a les següents senderes: rambla Marina (del 22% inicial s'ha passat al 74%), avinguda de la Fabregada (s'ha passat del 34 al 50%) i avinguda de la Mare de Déu de Bellvitge (del 2 al 12%).

— L'increment del coneixement del sector septentrional de la ciutat, palès en les mencions de senderes, inicialment no citades: carretera de Collblanc (42%) i els carrers Mas (18%), Montseny (4%), de la Riera Blanca (8%), etc. El grau de percepció de la carretera de Collblanc constitueix un element qualitatiu notable, perquè és la sortida nord de la ciutat, amb opció de fer cap a Barcelona o les ciutats del Baix Llobregat, a través de la N-II.

— L'augment significatiu i l'aparició de senderes que posen en relació els diferents barris de la ciutat. A les senderes esmentades en parlar de la connexió de Bellvitge amb el barri Centre-Sant Josep, cal afegir l'avinguda d'Isabel la Catòlica (del 6% de mencions s'ha passat al 60%), que relaciona el nucli antic amb els barris septentrionals de la ciutat (la Florida, Can Serra i Pubilla Cases), a través de la seva prolongació pel carrer del Dr. Solanich (8% i no esmentat inicialment).

— L'augment quantitatiu de les senderes que serveixen les relacions transversals: autovia de Castelldefels (ha passat del 12% al 64%) i la Travessia Industrial (amb el 22% i no esmentada inicialment).

Pel que fa a la identificabilitat, cal admetre una sensible millora, com a resultat de treballar la fotografia aèria i el plànol. Això ha permès de completar molts trajectes; tal és el cas de l'aparició del carrer de Rosalia de Castro, que connecta el barri de Sant Josep amb la Torrassa i amb Collblanc.

3. LES VORES

El Quadre 11 recull totes les mencions que s'han classificat com a vores, la freqüència amb què han aparegut als mapes mentals i el percentatge que cadascuna representa respecte del nombre total de mapes de la mostra (50). Al Plànol 6, es representen les vores amb un percentatge de mencions superiors al 5%.

QUADRE 11. *Mencions de les vores de l'Hospitalet de Llobregat*

<i>vores</i>	<i>freqüència</i>	<i>percentatge absolut</i>
línia RENFE Vilanova	42	84%
línia RENFE Vilafranca	39	78%
autovia de Castelldefels	32	64%
Polígon Industrial Camí del Mig	28	56%
zona industrial	28	56%
carretera de Collblanc	20	40%
av. Isabel la Catòlica	17	34%
Camí del Mig	10	20%
Can Boixeres (parc urbà)	10	20%
c. de la Riera Blanca	5	10%
c. Mas	5	10%
c. Aprestadora	3	6%
av. del Carrilet	3	6%
c. Amadeu Torner	3	6%
carretera d'Esplugues	3	6%
av. Dr. Solanich i Riera	3	6%
av. Josep Tarradellas	1	2%

A l'hora d'avaluar els resultats referents a les vores, cal destacar, en primer lloc, l'adquisició de certa consciència de quins són els límits de la ciutat: a més de la menció referida a l'autovia de Castelldefels, que es manté en un 64%, n'apareixen d'altres que no havien estat esmentades als mapes mentals inicials; és el cas de la carretera de Collblanc (40%), que és més o menys el límit septentrional, la riera Blanca (10%), que confronta amb els barris barcelonins de Sants i la Bordeta.

En segon lloc, es percep un notable progrés en el coneixement de les vores que separen els barris de la ciutat: la línia de la RENFE de Vilanova, que separa Bellvitge del Polígon Gornal enregistra un lleuger augment percentual del nombre de mencions (del 76 al 84%); el percentatge referit a la línia de la RENFE de Vilafranca, en canvi, augmenta ostensiblement (del 22 al 78%), fet que ha d'ajudar a localitzar amb més correcció els barris septentrionals del terme, Sector Sanfeliu, Can Serra i Pubilla Cases, separats per aquesta via fèrria del nucli antic del Centre-Sant Josep.

A més d'aquestes dues darreres vores, que constitueixen autèntiques barreres físiques a les relacions entre barris, cal afegir-ne d'altres que, tot i servir com a senderes, permeten també la delimitació dels barris de la ciutat. Tal és el cas de les mencions que apareixen referides al carrer Mas (10%), que separa Collblanc de la Torrassa, l'avinguda d'Isabel la Catòlica (34%), que fa de partió entre el barri Centre i Sant Josep, i que separa Can Serra i la Florida de Pubilla Cases.

Un altre aspecte a contemplar és l'augment de la percepció de les vores en funció d'un canvi de paisatge; tal és el cas del Polígon Industrial del Camí del Mig (del 12 al 56%), que intercala un paisatge fabril entre els blocs de Bellvitge i Polígon Gornal i les cases entre mitgeres del barri Centre-Sant Josep, o el cas del parc de Can Boixeres (20% i no esmentat inicialment), que és una àrea verda enmig d'un medi urbà de funcionalitat residencial.

4. LES FITES

El Quadre 12 recull totes les mencions que s'han classificat com a fites, la freqüència amb què han aparegut als mapes mentals i el percentatge que cadascuna representa respecte del nombre total de mapes de la mostra (50). Al Plànol 7, es representen les fites amb un percentatge d'esments igual o superior al 10% de la mostra.

QUADRE 12. *Mencions de les fites de l'Hospitalet de Llobregat*

<i>fites</i>	<i>freqüència</i>	<i>percentatge absolut</i>
ermita de Bellvitge	41	82%
la Farga (complex firal)	37	74%
Residència de Bellvitge	36	72%
Can Boixeras (parc urbà)	33	66%
piscines municipals	30	60%
església de Santa Eulàlia	28	56%
obres olímpiques Feixa Llarga	28	56%
parc de les Planes	27	54%
Ajuntament	26	52%
Camp d'esports de l'Hospitalet	26	52%
Hospital de la Creu Roja	22	44%
Tecla Sala	17	34%
pl. Espanyola	17	34%
Can Vilumara (IB)	15	30%
estació RENFE-Rambla	14	28%
església del barri Centre	14	28%
multicines rambla	13	26%

ambulatori rambla	13	26%
parc de l'Alhambra	10	20%
pl. Eivissa	9	18%
monument de Subirats	8	16%
fàbrica Indo	5	10%
cementiri municipal	4	8%
Casino Bingo	3	6%
pl. Sant Isidre	3	6%
Godó i Trias	3	6%
Hospital Oncològic	2	4%
mercat dels ocells	2	4%
Cosme Toda	2	4%
pl. Mare de Déu de Montserrat	2	4%
pl. del Repartidor	1	2%
Jutjats	1	2%
església de Sant Isidre	1	2%

El primer fet que crida l'atenció, és la reducció del nombre de fites: s'ha passat de les 72 identificades als mapes mentals inicials a comptabilitzar-ne només 33, als mapes mentals finals. Aquesta minva ha afectat sobretot les fites amb menys mencions inicials (el nombre de fites amb menys de tres esments ha davallat de 34 a sols 7) i no pas les que tenen un nombre alt de mencions, que han augmentat (el nombre de fites esmentades almenys per la meitat dels alumnes ha pujat de 4 a 9. Aquesta davallada, doncs, cal considerar-la com a positiva, ja que és conseqüència de la desaparició de moltes fites de poca rellevància i fins i tot de caràcter anecdòtic, i és el resultat de l'increment de mencions d'unes poques, sens dubte les més significatives.

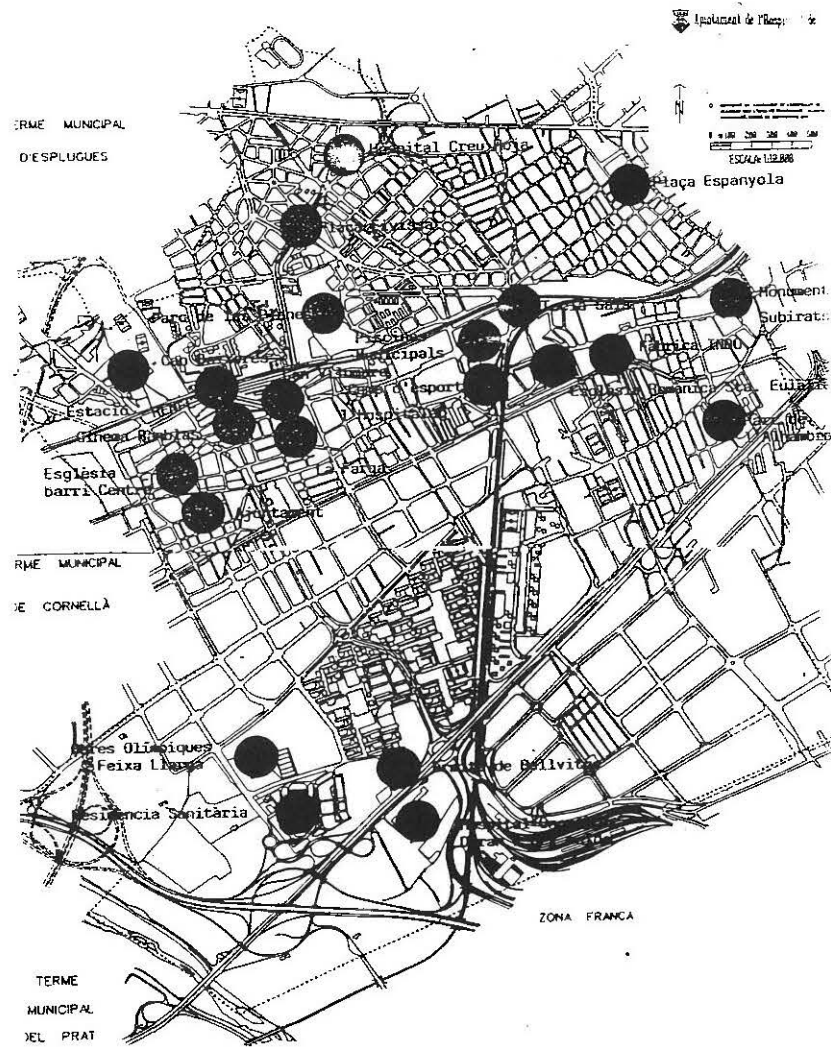
Abans de continuar, però, cal destacar un detall significatiu i ignorem fins quin punt casual: la completa desaparició de les fites referides a les

estacions de metro, que als mapes mentals inicials assoliren 58 mencions. Hom creu poder aventurar que és la conseqüència d'un treball que només ha utilitzat puntualment aquest servei, que, val a dir-ho, no constitueix un punt de referència clar, perquè discorre soterrat, a l'hora de percebre la ciutat, tot i admetre que exerceix moltes vegades una funció estructurant, en modificar l'accessibilitat dels llocs i aconduir els moviments de residència-treball dels habitants de la ciutat.

Per mor d'ordenar-ne l'anàlisi, les fites que al Quadre 12 apareixen esmentades almenys tres cops han estat classificades, al Quadre 13, en estructurals, socials i naturals, d'acord amb la taxonomia de Bailey, ja emprada en fer l'avaluació inicial (aparatat 5.4).

QUADRE 13. *Les fites de l'Hospitalet de Llobregat segons la taxonomia de Bailey*

<i>fites estructurals</i>	<i>fites socials</i>	<i>fites naturals</i>
ermita de Bellvitge	la Farga	parc de les Planes
esg. Sta. Eulàlia	Residència	parc de l'Alhambra
obres olímpiques	piscines municipals	
Tecla Sala	Ajuntament	
església Centre	Camp d'esports de l'Hospitalet	
pl. Eivissa	Hospital Creu Roja	
monument de J.M. Subirachs	IB Can Vilumara	
fàbrica Indo	estacions RENFE	
Godó i Trias	multicines rambla	
pl. St. Isidre	ambulatori rambla	
	cementiri municipal	
	Casino Bingo	
41,6%	35,6%	12,8%



PLÀNOL 7. Percepció final de les fites de l'Hospitalet de Llobregat

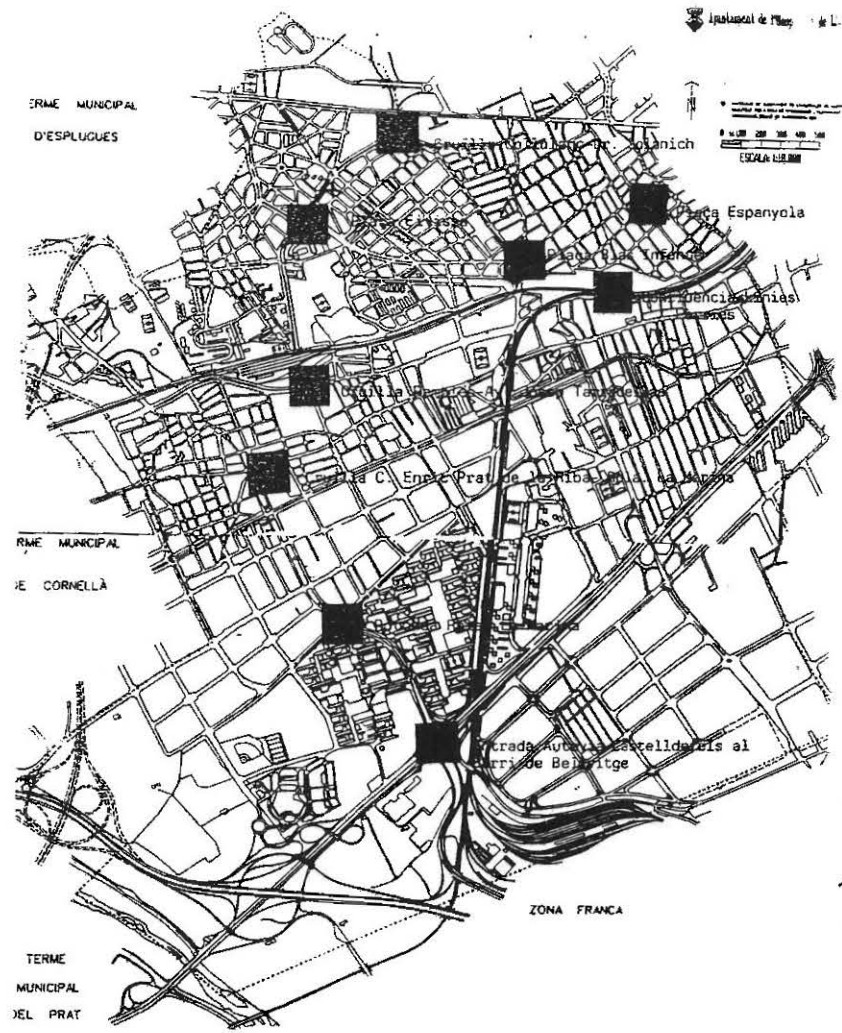
Les fites que han registrat un més gran increment percentual són les de caràcter estructural, que han passat del 34,3 al 41,6%, fet que cal atribuir, sens dubte, a un millor coneixement de la trama urbana de la ciutat i del seu patrimoni artístic. Les fites de caire natural han augmentat percentualment (d'un 6,9 a un 12,8%), cosa que cal atribuir tant al desconeixement inicial, com a l'escassetat d'indrets d'aquesta mena, en una ciutat força deficitària en espais verds. En contrapartida, les fites de caràcter social han minvat percentualment (del 58,8% al 34,3%); aquest descens és només trascendent a nivell percentual, a causa de l'augment dels altres dos, però no gens a nivell absolut.

5. ELS NUSOS

El Quadre 14 recull totes les mencions que s'han classificat com a nusos, la freqüència amb què han aparegut als mapes mentals i el percentatge que cadascun representa respecte del nombre total de mapes de la mostra (50). Al Plànol 8, es representen els nusos amb més de tres mencions, als mapes mentals finals.

QUADRE 14. *Mencions dels nusos de l'Hospitalet de Llobregat*

<i>nusos</i>	<i>freqüència</i>	<i>percentatge absolut</i>
confluència vies RENFE	42	84%
accés de Bellvitge a autovia (per rbla. Marina)	17	34%
pl. Anselm Clavé	13	26%
rotonda de Bellvitge	10	20%
pl. Blas Infante	6	12%
cruïlla rbla. Marina/c. Prat de la Riba	6	12%
cruïlla c. Dr. Solanich/carretera de Collblanc	6	12%
pl. Espanyola	4	8%
pl. Eivissa	3	6%
cruïlla av. Carrilet/av. Fabregada	2	4%
cruïlla rbla. Just Oliveras/av. Josep Tarradellas	2	4%



PLÀNOL 8. Percepció final dels nusos de l'Hospitalet de Llobregat

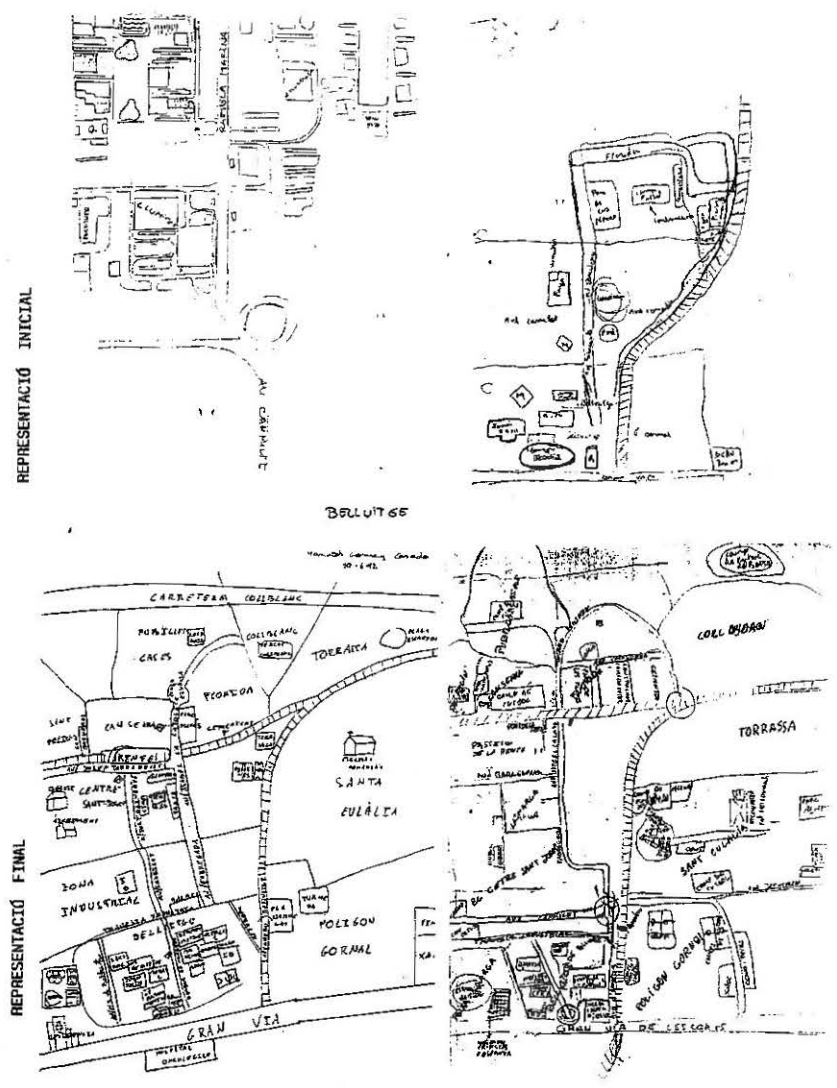
El grau de percepció dels nusos de l'Hospitalet de Llobregat per part dels nostres alumnes era ja notable en començar l'experiència. Un cop desenvolupada aquesta, s'ha pogut constatar una millora qualitativa important, ja que s'han identificat la pràctica totalitat dels nusos existents a la ciutat. L'aparició dels nusos de les places Anselm Clavé, Blas Infante, Eivissa i Espanyola, punts nodals de diferents barris de l'Hospitalet, avalen un coneixement global de la ciutat. Aquests nusos, importants per a la circulació rodada, són també importants pel que fa als trajectes a peu, desplaçaments ben poc trascendents abans de la realització de l'experiència.

6. LA IMATGE MENTAL DE LA CIUTAT

L'anàlisi comparada dels mapes cognitius inicials i finals (Plànols 9 i 10) i de les imatges mentals elaborades respectivament a partir d'aquells (Plànol 11 i Plànol 12), posa de relleu un canvi notable en la seva percepció de la ciutat, que paga la pena de destacar:

En començar l'experiència la representació mental de l'Hospitalet demostra una visió egocèntrica de l'espai, en què el barri de Bellvitge rep un tractament preferent i la ciutat s'estructura al seu voltant. Aquesta imatge primera és una visió parcial de la ciutat, ja que els barris situats al nord de la línia fèrria de Barcelona a Vilafranca del Penedès no hi són representats; és un espai desconegut. En acabar l'experiència, la concepció de l'espai és diametralment oposada. Hom no entén ja la ciutat a partir del propi barri, sinó que ha adquirit un coneixement de la seva estructura urbana, cosa que li permet una organització mental ordenada de l'espai urbà. Ara, tota la ciutat és coneguda.

Els alumnes posseeixen, ara, un coneixement de la ciutat que els permet d'utilitzar-la millor en funció d'una més gran diversitat d'interessos. Tal vegada no siguin capaços de fer una delimitació precisa dels barris, però saben on són, com anar-hi, què hi poden trobar. Els alumnes han adquirit unes nocions de direccionalitat que els han de permetre desplaçar-se per la ciutat amb eficàcia, per tal de poder-se'n servir. Al capdavall, això és el que interessa, que cadascú hagi fet seus els mecanismes que permeten l'aprehensió de l'espai, com un element més de la seva formació com a ciutadans.



PLÀNOLS 9. Mapes inicials i finals dels alumnes.

BIBLIOGRAFIA

BIBLIOGRAFIA

- BAILLEY, A.S. (1979): *La percepción del espacio urbano*. Instituto de Estudios de Administración Local. Madrid.
- BOTEY VALLÈS, J.: *Cinquanta-quatre relats d'immigració*. Diputació de Barcelona i Centre d'Estudis de l'Hospitalet. L'Hospitalet de Llobregat.
- CAPEL, Horacio (1973): *Percepción del medio y comportamiento geográfico*. A "Revista de Geografía", vol. VII, núm. 1-2. Departamento de Geografía de la Universidad de Barcelona. Barcelona.
- CASAS i FUSTER, J. (1985): *La formació de la indústria a l'Hospitalet del s. XIX*. Centre d'Estudis de l'Hospitalet. L'Hospitalet de Llobregat.
- CASAS i FUSTER, J. (1985): *L'Hospitalet. Un passeig per la història*. Ajuntament de l'Hospitalet, Patronat Municipal de Comunicació. L'Hospitalet de Llobregat.
- CASAS i FUSTER, J. (1986): *Rutes urbanes. Descoberta del Patrimoni urbà de l'Hospitalet*. Museu de l'Hospitalet i Àrea de Cultura, Ensenyament i Esports de l'Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat. L'Hospitalet de Llobregat.
- CASASSAS, Lluís i CLUSA, Joaquim (1981): *L'Hospitalet de Llobregat*. A "Mapa de serveis socials de Catalunya (Estudi Pilot inèdit). Barcelona.
- CENTRO MUNICIPAL DE INVESTIGACIÓN Y DINAMIZACIÓN EDUCATIVA (1987): *Representaciones mentales acerca de la ciudad y el río*. Ayuntamiento de Sevilla, Área de Cultura y Educación. Col. Investigar para avanzar núm. 1. Sevilla.
- COMAS, P. (1991): *L'espai i la ciutat. Una experiència d'iniciació a la cartografia aplicada al marc de L'Hospitalet de Llobregat*. A "Perspectiva Escolar", núm. 160. Rosa Sensat. Barcelona.
- ESTÉBANEZ, J. (1982): *Tendencias y problemática actual de la Geografía*. Cincel. Madrid.

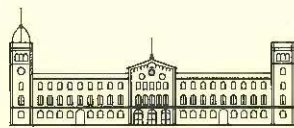
- FERNÁNDEZ DE RETANO, J. (1992): *Els passadissos de Collblanc-la Torrassa, 1900-29. L'essència d'un barri dormitori*. A "Revista Catalana de Geografia", núm. 17. Institut Cartogràfic de Catalunya. Barcelona.
- GRAVES, Norman J. (1985): *La enseñanza de la geografía*. Visor Libros. Aprendizaje. 1ª ed. en castellano.
- GRAVES, Norman (coord.). (1989): *Nuevo método para la enseñanza de la Geografía*. UNESCO, Teide. Barcelona.
- HANNOUN, H. (1977): *El niño conquista el medio*. Kapelusz. Buenos Aires.
- LYNCH, K. (1959): *La Imagen de la ciudad*. Editorial Gustavo Gili. Barcelona.
- NOVAC, J.D. (1982): *Teoría y práctica de la educación*. Alianza Editorial. Madrid.
- PALOS RODRÍGUEZ, José (1991): *La dinàmica de les perifèries urbanes i la seva percepció: el Sector Central del Baix Llobregat*. A «Primer Congrés Català de Geografia», vol. III b, comunicacions. Societat Catalana de Geografia/Institut d'Estudis Catalans. Barcelona.
- PIAGET, J. (1985): *La construcción de lo real en el niño*. Ed. Crítica. Madrid.
- QUADERNS D'ESTUDI (1986-1991) (diversos volums). Centre d'Estudis de l'Hospitalet. L'Hospitalet de Llobregat.
- VILA DINARÈS, Pau i CASASSAS I SIMÓ, Lluís (1974): *Barcelona i la seva rodatia al llarg dels temps*. Ed. AEDOS. Barcelona.
- VILÀ VALENTÍ, J. (1973): *¿Una nueva Geografía? (II)*. A "Revista de Geografía", vol. VII, núm. 1-2. Departamento de Geografía de la Universidad de Barcelona. Barcelona.
- ZABALA, A. (1984): *La interpretació de l'espai*. A "Guix", núm. 75. Ed. Graó. Barcelona.

SUMARI

SUMARI

PRÒLEG	11
CAPÍTOL I. PER QUÈ UN TREBALL SOBRE LA PERCEPCIÓ DE LA CIUTAT?.....	19
CAPÍTOL II. EL MARC DE L'EXPERIÈNCIA.....	25
1. El marc urbà.....	25
2. El marc escolar	36
CAPÍTOL III. ELS MARCS EPISTEMOLÒGIC I PSICOLÒGIC. L'OBJECTIU I EL MÈTODE	39
1. El marc epistemològic.....	39
2. El marc psicològic.....	40
3. L'objectiu i el mètode	41
CAPÍTOL IV. ELS CONCEPTES DE LYNCH	45
1. Els barris	45
2. Les senderes.....	46
3. Les vores	47
4. Les fites	48
5. Els nusos	48
CAPÍTOL V. EL PUNT DE PARTIDA DE L'EXPERIÈNCIA: AVALUACIÓ INICIAL I ANÀLISI DELS RESULTATS.....	53
1. Els barris	54
2. Les senderes.....	60
3. Les vores	63
4. Les fites	66
5. Els nusos	71

CAPÍTOL VI. LA PROPOSTA DIDÀCTICA.....	77
1. El material	77
2. El recull de fitxes de l'alumne. Descripció d'activitats	78
2.1. Descripció de la fitxa 1: els conceptes teòrics	78
2.2. Descripció de la fitxa 2: els barris	78
2.3. Descripció de la fitxa 3: les senderes	79
2.4. Descripció de la fitxa 4: les vores.....	79
2.5. Descripció de la fitxa 5: les fites	80
2.6. Descripció de la fitxa 6: els nusos	80
3. Les fitxes de treball	81
3.1. Fitxa 1: els conceptes teòrics	81
3.2. Fitxa 2: els barris.....	83
3.3. Fitxa 3: les senderes.....	86
3.4. Fitxa 4: les vores	88
3.5. Fitxa 5: les fites	90
3.6. Fitxa 6: els nusos.....	91
 CAPÍTOL VII. L'AVALUACIÓ FINAL	 97
1. Els criteris d'avaluació.....	97
2. La gimcana i les fitxes	98
2.1. Fitxa del grup A	99
2.2. Fitxa del grup B.....	101
2.3. Fitxa del grup C.....	104
2.4. Fitxa del grup D	106
3. La manipulació del plànol i la recerca d'informació	108
4. El mapa mental	111
 CAPÍTOL VIII. L'ANÀLISI I LA COMPARACIÓ DE RESULTATS	 115
1. Els barris	115
2. Les senderes.....	120
3. Les vores	124
4. Les fites	127
5. Els nusos	131
6. La imatge mental de la ciutat.....	133
 BIBLIOGRAFIA	 141
SUMARI	145



UNIVERSITAT DE BARCELONA