

Els orígens de l'educació viària a Mallorca

Durant la segona meitat del segle xx, la popularització dels vehicles de motor, juntament amb l'augment de la sinistralitat viària, canvià per complet l'aspecte de carrers i carreteres. En aquest context es posaren en marxa tota una sèrie d'iniciatives per tal de formar la població, i alhora conscienciar-la dels perills que comportava l'augment del trànsit rodat. L'escola primària fou una de les institucions encarregades d'instruir en matèria de seguretat viària. Aquesta formació havia d'incloure aprenentatges de caràcter teòric i pràctic. Els parcs infantils de trànsit foren els espais que es crearen per tal que els més petits aprenguessin de la forma més vivencial possible tots els coneixements i pautes de conducta necessaris per al desenvolupament d'un comportament cívic a la via pública. Nens i nenes fent pràctiques en el paper de conductors, vianants o guàrdies de trànsit eren algunes de les activitats que s'hi portaven a terme de manera habitual.

La mostra que es presenta, integrada per diferents plafons que combinen el discurs textual i gràfic, ens aproxima, d'una banda, als orígens dels primers parcs de trànsit creats a Mallorca, i de l'altra, als inicis de l'educació viària, un dels continguts curriculars que comencen a implementar-se a les escoles entre els anys seixanta i setanta del segle passat. L'exposició, realitzada pel Grup d'Estudis d'Història de l'Educació (GEDHE) de la Universitat de les Illes Balears (UIB) en el marc del projecte Cultura y prácticas escolares en el siglo XX (EDU2017-82485-P/MCIU/AEI/FEDER,UE), ha comptat amb la col·laboració de la Prefectura Provincial de Trànsit de les Illes Balears, el Centro Superior de Educación Vial de Salamanca i els membres de les policies locals que participaren en la gestió dels primers parcs.



Comissari de l'exposició: Gabriel Barceló Bauzà

Cultura y prácticas escolares en el siglo XX
(EDU2017-82485-P/MCIU/AEI/FEDER,UE)

Col·laboradors: Llorenç Gelabert Gual, Antoni Femenia Soler, Antoni Sureda Vicens, Elvira Oliver Font, Pere Barceló Caldentey, Joan Payeras Llull, Violeta Manso Pérez, Francisca Comas Rubí, Bernat Sureda García

Els orígens de l'educació viària a Mallorca

Introducció

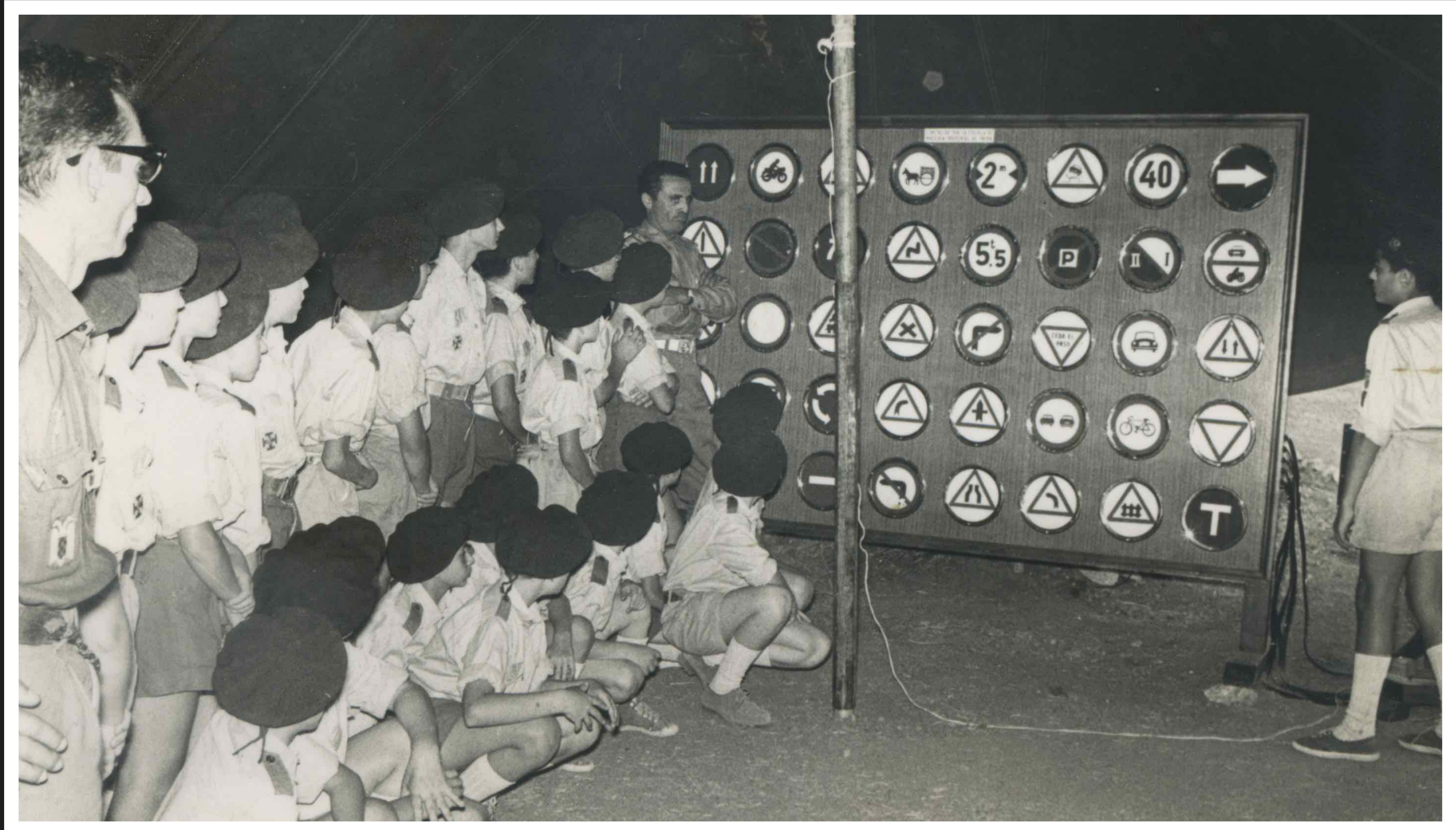
La introducció de l'educació viària en el currículum escolar es remunta al període de la Segona República. Concretament, fou el 1934, arran de l'aprovació del nou Codi de Circulació, quan s'establí per primer cop l'obligatorietat d'ensenyar les normes de trànsit a les escoles. Tot i això, la seva implementació efectiva no es produí fins a principis de la dècada de 1960, en plena eclosió del boom automobilístic. Dues foren les institucions que ho impulsaren. D'una banda, el 1959 es creà la Junta Central de Tráfico (JCT) –actualment Dirección General de Tráfico (DGT)– com a principal organisme encarregat d'impulsar polítiques en matèria de seguretat viària; i de l'altra, el Ministerio de Educación Nacional aprovà a l'abril de 1961 una ordre on estipulà que a tots els centres d'educació primària s'ensenyassin les principals normes de circulació. Amb la introducció d'aquesta ordenança es varen establir dos tipus de continguts: els de caràcter teòric i els pràctics.



Dia Internacional sense Accidents, Manacor (1964)
Imatge cedida per Antoni Femenia

Autor: desconegut

Si bé els continguts teòrics es desenvolupaven a l'aula, els pràctics s'ensenyaren en uns nous espais creats a tal efecte, els parcs infantils de trànsit. Aquests, creats de forma progressiva arreu del territori estatal i amb una notable presència a l'illa de Mallorca, reproduïen a escala infantil alguns dels principals elements que presenta la circulació: la calçada, els vianants, els vehicles de motor, els senyals, etcètera. Es varen convertir en una atractiva eina didàctica per als alumnes, a partir de la qual podien efectuar pràctiques de circulació tot interpretant diferents papers –conductors de bicicletes i karts de pedals, guàrdies de trànsit o vianants–. La introducció d'aquests primers parcs la podem emmarcar en les iniciatives pedagògiques que durant la dècada dels seixanta s'impulsaren des de la JCT i les prefectures provincials per a la conscienciació en matèria de seguretat viària. Entre aquestes, a més dels parcs de trànsit, podem destacar les càtedres ambulants, el Dia Internacional sense Accidents o les representacions teatrals.



Dia Internacional sense Accidents, Palma (1962)
Imatge cedida per Antoni Femenia

Autor: desconegut

Els orígens de l'educació viària a Mallorca

Els parcs infantils de trànsit. Un nou espai per a l'educació viària

El fenomen del boom automobilístic produït durant la dècada dels seixanta del segle passat, tant a Espanya com a la resta d'Europa, vingué acompanyat d'un increment de la sinistralitat relacionada amb el trànsit rodat. Aquesta nova problemàtica provocà que les institucions competents engegassin tota una sèrie de campanyes i iniciatives en favor de la conscienciació en matèria de seguretat vial. Els parcs infantils de trànsit foren una de les eines que es crearen amb la finalitat d'inculcar hàbits de seguretat viària als escolars a través de pràctiques reals i que resultaven complementàries a la formació teòrica que s'impartia a l'aula. Els nens fent pràctiques en el paper de conductors de vehicles, vianants o guàrdies de trànsit varen ser algunes de les activitats didàctiques més característiques en aquestes instal·lacions. Tot amb la intenció de familiaritzar-los amb un entorn cada cop més motoritzat.



Parc Infantil de Trànsit de Palma, jardins de sa Feixina (1962)
Arxiu Municipal de Palma. Fons d'imatges

Autor: Castell

En el cas de Mallorca, cal precisar que la introducció d'aquests espais es produí amb major celeritat, si ho comparem amb altres territoris de l'Estat. Aquest fet el podem relacionar amb el creixement significatiu del trànsit rodat que visqué l'illa durant la segona meitat del segle XX. Dues en foren les causes principals. D'una banda, augmentà el nombre de turistes que visitaven l'illa, i de l'altra, es generalitzaren tota una sèrie de béns de consum (cotxes, motocicletes, camions, etcètera) que propiciaren una major circulació de vehicles de motor tant a les carretes com als nuclis urbans. En aquest sentit cal afegir que l'augment del parc automobilístic, vinculat a un marcat increment poblacional, no sols va tenir lloc a Mallorca sinó també en altres regions d'Espanya, especialment a les zones costaneres amb un destacat impacte del fenomen turístic.



Parc Infantil de Trànsit de sa Pobla (1967)
Imatge cedida per Joan Llabrés

Autor: Onofre Pons

Els orígens de l'educació viària a Mallorca

Els primers parcs infantils de trànsit a Mallorca (I)

A Mallorca, entre els anys 1962 i 1975, es varen crear un total de cinc parcs: Palma (1962), Campos (1963), sa Pobla (1965), Felanitx (1969) i Manacor (1974). Aquest fet situà l'illa com el territori de l'Estat amb un major percentatge de parcs de trànsit per habitant l'any 1975. La posada en funcionament d'aquests espais fou possible gràcies a les aportacions de diferents institucions (JCT, Prefectura Provincial de les Illes Balears, ajuntaments...), col·lectius professionals (policia municipal, mestres...) i empreses. Tot i que cada parc tingué la seva pròpia gestió, fou la Prefectura Provincial de Trànsit de les Illes Balears, juntament amb les policies municipals, l'encarregada d'iniciar les activitats dels parcs creats a l'illa. En aquest sentit també cal mencionar la tasca d'alguns mestres, els quals s'implicaren de forma decidida en la posada en marxa d'aquests espais.



Inauguració del Parc Infantil de Trànsit de Palma, jardins de sa Feixina (1962)
Arxiu Municipal de Palma. Fons d'imatges

Autor: Castell



Alumnes del parc de trànsit de Campos amb el monitor Pere Barceló (1971)
Imatge cedida per Pere Barceló. Autor: desconegut

Respecte al funcionament dels parcs, el Ministerio de la Gobernación aprovà el gener de 1967 una primera ordre sobre creació i reglamentació dels parcs infantils de trànsit. La publicació de l'ordre obligà tots els parcs a aprovar els seus propis estatuts, els quals havien de tenir el vistiplau de la JCT. Per regla general, aquests reglaments establien la gratuïtat de les instal·lacions. A més, s'establiren dues modalitats d'ensenyament: a través de la Inspecció de Primer Ensenyament o per concurrència lliure. La primera estava destinada als nens dels centres d'educació primària que acudien als parcs a realitzar les pràctiques d'educació viària, i l'altra, als que voluntàriament hi anaven fora de l'horari escolar. En aquest sentit, també cal destacar que tots els parcs comptaren amb una Junta Rectora, màxim organisme encarregat de la gestió i el manteniment de les instal·lacions. Les juntes estaven compostes pels membres següents: president, director, secretari i monitors.

Els orígens de l'educació viària a Mallorca

Els primers parcs infantils de trànsit a Mallorca (II)

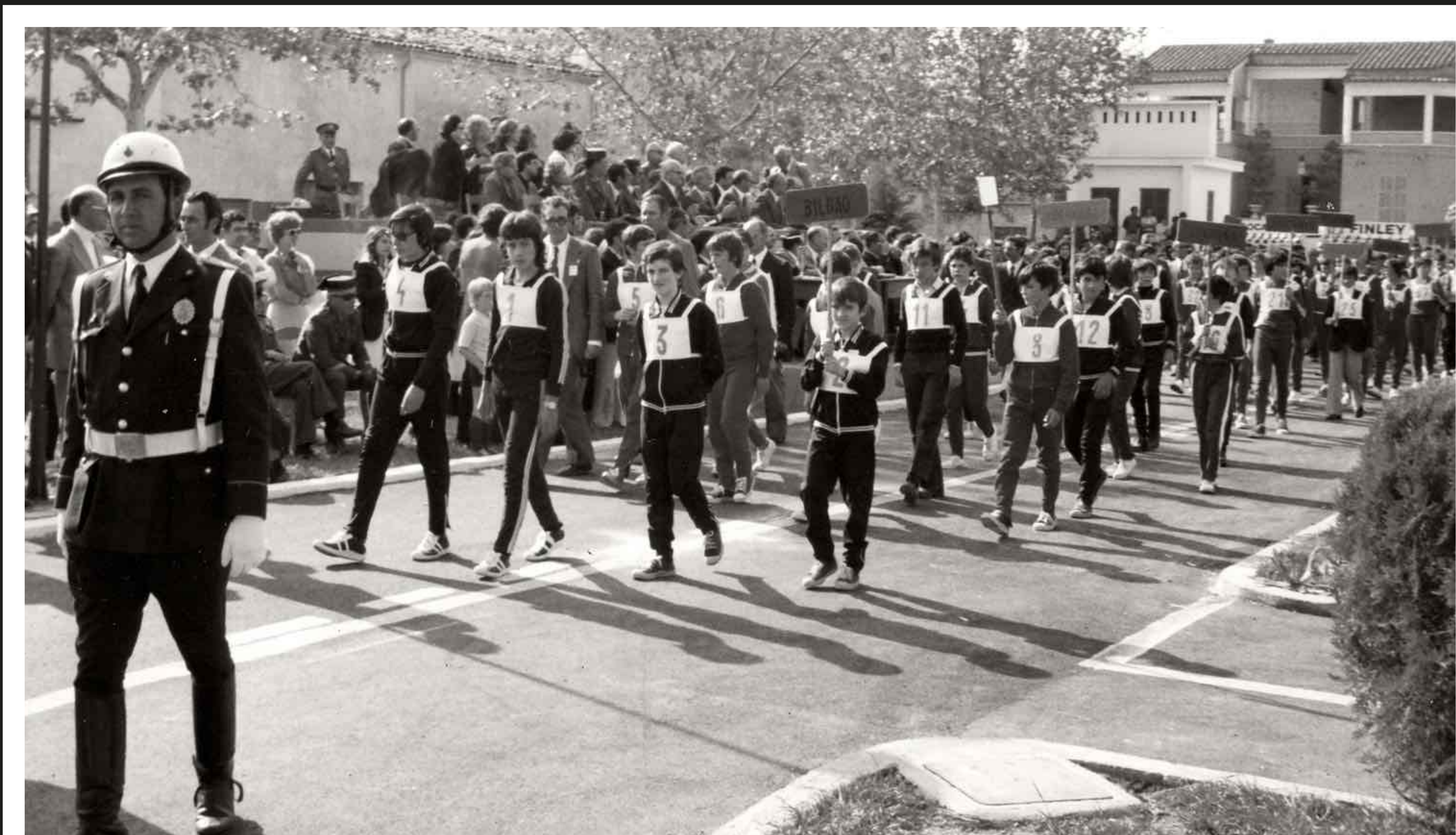
Als parcs de trànsit, a més de les pràctiques que implementaven la formació teòrica, també s’hi celebraven els campionats locals. Aquests concursos, convocats anualment, servien per seleccionar els alumnes que s’encarregarien de representar el parc als campionats nacionals. En el seu moment gaudiren d’una gran popularitat, i cada any les proves classificatòries congregaven nombrós públic. Els alumnes participants afrontaven una primera prova teòrica, que consistia a contestar a un qüestionari sobre normes de circulació i senyals de trànsit. A continuació, es realitzaven proves de circulació en bicicleta o kart. Es tractava de fer un recorregut pel circuit, respectant les normes i senyals, durant un temps determinat. Durant el trajecte hi havia tota una sèrie de controls on es determinaven les faltes comeses per cada participant. A més de la circulació, també es realitzaven proves d’habilitat en bicicleta. Aquestes consistien a: esquivar els obstacles que hi havia espargits pel circuit, passar per damunt de trampolins, realitzar exercicis d’eslàlom, etcètera.



Campionat local, sa Pobla (1967)
Imatge cedida per Joan Llabrés

Autor: Onofre Pons

Respecte als campionats nacionals, cal esmentar que la primera edició se celebrà a Madrid l’any 1965. Organitzats anualment per la JCT, serviren per reunir cada any els nens més talentosos. Es feien proves individuals i per equips. En la primera edició Mallorca va estar representada per un total de tres equips: Palma, Campos i sa Pobla. Cada equip participant hi anava acompanyat per un o més monitors. Cal destacar que l’onzena edició d’aquests campionats se celebrà a Mallorca l’any 1975. Les proves teòriques es realitzaren a l’Institut Verge de Sant Salvador de Felanitx, mentre que les de circulació en pista i d’habilitat en bicicleta es feren a sa Pobla i Palma respectivament. L’equip de sa Pobla fou el guanyador de la competició per equips.



XI Campionat Nacional de Parcs Infantils de Trànsit, sa Pobla (1975)
Imatge cedida per Joan Llabrés

Autor: desconegut

Els orígens de l'educació viària a Mallorca

Dia Internacional sense Accidents

El Dia Internacional sense Accidents fou una de les iniciatives que impulsà la JCT d'ençà que fou creada. Celebrat per primer cop l'any 1960, era una jornada que tenia com a principal objectiu conscienciar la població dels perills que comportava el trànsit rodat. Tot i que era una diada dirigida a tots els públics, els nens hi tenien un paper destacat. Les imatges dels infants, alguns d'ells vestits amb l'uniforme de l'Organización Juvenil Española (OJE), regulant el trànsit als nuclis urbans o imposant sancions als conductors que infringien les normes, són sens dubte algunes de les instantànies més reproduïdes d'aquesta jornada. A més dels nens, també hi prengueren part activa les policies municipals i els membres de les prefectures provincials.



Dia Internacional sense Accidents, Manacor (1964)
Imatge cedida per Antoni Femenia

Autor: desconegut

Perquè la diada tingués una major repercussió es repartien cartells, fullets o banderins pels diferents pobles i ciutats. Altres mitjans propagandístics emprats eren la premsa periòdica, la ràdio i la televisió (a través dels noticiaris del No-Do). En aquest sentit també cal destacar la col·laboració, especialment a les grans ciutats, d'alguns comerços que cedien els seus mostradors perquè s'hi col·locassin cartells i altres elements al·lusius a la sinistralitat viària. Aquest fet ajudà que la campanya tingués una major repercussió, no sols entre els conductors de vehicles de motor sinó també entre els vianants.



Dia Internacional sense Accidents, Campos (1963)
Imatge cedida per Antoni Femenia

Autor: desconegut