

## Les fotografies

Les fotografies que inclouen les guies no ens aporten res nou. La majoria són de l'interior de les coves del Drac. També trobam alguna presa de l'església dels Dolors o de Porto Cristo. Totes aquestes imatges són les mateixes que s'han pogut veure en infinitat d'ocasions a guies, llibres de viatgers, postals...

## Conclusions

Els fullets informatius de les agències de viatge varen ser un instrument imprescindible per donar a conèixer Mallorca com a destinació turística privilegiada.

La seva funció va permetre mostrar uns llocs en comptes d'altres i crear l'imaginari de l'illa a partir d'aquests indrets que es varen potenciar i promocionar amb les excursions programades i la publicitat.

Manacor va tenir amb la visita a les coves del Drac el seu lloc diferencial. No s'entenia una visita manacorina que no passés algun moment per les famoses grutes. També es visitaven altres llocs com les coves dels Hams, l'església dels Dolors o la fàbrica de perles, però tots aquests indrets són complementaris a les coves del Drac i no serien llocs per visitar per si mateixos.

És interessant comprovar l'evolució dels preus de les excursions i especialment l'oferta que feien cada una de les agències de viatges. S'evidencien els efectes del boom turístic perquè cada agència programa les visites a les coves del Drac en horaris diferents, i això fa palesa la gran expectació que existia.

## La placeta dels karts. De l'eufòria i satisfacció a l'oblit més absolut

*Antoni Sureda Vicens*

### Introducció

Amb motiu del gran augment del trànsit rodat durant el darrer terç del segle passat, com a conseqüència també de l'increment poblacional degut en part al boom turístic, i davant una forta conjuntura d'expansió econòmica, es va obligar les institucions competents en seguretat viària i eficiència en la conducció a adquirir un compromís ferm quant a la regulació i conciliació de la població en general degut a l'augment imparable de vehicles de motor, acompanyat del creixent d'un gran nombre de sinistres amb víctimes mortals en tot l'Estat espanyol.

Les legislacions varen anar evolucionant de forma paral·lela al grau de consciència que la societat





*Dia internacional sense accidents, que es va realitzar a la plaça de sa Bassa l'any 1963 per part dels joves de l'associació juvenil de l'OJE. El nin regulava el trànsit amb l'atenta mirada del policia local.*

va adquirir en matèria de seguretat viària.

Així doncs, el fenomen del boom automobilístic que va tenir lloc a Espanya a partir dels anys seixanta del segle passat va ocasionar un augment imparable de vehicles que circulaven per les vies públiques, s'hagueren de prendre noves mesures i plantejar-se nous reptes dirigits a la conscienciació ciutadana.

Les implantacions dels parcs infantils no es varen dur a terme fins a la dècada dels anys seixanta, en plena dictadura franquista. Aquests parcs, al principi foren dissenyats com a espais educatius i en els quals es posava en pràctica els coneixements adquirits sobre la seguretat viària. D'aquesta forma es volia convertir l'educació viària en una eina pedagògica de gran utilitat, que fou acceptada i implantada immediatament en quasi tot el territori espanyol.

No obstant això, abans de la implantació del parc infantil de trànsit ja es realitzaren tasques d'aprenentatges destinats a al·lots i joves sobre les normes de circulació, mitjançant les escoles o associacions infantils i juvenils, com per exemple l'OJE.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> OJE, Organització Juvenil Espanyola, fundada en 1960, fou un moviment centrat en l'educació no formal de nins i nines i que formava part del moviment nacional franquista.



*Un jove de l'associació OJE simulant posar una denúncia per una infracció de trànsit.*

A Manacor, per exemple, es varen organitzar patrulles escolars, que consistien en joves que regulaven la circulació durant les entrades o sortides de les seves mateixes escoles, o fins i tot regulant el trànsit dels vianants i vehicles com si fossin agents de vigilància del trànsit urbà. Fins i tot a la vegada simulaven posar qualche denúncia als conductors que havien pogut infringir alguna norma de circulació.

Un d'aquests dies especials va tenir lloc l'any 1963 a la ciutat de Manacor, era concretament el dia declarat com a dia «sense accidents», que després s'anomenaria Dia Internacional Sin Accidentes, ja que aquest esdeveniment es va anar desenvolupant en molts d'indrets de l'Estat espanyol. Cal destacar la gran acollida per part del públic que es va congrega a la plaça de sa Bassa per veure com un bon grapat d'al·lots que formaven part de l'Organització Juvenil Espanyola de la secció de Manacor i coordinats per la Policia Municipal informaven el públic sobre les normes de circulació. La gent congregada observava l'esdeveniment i s'assabentava de les conseqüències negatives dels accidents de trànsit, així com de les imprudències dels conductors al volant d'un vehicle.

Els accidents de trànsit varen arribar a convertir-se en una xacra social. Per posar un exemple i segons les dades extretes dels arxius de la Prefectura Provincial de Trànsit i de la Policia Local de Manacor, en tot el territori de l'Estat espanyol l'any 1960 hi hagué un total de 58.904 accidents de trànsit en via urbana i interurbana; quinze anys més tard, és a dir, en 1975 hi hagué un total de 92.735 accidents de trànsit.

A Manacor, segons les dades dels arxius de la Policia Local, l'any 1960 hi tengueren lloc, dins les vies urbanes competència de la mateixa policia municipal, un total de 34 accidents i en 1975 ja hi va haver un augment molt considerable, amb 163 sinistres, sense especificar si com a conseqüència hi va haver víctimes greus o tan sols danys materials.

Vint-i-cinc anys més tard, l'any 2000, la xifra d'accidents de trànsit en vies urbanes del terme de Manacor ascendia a 918 (138 accidents amb atestat judicial i 780 accidents sense atestat judicial).

La massificació urbana i l'increment, com ja hem mencionat, de l'ús del vehicle ens duia a poc a poc a una pèrdua de la qualitat de vida de tots els ciutadans de qualsevol població.

La creació dels parcs infantils fou una de les mesures que es varen adoptar per pal·liar la sinistralitat viària i, a la vegada, va servir per projectar una imatge més moderna d'Espanya i de la seva educació cap a l'exterior. La difusió dels parcs infantils va facilitar la creació d'iniciatives de caràcter estatal com foren els campionats nacionals de parcs infantils de trànsit.

D'aquesta manera, l'educació viària es va convertir en una estratègia de caràcter preventiu que va ajudar a fomentar una mobilitat més sostenible, eficient i ecològica.

## Normativa

No obstant, la inclusió efectiva de l'educació viària en els centres escolars no va tenir lloc fins a la dècada dels seixanta. L'Ordre de 29 d'abril de 1961 del Ministeri d'Educació Nacional va establir l'obligatorietat de l'ensenyança de les normes de seguretat viària regulades pel codi de circulació que es trobava vigent.

Aquesta normativa obligava a donar una hora de classe teòrica al mes i la inclusió d'activitats o jocs pràctics vinculats a l'àrea de l'educació física.

Per acabar, hem de ressenyar la gran labor educativa desenvolupada per part de les policies locals en moltes localitats del territori estatal.

A Mallorca els primers parcs infantils, com a la resta d'Espanya, varen sorgir arran de l'aprovació de l'Ordre de 29 d'abril de 1961 (dos anys abans s'havia creat la Prefectura Central de Trànsit del país).

Anys després, mitjançant l'Ordre d'11 de gener de 1967, es regulava per primera vegada la creació i reglamentació dels parcs infantils de trànsit. Llavors varen seguir altres normatives vinculades, com les aprovades en 1989, 1992 i 1994, que donaren com a resultat la creació dels parcs infantils d'aquells anys.

A la nostra illa, doncs, es crearen i posaren en marxa entre els anys 1962 i 1975 un total de cinc parcs infantils: Palma (1962), Campos (1963), sa Pobla (1965), Felanitx (1969) i Manacor (1974).

## El projecte del parc infantil de trànsit a Manacor

La corporació municipal de l'Ajuntament de Manacor l'any 1971, amb el batle Sr. Pere Galmés Riera al capdavant, acordà la construcció d'un parc infantil de trànsit en la plaça del Cardenal Pou, situada entre els carrers d'Hernan Cortés, Pelayo, Pizarro i Pintor Solana.

La idea del consistori manacorí era donar un impuls i conscienciar especialment els al·lots i la joventut sobre la importància del compliment de les normes del codi de circulació, tenint en compte que la sinistralitat dels accidents de trànsit, que fins aleshores no s'hi donava importància, de cada dia anava en augment tant dins les vies urbanes com en les carreteres.

Així doncs, es va donar l'ordre de dur endavant un parc infantil de trànsit per ensenyar les normes bàsiques de conducció, amb la supervisió de la Policia Municipal de la ciutat.

El parc infantil es construiria en la plaça del Cardenal Pou; un solar on no hi havia cap tipus d'edificació. El projecte fou redactat per l'arquitecte Joan Ginard Mas, el 24 de març de 1972. I el batle va signar un ofici a la Comissió Provincial de Serveis Tècnics de Balears sol·licitant l'autorització i assessorament per dur endavant el projecte del parc infantil; l'escrit consta amb número de sortida 1137. El cost total per dur a terme les obres ascendia a 1.828.368 pessetes.

El 23 de juny de 1972, la Comissió Permanent de Serveis Tècnics de la Comissió Provincial va notificar a l'Ajuntament el vistiplau del projecte, que es va aprovar en data 17 de juny de 1972.

El 3 de desembre de 1973 el batle, Sr. Pere Galmés, va enviar un ofici signat pel secretari, Sr. Bartomeu Tous Aymar, dirigit al Sr. Tomàs Sastre Juan, cap provincial de Trànsit de Balears, sol·licitant una subvenció per finalitzar les obres del parc infantil i poder dur endavant la seva inauguració durant el transcurs de les Fires i Festes de la ciutat.

El Ministeri d'Hisenda va acceptar l'aprovació d'un préstec que havia sol·licitat l'Ajuntament de Manacor per poder dur a terme conjuntament un pavelló d'exposicions en el futur parc municipal (on abans hi havia l'antic cementiri del pla de Son Mas) i la construcció del parc infantil de trànsit de la plaça del Cardenal Pou. El préstec fou concedit pel Banc de Crèdit Local i la totalitat ascendia a 17.724.725 pessetes.

Les obres es varen poder acabar durant el termini acordat i la inauguració oficial del parc infantil de trànsit de Manacor fou el 19 de maig de 1974.

El 6 de juliol de 1974 el tinent de batle de l'Ajuntament de Manacor Sr. Rafael Muntaner Morey, amb una carta dirigida al cap provincial de Trànsit de Bale-



Inauguració i visita de les autoritats al recinte. Entre d'altres, hi havia el governador civil de Balears, Carles de Meer, acompanyat del batle de Manacor, Pedro Galmés, i del regidor delegat de Policia, Miquel Jara Sureda, que anys més tard seria nomenat cap de la Policia Municipal de Manacor.

ars, Sr. Tomàs Sastre, demanà assessorament respecte a la potència dels vehicles anomenats *karts*, i el lloc més adequat on dirigir-se per gestionar l'adquisició d'aquest vehicles, propis d'aquest tipus de proves i competició.

Després d'intercanviar-se diversos escrits entre els dos organismes, el 24 de maig de 1974 la Direcció General de Trànsit sol·licita a l'Ajuntament la certificació de les obres per poder concedir la subvenció que s'havia sol·licitat quasi un any després.

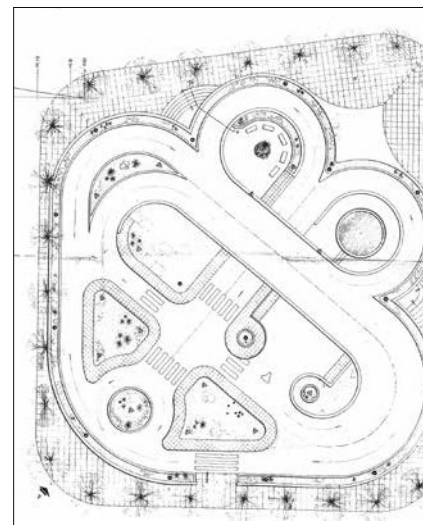
El 20 de juny de 1974 l'arquitecte municipal Sr. Carles Terrassa, director de les obres del parc infantil, en certifica l'acabament. El contractista de les obres fou l'empresari Josep Pons Caimari i comptava amb un cost pressupostat d'1.828.368 pessetes, tal com ja hem mencionat.

Bartomeu Tous Aymat, secretari de l'Ajuntament de Manacor, certifica que en data 9 de novembre de 1974 la Direcció Provincial de Trànsit havia concedit una subvenció de 182.837 pessetes a l'Ajuntament de Manacor per ajudar a la realització del parc infantil de trànsit de la ciutat, el que representava tant sols un 10 % de la totalitat del cost de la construcció.

## L'estructura de la plaça

L'estructura de la plaça va ser considerada en aquells temps molt avantgardista, de forma quadrada, les pistes estaven adaptades a la mateixa estructura de la plaça. L'entrada era coberta amb una membrana de formigó armat i un arc en forma parabolòide (superfície no reglada).

La pista es va confeccionar per poder adaptar totes les variants possibles,



Còpia dels plànols de la plaça del Cardenal Pou, segons el projecte que es va realitzar. Fotografia aèria realitzada a la plaça l'any 1984.

destacant un pont que travessava la pista, petites zones enjardinades i la construcció d'un petit xibiú, en la mateixa corba de caragol que havia estat construïda.

Dins els espais de la mateixa pista, hi havia instal·lat mobiliari urbà, així com alguns bancs per seure, a més de vegetació baixa i d'arbres.

El problema principal de l'estructura de la plaça era la manca de diafanitat, que no deixava veure d'un lloc a l'altre del carrer; a més, no estava tancada al públic durant les nits, i estava dotada amb poca il·luminació.

Segons versions facilitades per alguns veïnats, hi havia deficiències greus en la construcció en determinats llocs de la plaça, que, quan plovia, ocasionava que el clavegueram no donàs a abastament per absorbir l'aigua i aquesta quedava embassada; això evidentment provocava algunes molèsties, especialment d'olor.

## Les proves

La convocatòria de les proves, que majoritàriament eren de caràcter eliminatori, anava a càrrec de l'Ajuntament de Manacor, concretament de la Policia Municipal, que organitzava i es responsabilitzava de tot el procés selectiu.

La persona encarregada i a la vegada monitora del parc infantil de trànsit de Manacor era el responsable del departament de Trànsit del cos de seguretat municipal.

El procés consistia a sol·licitar a tots els col·legis del municipi que volien col·laborar una selecció d'alumnes interessats a competir en les proves d'educació viària en el parc infantil de trànsit. El centre escolar havia d'elegir els alumnes que llavors proposaven per realitzar les proves en concret.

L'edat dels alumnes havia de ser entre els 11 i 14 anys, i tan sols hi podien accedir els nins. Les nines no tenien opció a les proves.

Pràcticament la totalitat dels col·legis participaven en el procés. Després, abans de finalitzar el mes de març, es duïen a terme les corresponents proves, unes teòriques i altres pràctiques del maneig de bicicleta i de karts, que es realitzaven al pati del col·legi La Salle si la quantitat de participants era molt elevada, ja que es disposava de més espai, i també a la pista del parc infantil de trànsit de Manacor situada en la plaça del Cardenal Pou, coneguda popularment com *la plaça dels karts*.

Primer es realitzava una prova teòrica que consistia en la contestació, durant un termini aproximadament d'uns quinze minuts, d'un qüestionari escrit de 30 preguntes referides a les normes de circulació i senyals de trànsit del codi de circulació. Cada errada era penalitzada amb tres punts.

Després de superar aquesta prova es realitzaven unes proves de conducció en la pista amb bicicletes; superades aquestes, es duïen a terme altres proves amb els corresponents karts.

Es tractava de recórrer un determinat nombre de controls en un temps concret, el recorregut s'havia de fer sempre d'acord amb les normes i senyals de trànsit verticals, horitzontals, lluminoses i les pròpies dels agents de l'autoritat.

En el cas de cometre faltes greus, menys greus i lleus, eren castigades amb la pèrdua de tres, dos i un punt, respectivament.

La prova d'habilitat en el maneig de la bicicleta consistia en un recorregut d'un circuit amb obstacles, eslàlom, passos estrets entre fileres de cons, trampolins, senyals, etc. El temps que s'emprava per realitzar la prova era tengut en compte per resoldre el guanyador en el cas d'igualtat.

Una vegada acabades les proves i fetes les puntuacions finals, el monitor proposava els alumnes que havien de representar la ciutat de Manacor en la competició provincial de parcs infantils.

El primer i segon equip classificats en el campionat provincial quedaven seleccionats per representar la província en el Campionat Nacional d'Espanya



*Les proves teòriques que es realitzaven al col·legi de La Salle.*



*Proves d'habilitat realitzades amb bicicletes.*

de parcs infantils de trànsit.

Les classificacions finals eren individuals i per equips.

Evidentment, els parcs infantils de trànsit resultaren ser molt eficaços per a l'aprenentatge dels joves referent a les normes de circulació. La il·lusió dels joves per quedar classificats i poder disputar la final cada any en una ciutat diferent era enorme.

Malgrat que molts d'aquests al·lots que participaven a les proves ja no eren fills de l'escassament que va provocar la postguerra, i potser ja havien viatjat amb els seus pares, en el cas que arribassin a la fase final del campionat dels parcs infantils de tota Espanya, per a la majoria seria la primera vegada que viatjarien tots sols, amb uns monitors però sense les seves famílies; a més, anaven a la competició i se sentien com a grans protagonistes.

Per participar en els campionats de seguretat viària pel maneig i control del ciclomotor, els alumnes participants no podien superar els 18 anys.

## Els karts

Els karts eren vehicles monoplaça amb un motor monocilíndric de dos temps de 49 cc. L'estructura era senzilla, equipats amb un volant i un seient, amb dos pedals: el d'accelerador i el de frenada.

Disposava d'un variador automàtic que impedia que el motor s'aturés, quedant en ralenti, en el cas de llevar el peu de l'accelerador.

Equipats amb quatre rodes, les dues davanteres tenien el control de la direcció i les dues de darrere connectades a un eix que transmetia la potència del

motor.

El combustible era una mescla de gasolina i oli al 5 % aproximadament. El models dels karts podien ser diversos, però dins unes mateixes característiques i potència.

Les mides solien adaptar-se a un metre quaranta de llargària per 80 centímetres d'amplària. L'alçada era d'uns 65 centímetres de la part més alta, que solia ser el volant.

## L'uniforme

Als alumnes del municipi de Manacor guanyadors de les proves eliminatòries se'ls feia entrega de la següent indumentària: una jaqueta de color vermell, amb dues files de tres botons de color daurat i l'escut de Manacor brodat amb fil en el butxacó esquerre.

Els calçons eren de color beix amb pines i les sabates de color marró fort. Davall de la jaqueta portaven un jersei de coll alt que a vegades era de color marró fort, o en segons quines edicions de color blau.

Per realitzar les distintes proves solien portar un xandall, que podia variar de color, amb l'anagrama de l'escut de Manacor.

## Cronologia

**Any 1975.**<sup>2</sup> Fou el primer any en què es va seleccionar a Manacor un grup d'alumnes d'entre tots els col·legis d'EGB (d'aquesta ciutat), mitjançant una



*El sergent en cap de la Policia Municipal amb els joves seleccionats per representar Manacor en un campionat de maneig en la conducció dels karts amb el corresponent uniforme.*



*Diverses imatges de la competició que es va realitzar a la plaça del Cardenal Pou de Manacor l'any 1975. Podem observar l'entrada a la pista, l'autocar que va traslladar els joves, així com dues fotografies conduint els karts.*

sèrie d'exercicis teòrics i pràctics de normes de circulació en què consistien les proves, així com del maneig de bicicletes i dels karts.

Aquest mateix any es posava en funcionament la nova pista en la plaça del Cardenal Pou (que l'any anterior havia estat inaugurada) i es presentaven a l'XI Convocatòria Nacional de parcs infantils de trànsit.

La presentació de les jornades fou a càrrec del governador civil de Balears, Sr. Carles de Meer i Ribera, acompanyat pel batle de Manacor, Sr. Pedro Galmés Riera, i d'altres autoritats.

Les proves per seleccionar els parcs infantils de Balears que havien de participar en el campionat de Madrid es varen realitzar a sa Pobla, entre els dies 1 i 5 de maig.

L'equip manacorí va quedar seleccionat i, juntament amb 50 parcs infantils de tot Espanya, arribaren a la final, que es va realitzar a Madrid.

<sup>2</sup> El mateix any que va morir, el 20 de novembre, el general Francisco Franco Bahamonte, cap d'estat d'Espanya.

Els joves seleccionats que representaven Manacor varen ser: Antoni Tauler Febrer, del col·legi La Salle; Josep A. Garcia Cifo, del col·legi San Ferran; Sebastià Galmés Sureda i Llorenç Febrer Sunyer, del col·legi La Salle, i Chistian Volker Llull, del col·legi Sa Torre.

Com a suplents: Eugeni Mula Lacruz i Artur Aguiló Fuster, del col·legi Sa Torre.

El guanyador absolut d'Espanya fou l'equip de sa Pobla (Mallorca), que va rebre un trofeu i el premi en metàl·lic de 100.000 pessetes.

En segon lloc va quedar l'equip de Madrid, que rebé un trofeu i un premi en metàl·lic de 75.000 pessetes.

En el tercer lloc quedà l'equip d'Elx (Alacant), amb un trofeu i 50.000 pessetes com a premi en metàl·lic.

Manacor va participar en totes les competicions teòriques, maneig i destresa de les bicicletes i dels karts. Els karts destinats a l'equip manacorí tenien els números de motor 000391, 000385, P798 i P797.

Manacor va quedar en setèma posició.

**Any 1976.** Es va celebrar la XII edició a nivell estatal, concretament a la ciutat de Lleó, entre els dies 1 i 4 de maig.

Els premis eren els mateixos de l'any anterior i el total de parcs infantil que participaven eren 50 de tot Espanya.

Els alumnes manacorins que ens representaven eren: Gabriel Monroig Ribot, (Sa Graduada), Pere Matamalas Oliver (La Salle), Damià Riera Muñoz (Sa Graduada) i Sion Mas Santandreu (Sa Torre).

Com a suplents: Antoni J. Viñas Vives (La Salle) i Luis J. Camacho Barran-



*Campionat d'Espanya de l'any 1976 i els joves representants manacorins amb els comandaments de la Policia Municipal.*

co (Sa Graduada).

L'equip campió per ordre de puntuació resulta ser Lleó; en segon lloc va quedar Elx (Alacant), i el tercer lloc fou per a Còrdova.

Manacor va quedar en una meritòria octava posició.

**Any 1977.** Madrid fou elegida novament per realitzar el XIII campionat de parcs infantils de trànsit d'Espanya, el dies 4 i 5 de maig.

Manacor va millorar la seva classificació i va quedar en un 5è lloc, i en 1a posició en el campionat de Balears.

L'equip estava format per J. Bartomeu Alzamora Pocoví (Es Canyar), Guillem Mora Mora (Sa Torre), Antoni J. Viñas Vives (La Salle) i Guillem Mas Sureda (Es Canyar).

Els suplents foren: M. Sanchez Vilchez (San Ferran) i A. Cladera Miquel (Es Canyar).

Els vuit participants amb millor nota individual quedaren preseleccionats per formar part de l'equip nacional que representava Espanya en la Copa Internacional a Brussel·les (Bèlgica).

La classificació final del XIII Campionat Nacional quedà de la següent manera: en primer lloc fou l'equip d'Elx (Alacant), en segona posició va quedar el col·legi Agustinià de Madrid, i en tercera posició el col·legi Interescolar també de Madrid.

**Any 1978.** Novament la capital de Madrid va resultar l'elegida per organitzar el XIV campionat d'Espanya de parcs infantils de trànsit, concretament el dies 4 i 5 de maig.

Els representants de l'equip de Manacor varen ser: Joan Santandreu Ferrer (Es Canyar), Manel Sánchez Vilches (San Ferran), Francesc Fernández Santafosta (Simó Ballester) i Gabriel Raio Amengual (Simó Ballester).

Com a suplents quedaren: Artur Aguiló Fuster (Simó Ballester) i Miquel Soler Maiol (Simó Ballester).

Els totals de parcs infantils participants foren 46 i Manacor es va classificar en el novè lloc, amb 704 punts.

Es va donar la circumstància que Joan Santandreu Ferrer va quedar en octava posició nacional individual, per tant fou elegit com a reserva de l'equip nacional espanyol que va anar a Lisboa (Portugal) els dies 18 i 19 de maig.

El guanyador de la XIV edició resulta ser l'equip d'Elx (Alacant), en segona posició el col·legi Agustinià de Madrid i en tercera posició el col·legi de Santa Aina empatat amb el centre escolar Sant Rafel, també de Madrid.

**Any 1979.** La XV edició fou organitzada novament a Madrid, els dies 3 i 4 de maig.

Va ser el millor any de l'equip de Manacor, ja que es va classificar en 4t lloc, entre els més de 50 participants que es presentaren en aquest campionat.

Els representants foren: Antoni Gomila Mascaró (Es Canyar), Mateu Estrany Pasqual (Es Canyar), Gabriel Llinas Adrover (Es Canyar), i Jaume Truyols Lliteras (Sant Ferran).

Com a suplents: Miquel Llodrà Galmés (Es Canyar), i Joan Josep Pardo Vicens (Es Canyar).

Quant a la classificació individual, un integrant manacorí aconseguia formar part de l'equip nacional espanyol, i va realitzar una gran actuació en el campionat internacional que aquest any es tornava a celebrar a Madrid, on es classificava en segon lloc, o sigui subcampió internacional, per darrere d'un allot portuguès.

El portuguès campió de la XVII Copa Escolar Internacional fou Guide Rui Teixeira.

El jove manacorí de l'equip espanyol que quedà classificat en segona posició fou Mateu Estrany Pascual, de 14 anys.

Participaven catorze nacions en aquesta darrera fase internacional i l'equip nacional espanyol va quedar en primera posició amb 748 punts, seguit de França i de Portugal.

La reina d'Espanya va presidir el torneig i va fer entrega dels trofeus als guanyadors.

En els diaris i en la premsa local va tenir un gran ressò aquest fet del jove manacorí guanyador del segon premi.

Aquest mateix any, i també a la ciutat de Madrid, es va dur a terme el I Campionat de ciclomotors d'Espanya.

Els participants de l'equip de Manacor foren Antoni Sureda Fons i Miquel Sureda Forteza.

**Any 1980.** Barcelona fou la ciutat elegida per celebrar el XIV Campionat Nacional Infantil de trànsit entre els dies 5 i 6 de maig. L'equip de Manacor aconseguí quedar classificat en 6a posició.

Els representants de la ciutat de Manacor foren: Jordi Caldentey López (Es Canyar), Jaume Puigròs Torres (Es Canyar), Joan Josep Pardo Vicens (Es Canyar) i Miquel Llodrà Galmés (Es Canyar).

Com a suplents: Jaume Nicolau Riutort (San Ferran) i Francesc Fullana



En la premsa comarcal i local va tenir molt de ressò la segona posició aconseguida en la fase internacional del jove de Manacor.



Vallespir (Simó Ballester).

Hi varen participar un total de 44 parcs infantils de trànsit de tot Espanya, i la classificació final va quedar de la següent manera: en primer lloc Còrdova, seguida de Salamanca, i Elx en tercer lloc.

Els representants manacorins del II Campionat de Ciclomotors elegits foren: Onofre Fullana Barceló i Pedro Fernández Loren.

**Any 1981.** El campionat provincial es va celebrar a Campos i l'equip de Manacor no va poder passar a la fase nacional, que es tornava a celebrar a Madrid, ja que va quedar classificat en tercera posició, i només es classificaven els dos primers.

Els nostres representants: Mateu Fons Melià (Es Canyar), Joan Truyols Lliteras (San Ferran), Miquel Duran Amer (San Ferran), Guillem Fornes Sureda (San Ferran).

Com a suplents: Miquel Aymat Ferragut (La Salle) i Antoni Gelabert Miró (Es Canyar).

No obstant, un jove de Manacor, Francesc Tregón Alonso, va ser seleccionat com a representant de Balears en el III Campionat nacional del concurs de seguretat en ciclomotors que es va celebrar a Elx (Alacant).

**Any 1982.** Novament i per pocs punts l'equip de Manacor va quedar eliminat, sense poder participar en la fase nacional que se celebrava a Vigo (Pontevedra), ja que va quedar en 3a posició en el campionat provincial celebrat a Palma de Mallorca.

Els representants de Manacor eren: Francesc Darder Riera (Es Canyar), Bartomeu Riera Sureda (La Salle), Miquel Riera Femenias (Es Canyar) i Lluís



Acedo Corraliza (Simó Ballester).

I els suplents designats: Joan Sánchez Martínez (Simó Ballester) i Jaume Amer Celotto (La Salle).

En el IV concurs de seguretat en conducció i maneig de ciclomotor, un jove estudiant de l'Institut de Formació Professional (IFP), Joan Esteban Castro, que a la vegada partia com a suplent de l'equip manacorí de seguretat en ciclomotor, va ser seleccionat per participar en la fase nacional.

Aquest mateix any, concretament el 17 de maig, el cap provincial de Trànsit va fer entrega de tres karts a cada ajuntament que participava en els diferents campionats infantils de trànsit.

**Any 1983.** Manacor fou la ciutat elegida per realitzar el torneig eliminatori de Balears.

Les proves es varen realitzar en el pati del col·legi La Salle el dia 16 d'abril, ja que el recinte del pati del col·legi era molt més gran que la plaça del Cardenal Pou i podia donar cabuda a tots els participants i al gran públic que es va arribar a congregat. Els equips participants foren: Palma de Mallorca, Maó, Ciutadella, Felanitx, Campos, sa Pobla i Manacor.

El protocol abans de començar les proves fou el següent:

10.00 h. Concentració de tots els participants en el pati del col·legi La Salle.

10.30 h. Desfilada dels participants, controladors, Policia Municipal i Banda de Música, fins a la plaça del Cardenal Pou.

- Hissada de la bandera nacional i balear.
- Salutació als equips participants.
- Prova teòrica a les aules del col·legi La Salle.
- Prova pràctica de karts.
- Prova pràctica i destresa en bicicleta.

L'equip guanyador fou Manacor, que estava compost per: Jordi Bosch Llull (La Salle), Daniel Salom Fuster (Simó Ballester), Jordi Reixach Johnston (Es Canyar) i Bartomeu Galán Codina (Simó Ballester).

Els suplents eren: Joan Bauzà Aguilar i Joan Riera Miquel.

L'equip de Campos va quedar en segona posició, i el de Palma en tercera.

Quant a la prova de karts, el resultat va ser un èxit complet de l'equip de Manacor, ja que els quatre primers classificats foren manacorins.

Al protocol i a l'entrega de trofeus, hi hagué la presència del batle de Manacor, Sr. Jaume Llull Bibiloni; el cap provincial de Trànsit, Sr. Xavier Corominas;

els tinents de batle i regidors de l'Ajuntament de Manacor, i el cap de seguretat viària de la Prefectura Provincial de Trànsit de Balears, Sr. Femenia Soler.

Aquesta gran actuació de l'equip manacorí, no obstant, no va ser reconeguda així com tocava per part de les autoritats locals, ja que consultat el llibre d'actes del Ple de Manacor de l'any 1983, no consta en cap acta el reconeixement per part del consistori de la conducta meritòria que tengué l'equip de joves que representaven la ciutat, malgrat que quedàs com el guanyador absolut de la competició.

Cal dir que tal vegada aquesta manca de reconeixement potser fou deguda al fet que, un mes més tard, hi hagué eleccions municipals i fou elegit batle Gabriel Homar Sureda, en substitució de l'anterior batle, Jaume Llull Bibiloni. Aquest fet ens du a pensar que el batle Jaume Llull en el moment de realitzar-se el campionat esmentat ja es trobava en situació de batle accidental, i el nou equip municipal es degué desentendre de l'èxit aconseguit per aquests joves.

Cal afegir que el XIX Campionat Infantil de Trànsit i el V Concurs de seguretat i maneig de ciclomotor a nivell nacional es va realitzar a Salamanca els dies 5 i 6 de maig.

Aquest any l'actuació dels representants manacorins respecte al maneig dels ciclomotors fou discreta.

**Any 1984.** Malgrat la recerca feta, trobam molt poca informació dins l'ar-



Diferents imatges del campionat realitzat a Manacor l'any 1983 i la implicació de la Policia Municipal en el transcurs de la realització de la corresponent competició.

xiu de l'Ajuntament sobre el XX Campionat de Trànsit, així com del VI Concurs Nacional de Seguretat Viària en Ciclomotor que es va dur a terme el dia 2 de maig a Madrid.

Tan sols hem pogut esbrinar que els representants de l'equip manacorí eren: Jaume Miquel Gallardo i Evaristo Sierra Riera, tots dos del col·legi Simó Ballester.

Els suplents eren: Joan Fons Melis i Miquel Melis Adrover, del col·legi La Salle i Es Canyar, respectivament.

**Any 1985.** Igual que l'any anterior, dins l'expedient figuren poques dades. Pràcticament no hi ha documentació referent al XXI Campionat infantil de trànsit, així com al VII Concurs nacional de seguretats viàries de ciclomotors, que novament es va realitzar a Madrid.

Fou l'any pitjor quant a la participació de l'equip de Manacor, ja que quedaren classificats en la posició 44 d'un total de 46 participants.

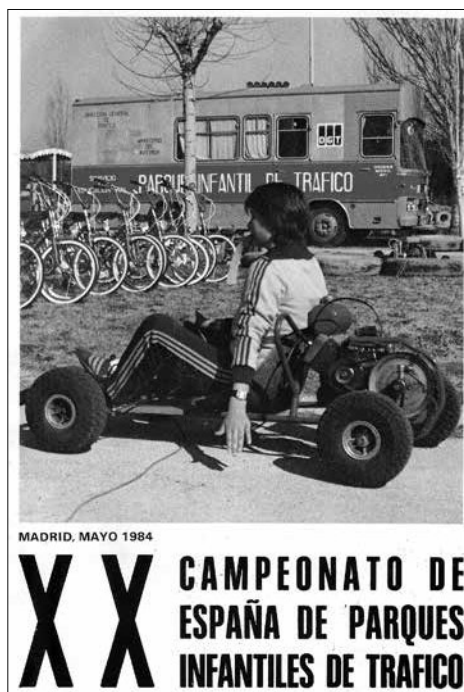
Els nostres representants manacorins foren Pep Jiménez Pierola i Joan Pui-gròs Garcia.

Els suplents eren Jaume Mateu Cerdà i Antoni Homar Bauzà.

Referent al concurs de ciclomotor, no hi ha constància dels nostres joves que ens representaven, tan sols es fa constar que no quedaren classificats per haver quedat eliminats en les proves anteriors.

**Any 1986.** Manacor a partir d'aquest any ja no va participar a cap campionat infantil de trànsit.

No sabem si en part fou degut a la decepció dels resultats aconseguits l'any anterior, o potser hi ha altres motius no esclarits.



*Cartell publicitari del XX Campionat d'Espanya de Parcs Infantils de Trànsit, que es va realitzar a Madrid l'any 1984.*

## El Reglament del Parc Infantil

La Direcció Provincial de Trànsit va fer una petició, que a la vegada venia a ser un requeriment a tots els ajuntaments que disposessin d'un parc infantil de trànsit: la redacció i l'aprovació d'un reglament que regulés el funcionament del parc infantil en cada municipi, per poder accedir a les determinades ajudes que es concedien des de la Direcció General de Trànsit.

La tasca de la redacció del projecte del nou reglament va ser encomanada al responsable del departament de Trànsit de la Policia Municipal, el caporal Joan Truyols Pascual, que va procedir a redactar un esborrany per primera vegada d'un reglament sobre el parc municipal de trànsit de Manacor.

El Reglament fou aprovat pel Ple de l'Ajuntament de Manacor el 4 de juliol de 1985. Va ser publicat en el *Butlletí Oficial* de la província núm. 18586, de 23 de juliol de 1985, per després estar a exposició pública fins al dia 29 d'agost del mateix any, sense que es presentés cap tipus d'al·legació.

Era de destacar en el mateix reglament l'elecció d'una junta rectora com a òrgan encarregat del funcionament i direcció del parc municipal de trànsit. El batle ocupava el càrrec de president i com a director del parc infantil es va designar el cap de la Policia Municipal, càrrec ocupat pel sergent Sr. Josep Pardo López.

Així mateix, es feia constar el funcionament de la junta, les funcions del president, del secretari i del monitor. Declarava com a lloc d'aprenentatge i entrenament les pistes del parc infantil de trànsit de la plaça del Cardenal Pou de Manacor.

Al final, també feia referència al tipus de règim econòmic i com s'havia d'adaptar a les necessitats per a la conservació i explotació de les pistes, que anaven a càrrec de l'Ajuntament de Manacor.

Curiosament, aquest Reglament fou aprovat dos anys després d'aconseguir que l'equip manacorí guanyés el campionat infantil de Balears, i un any després d'aprovar-lo Manacor ja no va participar en altre campionat en cap de les seves modalitats.

Després d'uns anys de gran esforç per aconseguir que el parc municipal de Manacor fos reconegut com un dels parcs més ben dotats i avantguardista de tot Espanya, va quedar a l'oblit.

## Quines foren les possibles causes de l'esbucament de la pista dels karts de la plaça del Cardenal Pou?

Diverses són les informacions verbals que hem pogut analitzar: unes diuen que, amb l'arribada de la democràcia, políticament ja no es veia tan important seguir col·laborant i donant suport a l'ensenyament de les normes de circulació, ja que a Manacor des de feia uns anys diverses autoescoles es dedicaven a l'ensenyança.

Per altres versions hem pogut saber que el responsable del parc infantil de trànsit havia demanat col·laboració humana per seguir duent endavant el funcionament i la preparació dels equips manacorins per participar en els campionats de trànsit, ja que no podia compaginar les funcions amb la resta de tasques que havia de desenvolupar com a policia. I, tal vegada molest per no complir el consistori unes promeses que abans s'havien pactades, la decepció es va imposar en els responsables de l'organització d'aquest esdeveniment i, a poc a poc, va anar decaient la il·lusió per seguir endavant.

Malgrat que el regidor delegat de Personal, Policia i Serveis, càrrec que ocupava en Jaume Llodrà, va poder aconseguir un acord plenari de data 14 d'abril de 1983, amb el suport de 12 vots a favor i cinc abstencions, d'una gratificació de 4.000 pessetes mensuals per als dos caporals de la Policia Municipal que s'encarregaven del parc infantil de trànsit, els proposats per a aquestes gratificacions no acceptaren les condicions.

Una tercera versió que ens han fet saber és que, a conseqüència de la mateixa infraestructura de les pistes, que no estaven tancades i hi havia racons i amagatalls darrere les parets i escales on els joves es podien amagar fàcilment, aquests indrets solien ser molt freqüentats per les parelletes que volien desviar-se de les mirades de la resta de persones.

I fins i tot, algunes versions orals facilitades per alguns veïnats de la plaça del Cardenal Pou comentaren en un to irònic que hi hagué qualche mena de recompensa econòmica a canvi d'enderrocar la plaça.

Els veïnats varen començar a queixar-se i, tenint en compte que feia aproximadament uns quatre o cinc anys que no es desenvolupava cap tipus d'activitat de trànsit a la plaça, l'Ajuntament va decidir esbucar-la i fer-ne una de nova completament distinta i destinada a un altre tipus d'activitat.

A l'oblit quedava tota la gran feina que s'havia realitzat en pro de la seguretat viària. I una gran quantitat de diners invertits en una plaça dedicada a l'ensenyament sobre els comportaments de l'educació viària als joves manacorins, que evidentment no va treure el rèdit invertit.



*Diploma que la Federació Espanyola de Municipis i Províncies i la Direcció General de Trànsit varen concedir l'any 1985 al municipi de Manacor en reconeixement a la seva participació en el concurs de seguretat viària «El municipi més segur».*

La Federació Espanyola de Municipis i Províncies, juntament amb la Direcció General de Trànsit, reconeixia amb un diploma al municipi de Manacor la seva participació en la fase nacional del Concurs Intermunicipal Europeu de Seguretat Viària «El municipi més segur», concedit el dia 19 de juny de 1985.

En el record quedà que l'equip manacorí fou guanyador del campionat de Balears del parc infantil de trànsit, i també que a l'any 1979 un jove de Manacor aconseguia ser subcampió d'Europa.

Tot aquest treball fet durant anys i que tantes alegries havia donat als nins de Manacor no va tenir la força suficient per aturar l'esbucament de la plaça, i la població en general es va mantenir en una postura d'indiferència davant aquella decisió política, atès que la decisió ja estava presa.

## L'enderrocament de la plaça dels karts i la construcció d'una nova plaça

L'Ajuntament va proposar, doncs, per manca d'utilització en aquells moments de la plaça del Cardenal Pou, on es trobava instal·lada la pista per realitzar activitats didàctiques de maneig i conducció de bicicletes i karts, la seva remodelació amb la finalitat d'habilitar-la com a zona de repòs i descans. Es va proposar destinar una zona per a activitats de jocs infantils i de petanca, amb una nova distribució de la zona d'aparcaments en els costats de la plaça, més acord als temps actuals, segons comentaven les cròniques d'aquell temps.

La Comissió Informativa de Serveis Generals, en la reunió celebrada el dia 20 de setembre de 1990, va acordar elevar a la Comissió de Govern l'aprovació del projecte i del pressupost redactat pels tècnics municipals de les obres de condicionament per una quantitat de 8.014.534 pessetes. Aquesta proposta la signava el president de la mateixa Comissió Informativa de Serveis Generals, el Sr. Joan Manuel Francia Parera.

En data 21 de setembre, el secretari general de l'Ajuntament de Manacor certificava l'aprovació del projecte redactat pels tècnics municipals.

Dia 10 d'octubre del mateix any el batle de Manacor, Sr. Jaume Lluïl Biliboni, signava la contractació de les obres de reforma de la plaça; s'adjudicava al contractista Sr. Josep Alzamora Moragues la reforma i condicionament de la plaça del Cardenal Pou per un preu de cost de 7.813.835 pessetes.

La història de la placeta dels karts va durar tan sols 16 anys des de l'any de la seva construcció com a pista per a l'aprenentatge de les normes de seguretat viària fins al seu enderrocament per construir una nova plaça.

La nova plaça que es va construir —ideada, com ja hem mencionat, com una zona de repòs i descans—, actualment es troba en una situació d'abandonament i el paviment s'ha fet malbé. (En el moment de presentar aquesta comunicació, l'Ajuntament de Manacor ha destinat una partida pressupostària per adequar la deteriorada plaça del Cardenal Pou).

Un període de temps realment curt ha passat des de l'orgull de tenir la ciutat un parc infantil de trànsit de determinada rellevància, a l'oblit més profund, i fins i tot al rebuig de determinades persones que residien en la zona.

A partir de llavors, i durant molts d'anys, l'educació viària a Manacor quedà relegada a un segon lloc. Ni de la part política ni des d'altres institucions es demostrava un interès suficient per realçar novament tasques dirigides a fomentar l'educació viària com una de les mesures preventives per formar bons conductors amb educació i, a la vegada, reduir la xacra d'accidents de trànsit que

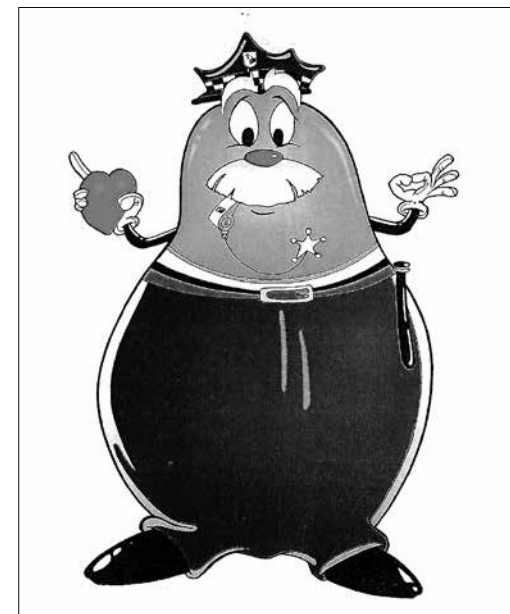
anava en augment d'una forma alarmant.

La Prefectura Provincial de Trànsit fou l'organisme que va encapçalar anys més tard els projectes per dur endavant programes d'educació viària.

A Manacor no fou fins aproximadament l'any 1996 quan es varen tornar a posar en marxa programes educatius per ensenyar educació viària als nins i joves de la ciutat.

La Policia Local, a través del corresponent departament de Trànsit, va convocar un concurs de dibuix dirigit als escolars d'EGB amb el tema «Dibuixa la mascota de la Policia Local». El concurs fou un èxit de participació per part de quasi totes les escoles del terme de Manacor, i a partir d'aquell esdeveniment l'educació viària es va convertir en una tasca més prioritària de la Policia.

Malgrat el poc interès per part de les autoritats competents sobre el tema de l'educació viària i l'aprenentatge en la conducció dels nins i joves, a partir de l'any 1997 i fins a l'any 2012, la Policia Municipal va seguir impartint



*El dibuix que va guanyar el concurs de la mascota de la Policia Local de Manacor. L'autor va ser en Toni Galmés, de 12 anys, del col·legi Sant Vicenç de Paül.*



*Pràctiques amb la conducció de karts a la plaça de la Indústria de Manacor.*

classes de conducció viària amb els karts que en aquells moments tenien a l'abast. Aquestes tasques es duïen a terme a la plaça de la Indústria de Manacor.

Aquestes activitats es complementaven amb xerrades als escolars sobre els coneixements bàsics de la conducció amb bicicleta i el comportament dels vianants en les vies públiques; acompanyaments per part de la Policia Local a grups de nins en col·laboració amb els mestres de les respectives escoles per ensenyar-los a circular com a vianants i començar a conèixer els senyals bàsics de trànsit, etc.

L'any 2013, amb la creació de la figura del policia tutor, aquests es feren càrrec de les competències en matèria d'educació viària, que abans depenien del departament de Trànsit de la Policia Local.



La Policia Local de Manacor ensenyant als escolars a creuar la calçada per un pas de vianants.



La plaça del Cardenal Pou, on abans hi havia la pista on competien els karts, en l'actualitat.

#### FONTS CONSULTADES

Arxiu de l'Ajuntament de Manacor.

Arxiu de la Policia Local de Manacor.

Arxiu de la biblioteca de l'Associació Cultural s'Agrícola de Manacor.

Premsa local i comarcal.

Diverses fonts d'informació oral.

## La moneda espanyola contemporània a través del fons numismàtic del Museu d'Història de Manacor

Agnès Gayà Grimalt

Segons el DIEC2, la *numismàtica* és aquella «ciència que estudia l'origen i el desenvolupament de la moneda, com a testimoni històric, social, econòmic i artístic, i també les medalles, les condecoracions i altres objectes similars».<sup>1</sup> Tot i ser una ciència històrica, la numismàtica és una disciplina relacionada amb el col·leccionisme. També si cerquem al DIEC2, el col·leccionisme es defineix com «l'afecció de col·leccionar»,<sup>2</sup> és a dir, fer una col·lecció, un «recull de coses d'una classe determinada, especialment de coses d'art, de ciència, d'indústria, etc., que constitueixen un conjunt més o menys complet».<sup>3</sup> Per tant, per què estan tan relacionats aquests dos conceptes? Doncs perquè sovint els fons numismàtics públics tenen el seu origen en un fons privat, com és el cas del fons numismàtic del Museu d'Història de Manacor,<sup>4</sup> que té el seu origen en la col·lecció privada de mossèn Joan Aguiló.

Aquest conjunt està format per uns quants centenars de monedes que van des de l'època romana fins a finals del segle xx.<sup>5</sup> Actualment, trobem una petita

<sup>1</sup> «Numismàtic, -a», dins Institut d'Estudis Catalans (2007), *Diec2*. [Consultat el 15/08/2022 a <https://dlc.iec.cat>]

<sup>2</sup> «Col·leccionisme», *op. cit.* [Consultat el 26/9/2022 a <https://dlc.iec.cat>]

<sup>3</sup> «Col·lecció», *op. cit.* [Consultat el 26/9/2022 a <https://dlc.iec.cat>]

<sup>4</sup> A partir d'aquí, utilitzarem la sigla MHM per referir-nos al Museu d'Història de Manacor.

<sup>5</sup> Encara que la majoria de les monedes eren propietat de mossèn Aguiló, amb els anys, el Museu n'ha anat incorporant: algunes s'han trobat en excavacions arqueològiques i d'altres provenen de donacions particulars.