

*El carrer és fonamental en el context de les ciutats actuals i és, també, un espai educatiu. La proposta del Camí Escolar consisteix a capacitar els infants i joves perquè vagin adquirint autonomia en els propis desplaçaments, tot desenvolupant actituds personals i socials de racionalitat i responsabilitat, minimitzant les situacions de risc. Amb aquesta proposta es poden traspasar els límits normatius de l'«educació viària» per abastar un marc més ampli, útil i de més significativitat per als nois i noies: l'educació per a la mobilitat.*

## El camí de casa a l'escola: una proposta d'educació per a la mobilitat

**Montserrat  
Oller i Freixa**

Professora de Didàctica de les Ciències Socials.  
Universitat Autònoma de Barcelona.

### 1. L'evolució i transformació del carrer com a espai urbà

El carrer és un element vital fonamental per a totes les persones i té un paper clau en el procés de transformació de les ciutats. A mesura que s'incrementen les funcions urbanes, també augmenta la complexitat dels carrers. La seva transformació ha seguit un camí paral·lel al naixement i evolució que han experimentat les ciutats al llarg del temps. En efecte, el carrer, o més ben dit la cruïlla de camins, va ser el lloc on es van fundar algunes ciutats europees. Aquesta cruïlla passarà a ser el centre de la ciutat i els camins es transformaran en els principals carrers del nou assentament urbà.

Però la història del carrer ha estat marcada per la constant evolució de les funcions urbanes. Es poden establir tres grans moments d'aquesta evolució i que queden definits en el marc de les ciutats preindustrials, industrials i de la ciutat actual.

Els carrers de la *ciutat preindustrial* es caracteritzen bàsicament pel fet de ser una perllongació dels habitatges. Formaven un espai obert on es podien fer una part de les activitats productives començades a



les botigues dels edificis. El carrer tenia també una altra funció: la de ser un espai de comunicació i trobada de veïns. No es pot identificar el carrer com un espai de pas a causa del nombre reduït de desplaçaments que es feien. Per això els carrers solien ser estrets, sense planificació, tortuosos i, sovint, sense connexió entre uns i altres.

En les *ciutats industrials*, el carrer passa a tenir una funcionalitat més gran; a més de ser un espai de comunicació ha de ser l'espai que porta d'un lloc a l'altre perquè les persones que hi viuen puguin fer dues activitats bàsiques d'aquest moment: anar a treballar a les fàbriques que s'anaven instal·lant en el territori i consumir els productes que les indústries produïen. El carrer havia de ser, doncs, un lloc de moviment, d'accés i, també, havia de permetre el pas de l'aire i la llum per fer més agradable el passeig i promoure la compra i venda en els comerços. El carrer es va convertir en un espai públic i com a tal havia d'estar regulat i definida la capacitat d'edificació que podia suportar. També era imprescindible que fos rectil·lini per facilitar el desplaçament i havia d'estar connectat a d'altres carrers formant una xarxa viària.

A les inicials funcions del carrer a les ciutats industrials com a lloc de trobada i intercanvi comercial, s'hi va afegir molt aviat una nova funció, la de circular. Aquest fenomen va incrementar-se, sobretot durant la segona meitat del segle XX, mitjançant transports individuals i col·lectius, fins al punt que el carrer va deixar de ser el lloc de trobada amb altres persones per passar, bàsicament, a ser un lloc de circulació de vehicles. Apareix així una jerarquització del carrer d'acord amb el nivell d'accessibilitat i amb la velocitat a la qual és possible circular.

A partir d'aquests elements, cal plantejar-nos quina és la funcionalitat del carrer a les *ciutats actuals* de manera que, sense abandonar la necessitat que els espais urbans facin possible la circulació, la connexió i l'accessibilitat, també siguin els carrers de les persones. Els vianants han de ser un element més de la mobilitat, perquè recuperin les possibilitats que els oferia no sols com a lloc de pas sinó com a lloc de trobada i comunicació amb els altres.

## 2. El carrer, un espai que educa

El carrer en el context urbà actual té, entre d'altres, una funció socialitzadora que fa possible la comunicació i l'intercanvi amb les altres persones. Si es considera que és un espai significatiu de les ciutats actuals, ens cal reflexionar sobre quines són les possibilitats que el carrer pot oferir per a l'educació.

De quina manera pot educar el carrer? Entenem per educar el procés pel qual els infants i els joves van adquirint competència per interpretar la realitat. En aquest procés són molt importants les diferents experiències de vida que, mitjançant l'escolarització, poden transformar-se en eines culturals.

El carrer té possibilitats educatives perquè constitueix una realitat que permet als nois i a les noies veure i viure experiències diverses i implicar-s'hi. Es tracta, doncs, d'un espai on poden interactuar amb l'entorn i les altres persones i a partir d'això és possible pensar i raonar sobre el que observen i, a la vegada, configurar uns sentiments a partir d'aquestes vivències. El carrer ofereix:

- Un espai d'iniciativa individual: les diferents situacions que els nens i les nenes troben al carrer els permeten que puguin anar

configurant la pròpia personalitat d'una manera activa, ja que els ofereixen les primeres experiències d'autonomia.

- Un espai de relació: el carrer és diversitat d'escenaris, d'activitats i de situacions, però sobretot de persones. El carrer és un espai d'ús comú utilitzat per totes les persones i de totes les edats, on és possible la relació dels uns amb els altres a partir de la comunicació i l'intercanvi.

- Un espai d'aventura: el carrer permet als nens i a les nenes, partint de llocs coneguts, endinsar-se cap a territoris desconeguts, talment com una experiència iniciàtica plena de nous indrets i possibilitats per explorar de manera independent.

- Un espai de civisme: el carrer és un espai comú a totes les persones. La funcionalitat d'aquest espai requereix un ordre i una normativa que en reguli l'ús. Permet, doncs, la corresponsabilització dels nens i les nenes en l'ús cívic del carrer i, per tant, exercir com a ciutadans.

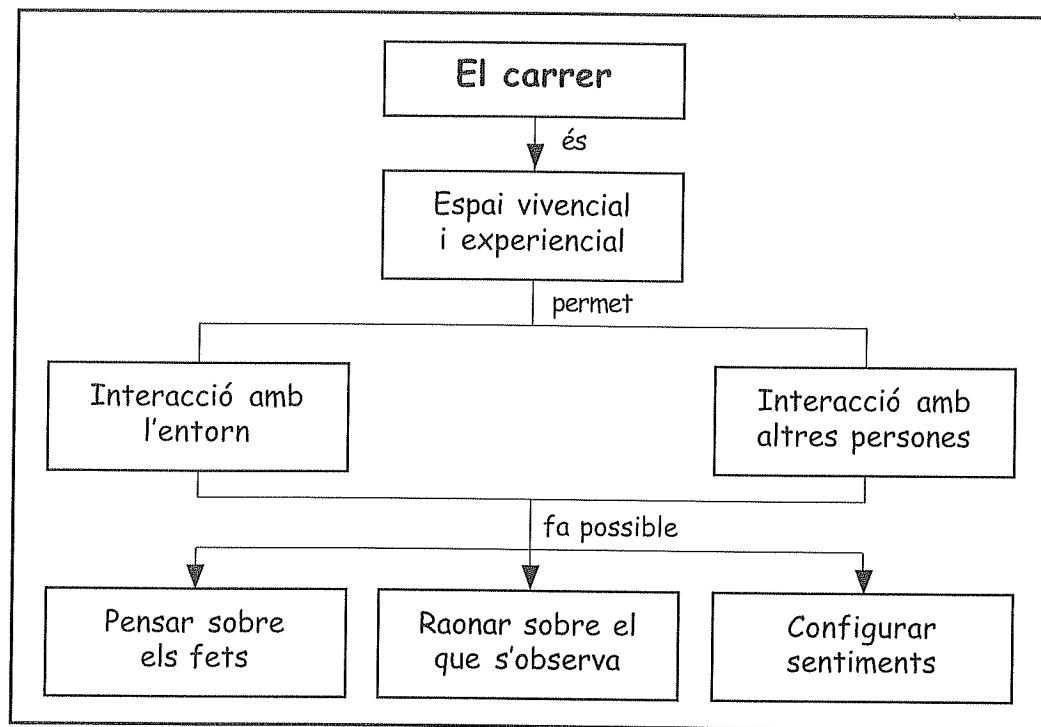
Aquestes potencialitats del carrer s'han vist alterades quan aquest espai ha impulsat més la funció de desplaçament en detriment de la que potenciava la trobada i la relació amb els altres. Per això, tornar el carrer a les persones implica oferir-los novament un espai on puguin jugar, relacionar-se amb els altres, explorar indrets nous i, en definitiva, un lloc on puguin adquirir competències personals a partir d'accions individuals i socials.

Tal i com es pot observar en el quadre 1, el carrer pot proporcionar als infants i als joves experiències d'una gran riquesa perquè puguin desenvolupar el pensament propi a partir de la relació que estableixen entre els fets que succeeixen, i que ells veuen i viuen, i les representacions mentals que inicialment tenien sobre els fets.

## 3. El camí de casa a l'escola

### *Una proposta educativa*

A partir de la dècada dels vuitanta es difon el concepte de *traffic calm*, perquè el carrer sigui novament l'espai de les persones davant



Quadre 1. El carrer

L'ocupació que fins aquell moment n'havien fet els vehicles en detriment dels vianants. Aquesta proposta va ser impulsada pel Parlament Europeu a partir de la *Carta Europea dels Drets del Vianant* (1988) i per la Comissió Europea amb el moviment *Car Free Cities* (1994). En tots dos casos es promovia el dret a viure en espais fets a mida dels vianants i no dels vehicles i recuperar l'harmonia entre les persones i la ciutat sense dependre de l'automòbil.

Aquests moviments van donar lloc a iniciatives diverses, una de les quals és la del camí de casa a l'escola. Anar i tornar de l'escola és una activitat que diàriament tots els nois i noies fan ja sigui sols o bé acompanyats dels adults en el cas dels més petits.

La proposta té per objecte impulsar i facilitar que els nens i les nenes facin aquest desplaçament de manera autònoma, sense l'acompanyament dels adults. Per això és necessari que aquest recorregut

ofereixi la màxima seguretat i ensenyar als nois i les noies a utilitzar el carrer de manera responsable.

La iniciativa es pot considerar viable, ja que el recorregut casa-escola és, en la major part dels casos, un desplaçament curt per la proximitat que acostuma a haver-hi entre els centres educatius i la residència dels nens i nenes que acull. Aquest recorregut –anar o tornar de l'escola– es concreta en una fita clara, fàcilment identificable i els ofereix la possibilitat d'actuar de manera responsable en els desplaçaments i, a la vegada, la possibilitat de viure i relacionar-se amb altres persones, algunes de les quals són els mateixos companys de l'escola que fan un mateix camí (vegeu el quadre 2).

#### Característiques del camí escolar:

- Ha de ser un itinerari definit.
- Ha de ser un itinerari invariable.
- Ha de tractar-se d'un itinerari ajustat en el temps.
- Ha de tenir un traçat senzill.

Quadre 2. Característiques del camí casa-escola.

D'altra banda, el potencial educatiu que té el carrer pot constituir un recurs per treballar a l'aula, ja que es tracta d'un espai experiencial que ofereix als nois i a les noies la possibilitat d'interpretar la realitat i actuar-hi a partir del procés següent:

- ⇒ Determinats fets que succeeixen al carrer desperten la curiositat dels nois i les noies i es converteixen en les seves vivències.
- ⇒ L'escola recull aquestes vivències, les quals passen a ser un material per treballar a l'aula.
- ⇒ Els nois i les noies poden confrontar les pròpies vivències amb les dels seus companys i, amb l'ajut del mestre, confrontar-les també amb el context cultural i social en què viuen.
- ⇒ Es genera un procés de diàleg, de reflexió sobre el que succeeix al

carrer, que permet configurar el propi pensament a partir de l'autoregulació de les opinions pròpies.

⇒ El pensament sobre els fets permet arribar a noves formes d'acció i des d'elles es van modificant les idees pròpies en un procés de dialèctica constant.

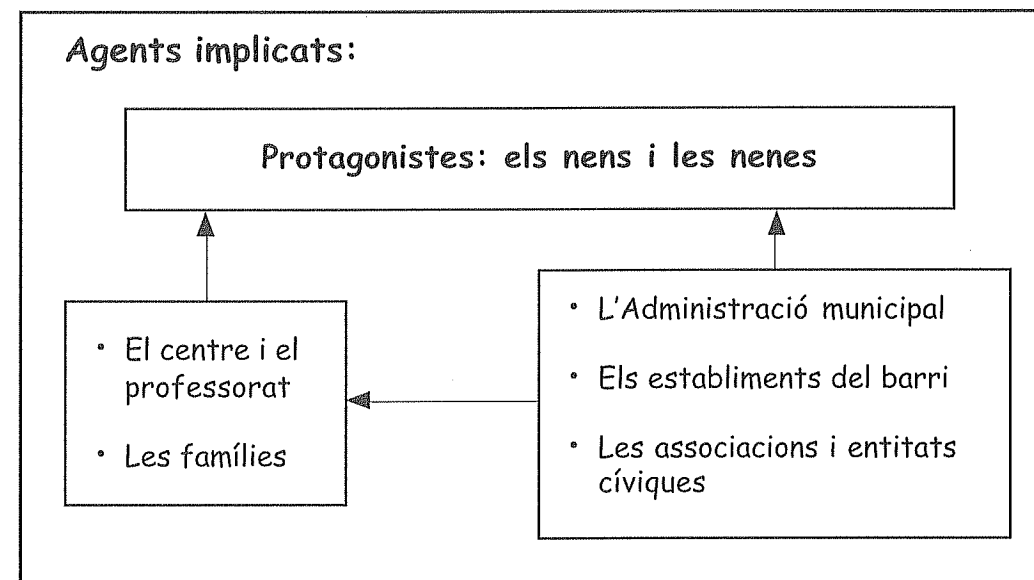
### Una proposta de participació

Endegar la iniciativa del camí casa-escola és, a més d'una experiència educativa a causa de les possibilitats que ofereix el carrer, una proposta de participació. Efectivament, per planificar el recorregut cal, d'una banda, iniciar un procés de treball amb els nens i les nenes que han de ser els protagonistes de la iniciativa en el sentit que han de conèixer la proposta, identificar el millor itinerari que poden seguir per desplaçar-se sols amb la màxima seguretat i dotar-los de suficients eines personals perquè puguin exercir responsablement la seva autonomia i fer front a les diferents situacions que puguin esdevenir-se en els seus trajectes.

També són coprotagonistes de la iniciativa les famílies, que són les que, en definitiva, autoritzen els nens i les nenes a fer els desplaçaments sols, i els centres escolars, que han de rebre els alumnes. Per tant, aquests dos col·lectius han d'actuar com a veritables impulsors de la proposta (vegeu el quadre 3).

Però aquesta experiència va més enllà de l'acord entre els nens i les nenes, les famílies i l'escola. Es tracta d'una iniciativa que defineix un tipus de mobilitat per la ciutat, basada en la pacificació del trànsit perquè els desplaçaments siguin segurs per a tothom. Es posa en joc, doncs, un model de ciutat i de cultura sobre el fenomen de la mobilitat i que es manifesta a partir de la llibertat que tenen totes les persones a l'hora de desplaçar-se, sigui quin sigui el mitjà amb què ho fan i els graus de responsabilitat i respecte que hi ha entre tots els agents implicats en els desplaçaments.

Tot això planteja la necessitat d'implicar en la iniciativa, d'una banda, l'Administració local, perquè hauran d'adequar els carrers, ordenant i gestionant el trànsit per minimitzar els punts de risc, garantir el respecte per la normativa viària, instal·lar els dispositius tècnics



Quadre 3. Agents implicats.

necessaris (semàfors, senyals, manteniment de la via pública, etc.) i vetllar per l'actuació responsable de tots els ciutadans quan fan ús de l'espai urbà. Però, d'altra banda, cal el suport d'altres sectors socials com institucions ciutadanes, entitats del barri, associacions de veïns, etc., que hauran d'impulsar des dels respectius sectors aquesta iniciativa que promou la coexistència pacífica de tots els que es desplacen.

Finalment, cal esmentar un altre sector que ha de representar un notable paper a l'hora d'impulsar el recorregut perquè els nens i les nenes vagin a l'escola sols: els establiments comercials. Tenen una presència permanent al carrer i poden col·laborar amb la iniciativa ajudant quan els nens i les nenes es troben amb alguna necessitat o en una situació imprevista. Els establiments haurien de tenir les portes obertes per donar suport quan els infants els ho demanin.

El camí casa-escola pot ser, doncs, una iniciativa conjunta de tots aquests agents i entitats i cal un veritable compromís de tots ells, tenint en compte que en afavorir els desplaçaments dels nens i nenes es facilita l'ús del carrer i es millora la convivència entre totes les persones. D'altra banda, s'impulsen unes actituds col·lectives res-

ponsables que generaran una nova cultura de la mobilitat basada en el respecte per tothom.

#### 4. El camí de casa a l'escola, un exemple d'educació per a la mobilitat

Des del currículum per a l'escolaritat obligatòria hi ha previst que es tractin a l'aula alguns fenòmens que són l'origen d'importants problemàtiques socials. Amb el terme *eixos o temes transversals* es van intentar actualitzar unes àrees de coneixement (matemàtiques, socials, naturals, llengua...) que tenien i tenen un enfocament totalment disciplinari en les propostes curriculars. D'aquesta manera perviuen uns continguts d'una clara formulació tradicional amb diferents «educacions» (per a la salut, per a la pau, per al consum, per a la seguretat viària, etc.).

Aquesta doble formulació del coneixement que l'escola ha d'ensenyar ha creat en moltes ocasions una certa confusió en el professorat, el qual l'ha intentat resoldre, per una banda, planificant l'ensenyament de les àrees de coneixement (socials, naturals, llengua, educació física...) i, per l'altra, duent a terme algunes activitats relacionades amb les diferents «educacions» o bé transferint aquests ensenyaments a institucions externes a l'escola.

En el cas de l'educació viària, els coneixements que es proposen tenen vinculacions clares amb la normativa viària, les infraestructures i senyals de trànsit, l'habilitat en la conducció de vehicles com bicicletes i motocicletes, amb la suposada teoria que l'augment dels coneixements dels nois i de les noies en aquests aspectes portaria a una millora social respecte a la seguretat viària i rebaixaria els alts índexs de sinistralitat que hi ha avui a totes les societats dels països desenvolupats.

No cal dir que aquesta interpretació de l'educació viària és molt qüestionable, si ens atenem als resultats que se n'obtenen. Les dades estadístiques referides a l'accidentalitat donen arguments per dubtar de l'eficàcia d'aquesta «educació». La mobilitat és un fenomen urbà complex que requereix un tractament que traspassi el marc tancat de l'aula i que sigui una proposta on estiguin implicats tots els agents i sectors relacionats.

Educar per a la mobilitat és informar i ensenyar habilitats, però sobretot pensar sobre situacions de la vida quotidiana que, com a tals, posen en joc uns determinats valors socials. L'escola, junt amb la família i la mateixa societat, han d'educar per a la mobilitat, i la seva aportació ha de basar-se en el plantejament a l'aula de fenòmens socials rellevants i que són font de controvèrsia perquè els nois i les noies puguin posicionar-se sobre ells i construir coneixement que es fonamenti en el respecte, la convivència i en l'exercici de la responsabilitat individual i col·lectiva per actuar amb racionalitat i coherència amb el propi pensament.

El camí de casa a l'escola és una iniciativa d'educació per a la mobilitat impulsada des de l'escola perquè els nois i les noies facin ús del carrer com un espai que comparteixen amb altres persones que es desplacen amb mitjans diversos i on poden ser autònoms i actuar de manera cívica i responsable.

#### Bibliografia

- MIRALLES GUASCH, C. *Transport i ciutat. Reflexió sobre la Barcelona contemporània*. Bellaterra: Publicacions de la Universitat Autònoma de Barcelona, 1997.
- OLLER I FREIXA, M. *El Camí Escolar*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona. Institut d'Educació - Sector de Via Pública, 2001.
- OLLER I FREIXA, M. «De l'educació viària a l'educació per a la mobilitat». A: *Comunicació Educativa*, any X, núm. 14. Tarragona: 2001.