



PROYECTO BIZIBIDEAK DE LEIOA

**UN ESTUDIO DE CASO DE
BUENA PRÁCTICA**



Autores/as:

Israel Alonso¹

Pedro Blanco²

Idoia Legorburu³

Leioa, 19 de septiembre de 2022

¹ Universidad del País Vasco / Euskal Herriko Unibertsitatea (UPV /EHU)

² Solasgune

³ Universidad del País Vasco / Euskal Herriko Unibertsitatea (UPV /EHU)

Eskerrak ikerketa honetan parte-hartu duten profesional, familia eta ikastetxeei.

Gracias a los y las profesionales, familias y centros educativos que han participado en esta investigación.

PRÓLOGO

No hay duda que el mundo cambia continuamente, y con él, los usos y costumbres de nuestros vecinos y vecinas. Mientras que antes, los cambios parecían que se daban de manera pausada, estas últimas décadas hemos podido comprobar que cualquier circunstancia, sea cercana o no, puede cambiar nuestra vida drásticamente. Da lo mismo una pandemia o una guerra, hace que nuestro mundo se tambalee y nuestras formas de hacer y vivir cambien.

A todo esto, hay que añadir las transformaciones tecnológicas que hemos sufrido. Hoy en día, todo lo tenemos en la pantalla y con un simple click, tenemos acceso a aquello que nos interesa. Esto, está ayudando a que las personas cada vez sean más individualistas, y a su vez, egoístas.

Ante esto tenemos que volver al origen. Ese es el que estar con tus amigos, mancharte en el barro, correr por nuestras calles... vuelva a tener todo el sentido del mundo. Porque podemos comprobar que cuando se da la opción y nos olvidamos del qué dirán, esto sigue generando la misma ilusión en cada uno de nosotros y nosotras.

Y aquí es donde cada ciudadano tiene que aportar su granito de arena. Es el momento en el que tenemos que ser parte de la sociedad, y cada uno con lo que pueda, aportar para hacer comunidad.

Esto es sin duda lo que intentamos desde Leioa mediante el proyecto “Herrigune”. Y no cabe duda que, dentro de ese gran proyecto, está integrado el proyecto “Bizibideak”. Un proyecto en el que diferentes agentes colaboran en crear comunidad, en hacer nuestro municipio más vivible.

Un proyecto de transformación que está ayudando a Leioa y a los y las leioatarras a cambiar el destino que parecía teníamos abocado. Volver a esa identidad comunitaria, esa necesidad de compartir, de disfrutar juntas y sobre todo, de volver a ganar espacio en nuestro municipio.

Cuando dejé mi labor docente hasta el momento para iniciar esta andadura en el Ayuntamiento de Leioa, “Bizibideak” fue sin duda uno de esos proyectos con los que soñaba como proyecto de transformación. Trabajar con diferentes agentes involucrados en nuestro municipio, pero siendo uno de esos agentes activos los propios niños y niñas de Leioa hizo que además de un gran reto, este proyecto se convirtiera en prioritario.

Es mucho lo que los padres y madres tenemos que aprender de nuestros hijos e hijas. Cosas simples pero que pueden transformar toda una sociedad. Que nuestros hijos e hijas prefieran ir con sus amigos y amigas en vez de con nosotros a la ikastola, lo debiéramos entender a la primera, ya que por lo menos en mi caso, uno de los mejores momentos del día eran esas idas y venidas con mis amigos y amigas.

Entiendo los miedos que la sociedad intenta imponernos, pero ante eso, la labor de cada ciudadano debiera ser el ayudar a eliminarlos. Cada uno de la manera que pueda, con mayores o menores aportaciones, pero juntas y unidas, teniendo el objetivo claro, estoy convencido que somos capaz de avanzar.

Y avanzar no solo para eliminar nuestros miedos, sino para algo mucho más importante y que tiene como objetivo a nuestros más pequeños. Hacer que estas personas puedan desarrollarse de una manera más justa y sobre todo más natural. Proyectos como el de “Bizibideak”, ayudan al desarrollo de la autonomía personal de cada uno de nuestros niños y niñas. Les hacen más libres para avanzar en su evolución madurativa de una forma más autónoma y justa. A su vez, nos ayudan a ver nuestro municipio desde ese metro veinte que, sin duda, hace que nuestra ciudad sea más inclusiva.

Por esto y por muchas más cosas, mediante proyectos como “Bizibideak”, debiéramos dar libertad, que no es lo mismo que libertinaje, a nuestros niños y niñas.

Iban Rodríguez Etxebarria

Leioako alkatea

INTRODUCCIÓN

En este trabajo presentamos el estudio de una buena práctica dentro del proyecto de investigación Universidad y Sociedad (2020-2022) “Autonomía en la movilidad de los niños/as: Analizando el impacto del proyecto Eskolabideak en los centros educativos del País Vasco” liderado por la UPV/EHU en colaboración con Solasgune, y los Ayuntamientos de Plentzia, Bilbao, Tolosa, Erandio y Galdakao. Se trata de la experiencia de Bizibideak, una iniciativa que en la última década se ha desarrollado en la casi totalidad de centros escolares del municipio de Leioa. En estos años se ha impulsado un proyecto comunitario con la presencia de agentes políticos, sociales y la comunidad escolar. Además, en su desarrollo ha sido relevante siempre poder dar voz y un protagonismo a los niños y niñas en el proyecto, a través de diferentes iniciativas y estrategias. Para este estudio de caso, desde una perspectiva cualitativa, se han analizado los datos de la elaboración de una línea de vida con los líderes del proyecto, un grupo focal con agentes sociales, políticos y educativos que han participado en el proyecto, entrevistas a niños y niñas que han formado parte y el análisis documental de las memorias y documentos que se han ido produciendo estos años. Se presentan los resultados más importantes de este análisis, destacando los antecedentes, el desarrollo y los puntos fuertes y dificultades que nos enseña esta buena práctica.

¿QUÉ SABEMOS DE LOS CAMINOS ESCOLARES?

Algunos aspectos generales

Cada día es menos habitual ver a niños y niñas caminar o jugar en las calles de forma autónoma (Page, Cooper, Griew, Davis & Hillsdon, 2009). En la literatura podemos encontrar diversas razones que justifican la caída en las últimas 3 décadas de la movilidad independiente de niños y niñas: los peligros y el volumen del tráfico, la falta de espacios accesibles para los niños, las deficientes relaciones de las familias con la comunidad o la percepción parental de los peligros sociales, entre otros (O'Brien et al, 2000; Prezza, 2009; Silva, 2018). Esta tendencia hacia el viaje dependiente, ha supuesto también un cambio importante en la elección del transporte para el trayecto casa-escuela. El coche o el autobús escolar son ahora los principales modos de viaje a la escuela (Fyhri & Hjorthol, 2009), y en consecuencia, los viajes activos han sufrido un importante detrimento.

No obstante, en los últimos años numerosos estudios han destacado que los viajes autónomos a la escuela generan beneficios en el bienestar y desarrollo personal de los menores (Fagerholm & Broberg, 2011; Shaw et al, 2013). Asimismo, los viajes activos a la escuela suponen mejoras en aspectos como la salud (Kirsten, Werder & Lawson, 2008), las relaciones sociales (Jones et al, 2012) o el desarrollo psicosocial de niños y niñas (Shaw et al, 2015).

Diversos proyectos e iniciativas

Con el fin de promover la autonomía infantil surgen a nivel internacional varias propuestas socioeducativas. A principios de los 90 nace en la ciudad de Fano (Italia) "La ciudad de los niños", una propuesta que tiene como pilares principales la autonomía y la participación infantil como personas de pleno derecho (Tonucci, 2016). Uno de los pilares de esta iniciativa es precisamente impulsar proyectos en los que los niños y niñas puedan ir de manera autónoma al colegio. Esta experiencia se convierte en referencia para otros proyectos similares que se ponen en marcha en ciudades de todo el mundo, tales como Barcelona, Sydney o Toronto. Precisamente en Canadá y Estados Unidos,

surgen proyectos a nivel nacional que hacen tomar conciencia en estos países de la importancia de los viajes activos y autónomos a la escuela (Department of Health and Human Services, 2001; Macridis & García Bengoechea, 2015).

En este marco comienzan también otras iniciativas con objetivos similares como *Walking Bus* o *Read Sneaker Routes* en las que los niños realizan el trayecto a la escuela en grupo, pero son guiados por un adulto o ayudados por la red de comerciantes de su zona (Román, 2011). En un entorno más cercano es reseñable la iniciativa “eskolabideak” (camino escolares en euskera) impulsada por el Departamento de Salud del Gobierno Vasco. Se apoya y financian proyectos de caminos escolares en todo el País Vasco, como una herramienta útil para mejorar la salud de la comunidad, llevado a cabo mediante un trabajo intersectorial, coordinado entre diferentes sectores de la población a nivel local y con la participación activa de los y las protagonistas (profesorado, alumnado, asociaciones, familias, comerciantes, ayuntamiento, etc.) (Nuin et al., 2017).

La dimensión inclusiva y de participación comunitaria

En el análisis de esta buena práctica, hemos profundizado en su vertiente inclusiva. El término inclusión ha sido utilizado en diferentes disciplinas tales como la educativa, social o sanitaria, y por ello, el término ha sido redefinido en múltiples ocasiones a lo largo de los años (De Camilloni, 2008). Para la Unesco es “un proceso de dirección y respuesta a la diversidad de necesidades de todos los aprendices a través de la participación en el aprendizaje, las culturas y las comunidades.” (Booth, 1996; citado por UNESCO, 2003). Esa participación cultural y comunitaria es fundamental para conseguir el éxito de la inclusión educativa (Loreman, 2007).

La configuración de la escuela y otros ámbitos educativos en la actualidad en muchas ocasiones sigue teniendo una concepción de la infancia como un estado de transición hacia la vida adulta, lo que justifica y explica la imposición de una visión adultocentrista. Esto tiene como consecuencia el silenciamiento de la mirada de los niños y niñas que en

muy pocas ocasiones vivencian la posibilidad de participar y de expresar sus opiniones (Calvo, Hoyos y Susinos, 2012).

Susinos, Rojas y Lazaro (2011) subrayan que una de las características de los proyectos educativos que tengan una vocación claramente inclusiva tienen que tener en cuenta el planteamiento que se propone desde el Movimiento de la Voz del Alumnado. Este movimiento ha tenido su desarrollo en los últimos años principalmente en los países anglosajones (Fielding, 2011; Rudduck y Flutter, 2007), y hace referencia a todas aquellas iniciativas que emprenden las escuelas y que están dirigidas a aumentar el protagonismo del alumnado en la toma de decisiones sobre el diseño, la gestión y la evaluación de cualquier aspecto de la vida escolar (Susinos, 2012).

Fielding (2007, 2011) defiende que estas iniciativas provocan un cambio en el funcionamiento escolar y remite a cuestiones fundamentales que tienen que ver con la responsabilidad de elegir y cómo nos convertimos en buenas personas y los medios de responder a esas cuestiones son esencialmente a través del diálogo con los demás. Estas iniciativas no solo plantean la importancia de la voz del alumnado en las estructuras representativas de los centros sino también a nivel comunitario. Una escuela comprometida con esta manera de trabajar asume como objetivo principal el desarrollo de una sociedad inclusiva y creativa a través de una democracia participativa que beneficia a todos y todas.

En este marco, los proyectos de “Caminos Escolares” se convierten en elementos que impulsan dicha inclusión mediante la participación social y comunitaria de los niños y niñas, ya que entre otras cuestiones la literatura ha subrayado que aquellos/as menores que van caminando a la escuela tienen un nivel más alto de participación comunitaria y una mejor comprensión de su entorno (Jamme, Bahl & Banerjee, 2018).

METODOLOGÍA

El presente estudio de caso (Stake, 1998) tiene como objetivo analizar e interpretar lo que sucede en el proceso de un proyecto de caminos escolares, en concreto el de Bizibideak en el municipio de Leioa. La perspectiva cualitativa del trabajo ayuda a entender la organización, coordinación y funcionamiento del proyecto, así como sus aspectos más relevantes. Las técnicas utilizadas y muestra son:

Tabla 1. Instrumentos de recogida de datos y participantes.

Entrevistas profundas (Ep) en	2 dinamizadores del proyecto (Di) con una duración aproximada de 2 horas.
Relatos (E)	Se han analizado las voces de 15 niños y niñas (Ni) y 12 familias (Fa) de los centros escolares implicados en el documental sobre el proyecto
Focus group (Fg)	6 agentes de distintos sectores: 4 personas del ámbito educativo (Ed) y 2 personas del ámbito municipal (Po).
Análisis documental (Doc)	Informes y memorias del proyecto

Fuente: elaboración propia.

Para la fase de análisis de datos se organiza y estructura la información obtenida a través de un sistema categorial jerarquizado. El proceso de categorización ha sido inductivo utilizando el programa Nvivo11.

RESULTADOS

En este apartado presentamos los resultados relacionados con el estudio y caracterización de la buena práctica del programa Bizibideak en Leioa.

El proyecto de Bizibideak. Proyecto, inicios y objetivos.

La buena práctica que analizamos en este trabajo nace de una iniciativa comunitaria que implica gran parte del tejido asociativo y entidades públicas del municipio. Dicha iniciativa surge a raíz del 475 aniversario del municipio de Leioa en 2001 en el que Solasgune, por encargo del ayuntamiento, genera una dinámica participativa en la que participan 3000 niños y niñas del municipio enterrando sus tesoros junto al ayuntamiento, con el compromiso de desenterrarlos 25 años después. A partir de ese momento se desarrolla la iniciativa Herrigune⁴ por parte del Ayuntamiento de Leioa y dinamizada por Solasgune, en la que se organizan grupos de reflexión sobre diferentes temáticas en los que los distintos agentes del pueblo conversan y van tejiendo una red colaborativa de trabajo comunitario.

“Tenemos equipos de trabajo donde buscamos responder juntas a retos que nos afectan a todas. Uno de estos equipos de trabajo es Bizibideak”. (Doc.Dos16/17)

También en el 2001 integrantes de Solasgune toman contacto y empiezan a trabajar conjuntamente con Francesco Tonucci y el proyecto internacional “La Ciudad de los niños”⁵ que él lidera. En el curso 2009/2010 se realiza el primer intento de implantar este proyecto, el ir autónomamente al colegio, en el municipio. Tras un año de trabajo y debido a diversas razones, una de ellas la noticia de un secuestro de una niña en Portugal, se decide no continuar. Esto ocurre en el curso 2015/16 en el que uno los grupos de reflexión de la iniciativa Herrigune está en relación con la movilidad y la peatonalización del municipio. De este grupo salen dos iniciativas. Una, Zilborhestea, una iniciativa de comerciantes amigos de la infancia, que intenta impulsar el apoyo de los comercios locales a proyectos relacionados con la autonomía infantil. Por otro lado, nace el grupo motor de la iniciativa Bizibideak, que tiene como objetivo “repensar,

⁴ Página web de Herrigune Leioa: <https://herriguneleioa.eus/>

⁵ Página web del proyecto internacional “La Ciudad de los Niños”: <https://www.lacittadeibambini.org/>

diagnosticar y transformar” el municipio para “mejorar la habitabilidad del entorno físico y la autonomía del movimiento”. (Doc.Dos16/17)

Como desarrollamos en el siguiente apartado, el proyecto central de este grupo motor es el fomento de los caminos escolares con el apoyo de los diferentes agentes implicados del municipio: centros escolares, familias, policía municipal y departamento de Salud, entre otros. Este proyecto pretende que los ciudadanos y ciudadanas puedan caminar por sus calles, invirtiendo las prioridades establecidas y convirtiendo así al peatón en protagonista de la movilidad del municipio. En sus propias palabras *“buscamos que las personas –los niños y niñas para empezar, pero finalmente cualquiera- pueda caminar Leioa de un lugar a otro, recorrerla en bici, en silla...”*. (Doc.dos16/17)

Coordinación y Trabajo en red

Desde el surgimiento del proyecto, el trabajo colaborativo y en red ha constituido la columna vertebral de su desarrollo. Durante todo el proceso se cuenta con el apoyo de los diferentes agentes implicados y se trabaja desde el compromiso de todos y todas. Ese compromiso de participación, además, resulta vital para la realización de cada una de las acciones y para que el proyecto sea eficaz y sostenible en el tiempo. Un trabajo en red que como se puede apreciar implica redes exteriores, internacionales y nacionales relacionadas con el proyecto internacional de la ciudad de los niños, de la CAPV con Haurren hiriaren sarea⁶, comarcales con el departamento de Salud, y como se ha indicado anteriormente, con los diferentes agentes del municipio.

En este marco, cabe destacar la horizontalidad del proceso, en el que todas las personas participantes, mediante un proceso colaborativo, establecen los objetivos comunes y toman las decisiones del proyecto. De esta manera, se consigue que los planteamientos de los diferentes ámbitos queden recogidos y confluyan en el resultado final.

“Yo creo que aquí no hay agentes que sean más importantes que otros, pero sí creo que tenemos que tener una correlación, tenemos que ir de la mano, una colaboración de todos los que tienen que estar en primera línea”. FocusGroup_part2

⁶ <https://www.haurrenhiria.eus/>

Con el fin de posibilitar dicha colaboración y participación de los diferentes agentes, se constituye el grupo motor, que será quien lidere el proyecto de caminos escolares. Este grupo está formado por los representantes de los ámbitos de salud, policía municipal, ayuntamiento, centros escolares y familias, y tiene como función definir los objetivos de cada curso, la metodología, concretar las fases y evaluar el proceso.

“El grupo motor es importante, porque hace que nos acerquemos, que contrastemos, que veamos en qué podemos mejorar”. FocusGroup_part1
“Firma el ayuntamiento, el centro de salud, los centros educativos y las AMPAS, y cada uno, de alguna manera, especifica sus tres compromisos”. Líneavida_educador1

Además, el equipo resulta fundamental para el planteamiento inicial, la puesta en marcha y el seguimiento del proyecto. En concreto, permite el debate y la subsanación de errores, mejora las decisiones del proyecto, fortalece las relaciones entre los diferentes ámbitos y supone una garantía de participación democrática para todos los agentes implicados.

“Tampoco sé si un equipo motor es necesario, pero sí creo que es de valor. Es una cuestión de transparencia y democracia”. Líneavida_educador1

En esta misma línea de democracia participativa, el proceso queda recogido en diferentes documentos que se ponen a disposición de la ciudadanía en el portal de transparencia del municipio. En estos archivos cualquier ciudadano o ciudadana puede consultar los objetivos, actuaciones o resultados del proceso.⁷

A lo largo de los últimos años, el grupo establece los objetivos del proyecto para los siguientes cursos escolares y describe las funciones para cada uno de los agentes. En la siguiente tabla se recogen los objetivos de los años 2016 y 2019. En ella se pueden apreciar esta función de planificación, ejecución y evaluación de cada curso, y los cambios a lo largo de los años y el planteamiento de nuevos retos de cara al futuro

⁷ Portal de Transparencia del Ayuntamiento de Leioa: <https://leioazabalik.leioa.net/transparencia>

Tabla 1. Descripción de los objetivos del proyecto en los años 2016 y 2019.

	OBJETIVOS Y ACCIONES PROPUESTAS 2016	OBJETIVOS Y ACCIONES PROPUESTAS 2019
Niños y niñas	<p>Definir una estrategia permanente de reactivación anual</p> <p>Estrategia para sumar niños y niñas nuevas.</p> <p>Un observatorio infantil de la movilidad que realice una revisión bianual de los caminos.</p> <p>Sensibilizar a los niños y niñas mayores para que acepten a los niños y niñas más pequeñas que se incorporan.</p> <p>Trabajar la mezcla de edades y clases.</p> <p>Trabajar el camino por barrios.</p> <p>Trabajar con el factor meteorológico</p>	<p>Sistematizar la celebración del evento de reactivación</p> <p>Promover la participación de la infancia como un agente más.</p> <p>Mezclar a niños y niñas de diferentes edades y centros escolares en las acciones de Bizibideak.</p> <p>Trabajar con el factor meteorológico.</p>
Familias	<p>Trabajar la comunicación con familias</p> <p>Pensar en la fórmula para fomentar el diálogo desde las familias.</p>	<p>Trabajar la comunicación con las familias.</p>
Equipo motor y ayuntamiento	<p>Definir los indicadores para la evaluación</p> <p>Desarrollar las propuestas de Foro AE21</p>	<p>Elaborar y publicar un informe de evaluación anual.</p>
Otros agentes locales	<p>Definir un plan de acción con comerciantes</p> <p>Definir el plan de acción con policía municipal para incluirles como formadores/as.</p> <p>Establecer una estrategia de intervención para atender los problemas de salida de coches de los garajes.</p> <p>Diseñar, junto con los centros escolares, herramientas para la reactivación del camino a comienzo de curso.</p> <p>Definir un espacio de colaboración con el departamento de Salud.</p>	<p>Trabajar la comunicación con la comunidad</p> <p>Policía municipal como formadores y referentes de calle.</p> <p>Promover la implicación de los centros escolares.</p>

Fuente: elaboración propia.

Metodología: participación protagónica de niños, niñas y acción comunitaria.

La metodología del proyecto queda definida en varias fases en las que los niños y niñas participan de forma activa. Según el informe de Bizibideak 16/17, en primer lugar, se realiza una encuesta con el fin de “recoger datos sobre la percepción de los niños, sus hábitos de movilidad, sus recorridos habituales, sus deseos, necesidades o temores”. A continuación, se realiza un mapeo, que consiste en trazar una red de caminos en base a los recorridos casa-escuela de cada uno de los menores participantes. Durante la tercera fase, se analizan las rutas escogidas “para detectar puntos negros, intervenciones técnicas necesarias, posible señalización, corrección de trazados, etc.”. Y finalmente, en la fase de testeo, se invita a los niños y niñas a probar el camino elegido para detectar posibles mejoras y, posteriormente, corregir el trabajo previo y realizar los cambios pertinentes.

Dos de los aspectos que destacan en la metodología y acciones llevados en este proyecto son el papel protagónico de los niños y niñas, y su dimensión comunitaria. En relación al primero podemos apreciar que en todas las fases del proyecto que se llevan a cabo en los centros escolares que participan, los niños y niñas son los protagonistas tanto a la hora de realizar el diagnóstico, el mapeo y el análisis del testeo. Los profesionales de Solasgune y profesorado de los centros acompañan y facilitan este trabajo realizado por los niños y niñas.

Además de las acciones que se llevan a cabo en cada centro, anualmente se realiza una acción en la que participan todos los centros del proyecto en el que de nuevo los y las menores son los protagonistas. Con el objetivo de reactivar el proyecto tras el descanso vacacional se celebra un evento de reactivación anual (Haur Ibiltarien Topaketa) en el cual los niños y niñas recuerdan al comienzo de cada curso escolar la importancia de ir caminando a la escuela. Esta estrategia obtiene resultados muy positivos en relación a participación y empoderamiento de los y las menores, y el efecto que tiene en los centros para volver a impulsar el proyecto. Un aspecto a destacar de este evento es la influencia positiva que tiene el que sean los propios niños y niñas que participan en el

proyecto los que cuenten y relaten a sus compañeros lo que han hecho y supone participar. Una influencia mucho mayor que si lo hacen educadores o profesorado.

“El grupo motor estaba un poco preocupado por la reactivación anual (...). Entonces hicimos el primer evento, con una lona con un plano muy grande que pusimos en una plaza y participaron unos 300 ó 400 niños y niñas que habían participado en el proyecto”. Línea vida_educador1

Figura 1. Evento de Haur Ibiltarien Topaketa. 2019



Fuente: Portal de Transparencia del Ayuntamiento de Leioa.

También con el fin de recoger la opinión de los menores y posibilitar su participación activa en el proceso, surge la iniciativa del Observatorio de Movilidad Infantil. Varios menores de cada uno de los centros educativos participantes se reúnen para hablar del proyecto, de los resultados y de las necesidades de mejora. En el primer año desde su creación la participación es muy alta y se cumplen altamente los objetivos planteados en un inicio. Por ello, se pretende continuar con el grupo esperando que tenga gran impacto en el proceso. Sin embargo, a consecuencia de las restricciones generadas por

la pandemia de la COVID-19 en 2020, el grupo no ha podido continuar celebrando sus reuniones.

El segundo aspecto destacable de esta buena práctica es su dimensión comunitaria. Desde el comienzo del grupo Bizibideak, mediante las acciones que se plantean, se pretende tener impacto no solo sobre los y las menores en los centros escolares, sino también en el resto de la comunidad. Es por ello que, a parte de las acciones con el alumnado, se realizan varios eventos con el fin de congregarse y llegar a un público más general. A partir de uno de los eventos de activación anual (Haur Ibiltarien Topaketa), comentado anteriormente, se aprecia que la araña de los caminos que construyen los niños y niñas uniendo las arañas de cada centro, se traza una araña de caminos que unen diferentes puntos del municipio. Se recoge esta araña como una oportunidad para realizar el mapa donde se miden los tiempos de paseo para menores y adultos entre los diferentes lugares del municipio. Desde el grupo motor, y específicamente desde el departamento de Salud, se elabora esta gran araña que se diseña como carteles y un entregable a los vecinos de Leioa y se señalizan mediante carteles en las calles los tiempos entre los diferentes puntos del municipio. De esta manera, se consigue por un lado visibilizar y dar a conocer el proyecto de los caminos y escolares, y también posibilitar a toda la ciudadanía de Leioa hacer uso de las señales y conocer los caminos más convenientes para ir caminando de un punto a otro y fomentar de esta manera hábitos saludables.

“El Metrominuto y las señales tienen un impacto también social. (...) para dar a conocer el proyecto (...) y muchas veces vas en coche porque tienes la sensación de que hay mucha distancia. Las señales te ayudan a romper muchos de esos mitos.” (Ep.Di.1)

Figura 2. Construcción de la araña de los caminos en Leioa



Fuente: Portal de Transparencia del Ayuntamiento de Leioa.

Figura 3. Cartel del mapa general de caminos de Leioa.

Bizi Bideak
 eskolara lagunekaz
 al cole con amig@s
 gogoan den fokian, aldaparik ez
 25.910 METROS DE AUTONOMÍA

TOPAGUNEAK
 PUNTOS DE ENCUENTRO

1 ATIKARRO	14 RENCIBILE	27 ALDAPABARRENA
2 SAN BARTOLOME	15 ARTATZA INSTITUTUA	28 BETIO / GAZTELLETA
3 AMPORRENA	16 SULTZALEAK	29 TXORRERRI
4 ERKORORNA PARKEA	17 SKATE	30 ALTZAGA INASTOLA
5 ISLANDIAS	18 MERCEDESARI	31 ACEBE
6 AGARTZA	19 BARRANDIARAN BERRA	32 JOZUELLA-DOZORREN
7 BARRANDIARAN GORDIA	20 SARDONETA	33 GAZTELLEBIDE
8 ENU-LUPI	21 SARDINO ARANA	34 LARREAO
9 BARRIESTE	22 PLAZA ESTRELLA	35 LARREAO ESKOLA
10 LAURBIDE	23 ELUGO GUGARRAK	36 TXIQUETA
11 ST. GEORGE	24 TXISTULAZI	37 METRIO
12 BULEVAR	25 ARTATZA	38 SANTA ANA
13 THORIN ARRESTI	26 INDEPENDENTZIA	39 ITSASADARRA

Leioa
 UDALA-AYUNTAMIENTO

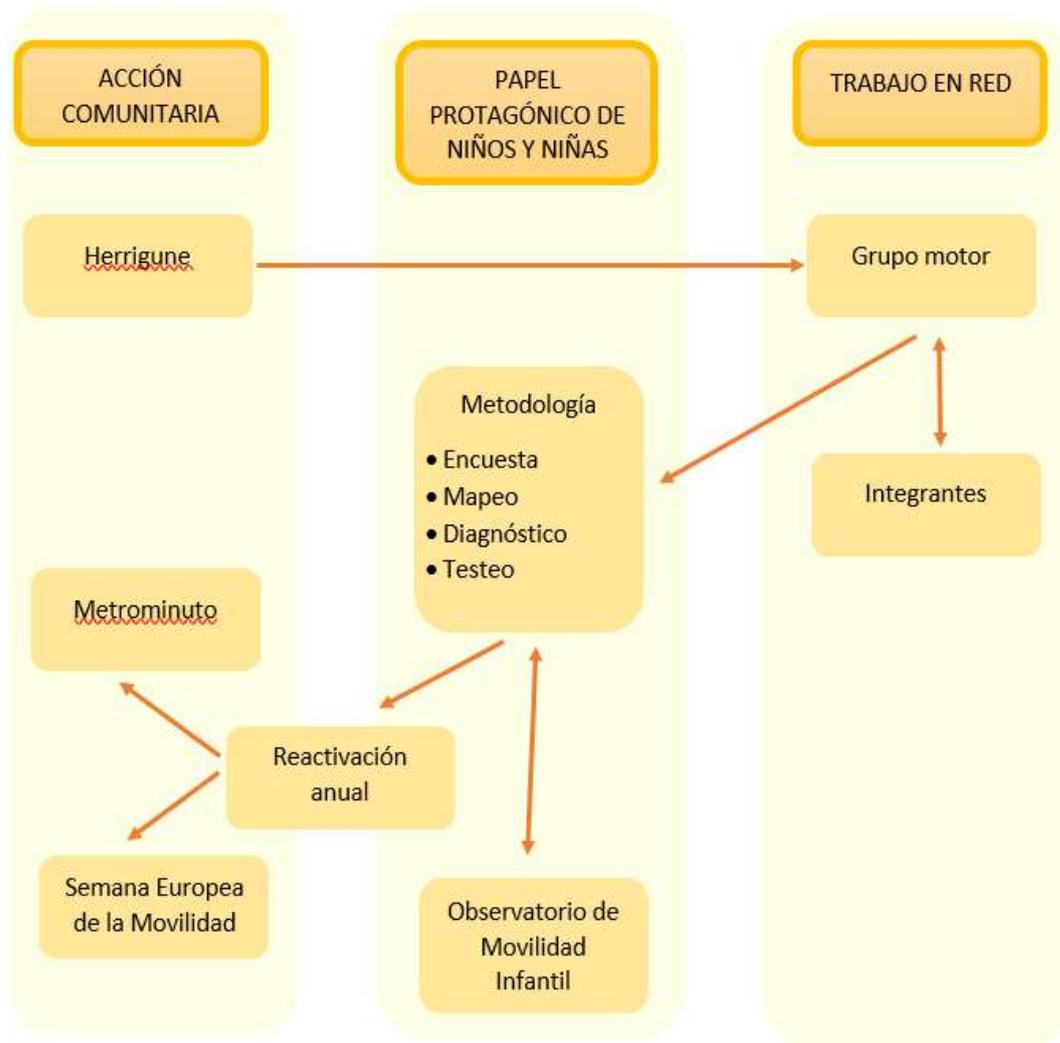
Leioa
 UDALA-AYUNTAMIENTO
 www.leioa.eu

Fuente: Portal de Transparencia del Ayuntamiento de Leioa.

Paralelamente, y con anterioridad al proyecto de caminos escolares, en el contexto de Herrigune, se celebra una marcha para peatones y ciclistas de todas las edades, en el que se pretende poner de relieve la importancia de una ciudad más amable para el transporte activo y la movilidad autónoma (Informe Bizibideak 16/17). El evento de activación anual (Haur Ibiltarien Topaketa) coincide con la semana europea de la movilidad donde se celebra esta marcha, y de esta manera de nuevo se une el trabajo realizado en los centros escolares con toda la comunidad.

En el siguiente esquema se destaca como esta buena práctica analizada tiene sus aspectos más importantes en el trabajo en red, el papel protagónico de los niños y niñas y la acción comunitaria, que están presentes en la planificación y las acciones concretas que se van impulsando a lo largo de los años.

Figura 1. Influencias transversales del proyecto.



Fuente: elaboración propia.

Algunos apuntes sobre el impacto, dificultades y posibilidades de mejora.

En la línea de otros trabajos, el análisis de esta buena práctica vuelve a resaltar los beneficios que este tipo de proyectos tienen en los y las menores y su entorno. Las siguientes voces de sus protagonistas, los niños y niñas que participan en el proyecto dan cuenta de ello:

Ir sola te hace responsable. (E.Ni.1) / El ir andando es hacer algo de deporte. (E.Ni.2) / Aprendes a ser más responsable. (E.Ni.3) / Relacionarse y sentirse dentro de un equipo. (E.Ni.4) / El coche contamina y andar no contamina. (E.Ni.5)

También los agentes adultos que participan en el proyecto destacan el impacto que tiene el proyecto en los niños y niñas.

Se trabaja la autonomía personal, se fomenta la convivencia entre iguales, el hecho de que interactúe no solo con sus amigos, sino con niños de otra edad. (E.Ad.1)

También podemos apreciar un impacto que va más allá de la infancia y llega a la comunidad y el municipio. Se aprecia como el proyecto va influyendo en el discurso político y de los agentes sociales, y en el espacio público y su uso. Al respecto comenta uno de los dinamizadores:

Tiene un impacto en diferido en las transformaciones profundas en la ciudad, o sea, esa calle se ha peatonalizado, no por los caminos escolares, pero también por los caminos escolares. O sea, Sabino Arana ha conseguido ser peatonalizado, porque había una cultura, se había construido una sensibilidad, (Ep.Di.1)

Este impacto es destacable teniendo en cuenta las dificultades que tiene hoy en nuestra sociedad impulsar este tipo de proyectos. El análisis de esta práctica ha vuelto a plantear, como dice la literatura (O'Brien et al, 2000), que los miedos por parte del mundo adulto y los menores sobre la posibilidad que pueda ocurrir una accidente, que no sepan desenvolverse ante una situación problemática o que puedan ser víctimas de robos o incluso secuestros, son aspectos a trabajar para que este tipo de proyectos puedan seguir adelante. El análisis de estos testimonios muestra que este tipo de proyectos desarrollados comunitariamente y con un apoyo municipal pueden ser la vía para vencer estos miedos y dificultades. Esquemáticamente se ve que, a las emociones negativas de muchos de los testimonios adultos relacionados con los miedos anteriormente descritos, les sigue, en muchas ocasiones, una reflexión y emoción positiva sobre el efecto que tiene la confianza y la independencia en los niños y niñas. Esta transición de un sentimiento a otro pasa por dos cuestiones relacionadas con tener "seguridad" sobre los trayectos. Una, saber que los niños y niñas van a ir juntos con amigos, y la segunda que la escuela y el ayuntamiento esté detrás de la iniciativa.

Como ámbitos de mejora se destacan dos. El primero está relacionado con el impacto del proyecto. Una de las voces comenta que (Ep.Di.2) al volver a evaluar los datos de movilidad en el comienzo del año 2020 resultó "trágico comprobar que muchos niños seguían yendo en coche y en autobús escolar, y que, de los que iban andando, la gran

mayoría seguían yendo con adultos”. En concreto las cifras del 2020⁸ nos indicaban que queda mucho por hacer y que impulsar este tipo de proyectos es complejo debido a que se encuentran variables muy determinantes como los miedos anteriormente citados o las necesidades de conciliación que hacen a los padres y madres en muchos casos integrar el trayecto al colegio dentro de su desplazamiento laboral. Un posterior análisis en Julio del 2021 destaca al contrario, el impacto del proyecto en los hábitos de los niños y niñas. Un informe de evaluación del proyecto sobre la comparativa antes y después de haber activado el proyecto arrojaba los siguientes datos:

(..) podemos ver cómo ha habido cambios en los hábitos de movilidad y el 18% ha comenzado a ir al colegio andando después de realizar el proceso. Disminuyendo así en un 11% el uso del coche y en un 6% el del autobús escolar. Los cambios más llamativos se han dado en el CENTRO 1 con un incremento del 33% y en el CENTRO 2 con un 17%. Al finalizar el proceso el 56% de los encuestados acude a la escuela caminando y el 65% de estas personas lo hace solo/a o con amigos/as, frente al 26% que iba antes de realizar el proceso. Respecto a la sensación de seguridad a la hora de ir a la escuela andando y con amigos y amigas, aunque el dato es bastante positivo, un 26% considera que el camino no es seguro. Por lo que deberíamos de trabajar como mejorar esa percepción. Aun así, únicamente el 44% de las personas que consideran que el camino es inseguro son de Leioa. Los motivos más mencionados han sido el tráfico, al cual hacían referencia el 54% (..) (Informe Caminos escolares, Julio 2021)

El segundo aspecto de mejora está relacionado con la mejora y profundización de dos aspectos claves de esta buena práctica. Por un lado, retomar y sistematizar iniciativas como el observatorio, que posibiliten avanzar en la participación activa de los niños y niñas. Por otro lado, la mayor implicación de las familias en el grupo motor y en el proyecto en general. Un reto de estos últimos dos años ha sido hacer frente a los efectos que la pandemia ha tenido en el proyecto⁹. Este abrupto cambio en los centros escolares y sus prioridades, los grupos burbuja y otras cuestiones derivadas de la pandemia han

⁸ En la actualidad el 59% van al colegio en vehículo, el 37,6% andando; en cuanto al acompañamiento, el 70 % van con un adulto, el 20,9% van andando con amigos y el 8,6% van solos. También que el 71 % piensan que la escuela no está lejos para ir con amigos y el 77,6 que el camino es seguro; el 69,9% de los que no van andando, les gustaría hacerlo. Y por último que al 88,8% de las personas que van con adultos les gustaría ir con amigos. (Doc.Vid).

⁹ <https://www.euskadi.eus/gobierno-vasco/-/noticia/2021/caminos-escolares-en-pandemia/>

generado una necesaria reflexión sobre cómo mantener este proyecto en este espacio de tiempo. Una iniciativa innovadora en este sentido fue la realización de un mini-documental¹⁰ en que se recogiera las voces de niños y niñas, familias y ciudadanos sobre el proyecto, y que serviría para ante la imposibilidad de realizar el Haur Ibiltarien topaketa de manera presencial, seguir difundiéndolo a la vez que se trabajaba en los centros en los que se estaba intentando retomar. El video fue presentado de manera comunitaria en el en el Kultur Leioa.

¹⁰ <https://vimeo.com/506821824>

CONCLUSIONES

El proyecto de caminos escolares se define fundamentalmente por la participación social activa en todas las fases del proceso. Mediante la dinamización de los educadores, se consigue reunir a un amplio espectro de la sociedad con un fin común y tener un impacto real en la vida de las personas. En medio de esa participación activa se sitúa la intervención de los y las menores como agentes protagonistas, comprometiéndose con el cambio social y estableciendo relaciones con los distintos ámbitos de su entorno. De esta manera, tal y como apunta Fielding (2007, 2011), la escuela se compromete con el desarrollo de una sociedad inclusiva y el alumnado toma conciencia de la necesidad de la transformación social.

De igual manera, el grupo motor supone la participación de todos los ámbitos de la sociedad, mediante una colaboración democrática que permite a todas las personas tener voz e influir en las decisiones comunes del proyecto.

Como nos recuerdan Marimuthu y Cheong (2015) “La inclusión y la participación son absolutamente necesarias para la dignidad humana y la valoración de los derechos humanos en una sociedad”. En la actualidad, existen numerosas barreras sociales que impiden a un gran número de la sociedad participar en los procesos de su entorno. Es por ello que, las prácticas inclusivas como la que aquí se expone, suponen un gran salto cualitativo en la vida de todas las personas, independientemente de sus capacidades o condición social. Es necesario, por lo tanto, seguir impulsando prácticas educativas que sean ejercicios de inclusión y tengan como pilares básicos la calidad, la equidad y la inclusión (Muntaner, Roselló, y De la Iglesia, 2016).

Sin embargo, no es suficiente generar propuestas que incluyan a toda la sociedad, sino que han de ser alternativas de calidad y con impacto sobre la vida y el desarrollo personal de los y las participantes. Una buena práctica consiste en un modelo de actuación que tienen como objetivo mejorar la calidad de vida de individuos o grupos (García-Navarro et al., 2001). La autonomía en la movilidad, la posibilidad de la participación comunitaria y la defensa del sentir ciudadano son resultados derivados del proyecto Bizibideak, y estas consecuencias mejoran indiscutiblemente la calidad de vida

de las personas, y convierten el proyecto en una buena práctica cuyos elementos centrales pueden servir de referencia a otras iniciativas desarrolladas en otros entornos geográficos con el mismo objetivo.

En resumen podemos concluir que el proyecto Bizibideak en Leioa es una buena práctica en los caminos escolares. Un proyecto consolidado en el tiempo, con un impacto importante en el entorno, y un liderazgo y metodología que plantea novedades y un valor añadido a otras iniciativas llevadas a cabo que pueden ser transferidas y ser una referencia en otros lugares. Una práctica con unos principios y metodología bien definida, que incorpora como se ha podido ver estrategias y estructuras que posibiliten una dimensión comunitaria del proyecto, y trabajar desde la participación activa de los niños y niñas. Aprendizajes de este proyecto relacionados con el liderazgo y compromiso en el grupo motor, el trabajo en red dentro y fuera del municipio, el proceso de activación anual de los caminos escolares o el Observatorio de movilidad, puede servir de gran ayuda para aquellos municipios que quieran desarrollar iniciativas en este ámbito de la promoción de una movilidad segura e independiente de los niños y niñas en su desplazamiento a los colegios.

Como reto podemos destacar la necesidad de volver a retomar aspectos claves del proyecto que se habían desarrollado antes de la pandemia y que ahora necesitan de ser retomados y desarrollados.

BIBLIOGRAFÍA

Booth, T., & Ainscow, M. (2015). *Guía para la educación inclusiva: desarrollando el aprendizaje y la participación en los centros escolares*. FUHEM, OEI.

Calvo, A., Hayas, I., & Susinos, T. (2012). El rol del orientador en la mejora escolar. Una investigación centrada en la voz del alumnado como elemento de cambio. *Revista de Investigación en Educación*, 10(2), 7-20.

Davison, K. K., Werder, J. L., & Lawson, C. T. (2008). Peer reviewed: Children's active commuting to school: Current knowledge and future directions. *Preventing chronic disease*, 5(3).

De Camilloni, A. (2008). El concepto de inclusión educativa: definición y redefiniciones. *Políticas Educativas–PolEd*, 2(1).

Fielding, M. (2011). La voz del alumnado y la inclusión educativa: una aproximación democrática radical para el aprendizaje intergeneracional. *Revista Interuniversitaria de Formación del Profesorado*, 70 (25,1), 31-61.

Fyhri, A., & Hjorthol, R. (2009). Children's independent mobility to school, friends and leisure activities. *Journal of transport geography*, 17(5), 377-384.

García-Navarro, J., García-Nart, M., & Nicolás-Rodrigo, J. L. (2001). Buenas prácticas para la mejora de las condiciones de vida en las ciudades. *Informes de la construcción*, 53(475).

Jamme, H. T. W., Bahl, D., & Banerjee, T. (2018). Between "broken windows" and the "eyes on the street:" Walking to school in inner city San Diego. *Journal of Environmental Psychology*, 55, 121-138.

Jones, A., Steinbach, R., Roberts, H., Goodman, A., & Green, J. (2012). Rethinking passive transport: bus fare exemptions and young people's wellbeing. *Health & place*, 18(3), 605-612.

Loreman, T. (2007). Seven Pillars of Support for Inclusive Education: Moving from. *International journal of whole schooling*, 3(2), 22-38.

Macridis, S., & García Bengoechea, E. (2015). Adoption of safe routes to school in Canadian and the United States contexts: best practices and recommendations. *Journal of school health*, 85(8), 558-566.

Marimuthu, S., & Cheong, L. S. (2015). Inclusive education for social transformation. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 172, 317-322.

Muntaner, J. J., Roselló, M. R., & De la Iglesia, B. (2016). Buenas prácticas en educación inclusiva. *Educatio siglo XXI*, 34(1 Marzo), 31-50.

Nuin, B., Benito, A., y Soarrain, Y, (2017) *Eskolabidea, Guía para el desarrollo de proyectos locales de caminos escolares*. Gobierno Vasco

O'Brien, M., Jones, D., Sloan, D., & Rustin, M. (2000). Children's independent spatial mobility in the urban public realm. *Childhood*, 7(3), 257-277.

Page, A. S., Cooper, A. R., Griew, P., Davis, L., & Hillsdon, M. (2009). Independent mobility in relation to weekday and weekend physical activity in children aged 10–11 years: The PEACH Project. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 6(1), 1-9.

Shaw, B., Fagan-Watson, B., Frauendienst, B., Redecker, A., Jones, T., & Hillman, M. (2013). *Children's independent mobility: a comparative study in England and Germany (1971-2010)*. Policy Studies Institute.

Silva Pineiro, R. (2018). Los proyectos de caminata rumbo a la escuela para el conocimiento del entorno y favorecer actitudes y hábitos saludables desde educación infantil. *Educación*, 27(53), 177-202.

Stake, R. E. (2013). *Multiple case study analysis*. Guilford press.

Susinos, T. (2012) Las posibilidades de la voz del alumnado para el cambio y la mejora educativa *Revista de Educación*, 359, 16-23.

Tonucci, F. (2016). *Cuando los niños dicen basta!*. Barcelona: Grao.

UNESCO. (2003) *Overcoming exclusion through inclusive approaches in education. A challenge & a vision*. Unesco.