



UNIVERSITAT DE
BARCELONA



Evaluación del proyecto

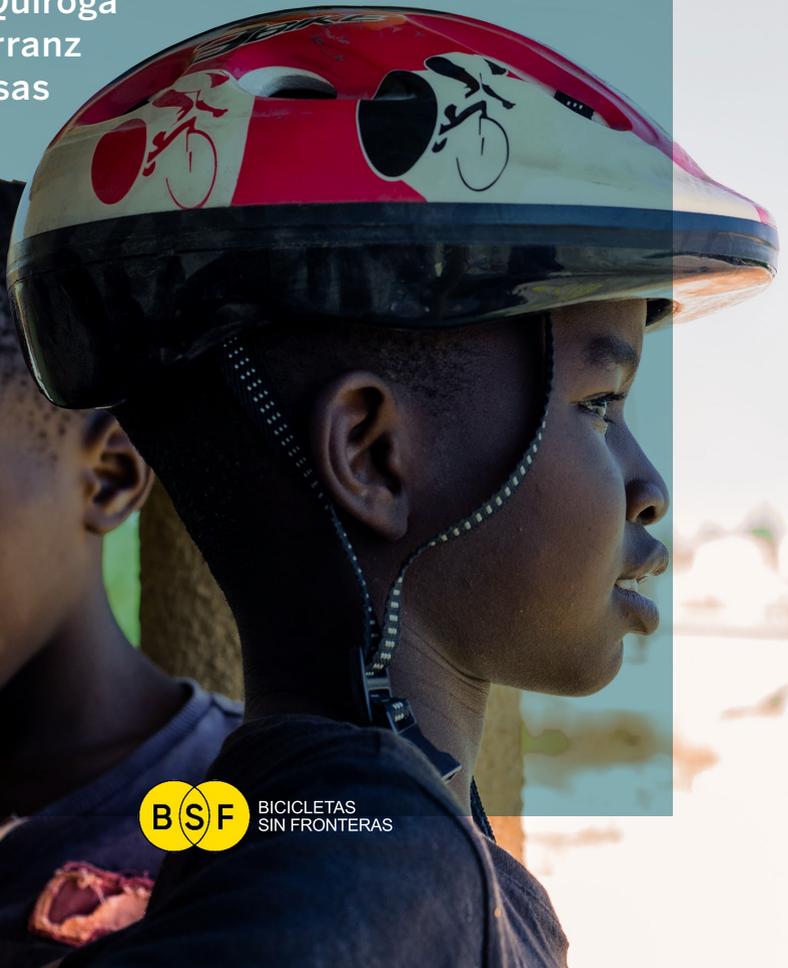
BICICLETAS PARA LA EDUCACIÓN

Cooperación internacional

Violeta Quiroga

Marta Arranz

Joan Casas



BICICLETAS
SIN FRONTERAS

Evaluación del proyecto
BICICLETAS PARA LA EDUCACIÓN
Cooperación internacional

EDICIÓN
Universidad de Barcelona — Escola de Treball Social
GRITS — Grup de Recerca i Innovació en Treball Social

DIRECCIÓN DE LA PUBLICACIÓN
Violeta Quiroga

AUTORES
Violeta Quiroga
Marta Arraz
Joan Casas

DISEÑO
Quim Deu

FOTOGRAFÍA
©Sophie Lex

Recicla la información.
Comparte este documento con las personas que les pueda interesar.
Imprime solo las páginas que necesitas. Cuida el medio ambiente.

FEBRERO 2024

*“Los niños venían con retraso (...) y no sólo eso,
sino también llegan cansados.
Porque un niño que hace 4 km andando, a veces corriendo para
no llegar con retraso, imagínate como llega.
A veces está sudando.
Si suda, eso significa que ha gastado mucha energía y
eso tiene un impacto negativo en su manera
de seguir las clases y de participar.”*

(Familia)

PÁGINA	ÍNDICE
07	1 INTRODUCCIÓN
11	2 METODOLOGÍA
17	3 RESULTADOS
17	3.1 El sistema escolar en Senegal
17	3.1.1 Una mirada panorámica
19	3.1.2 Dificultades: un largo camino a recorrer
24	3.1.3 Potencialidades: el poder de la participación
26	3.2 Proyecto Bicicletas para la Educación en Senegal
26	3.2.1 Antecedentes y percepción inicial
29	3.2.2 Beneficiarios y beneficiarias
30	3.2.3 Equipo humano
34	3.2.4 Evolución e implementación
40	3.2.5 Obstáculos y soluciones
45	3.3 Beneficios del proyecto
45	3.3.1 Beneficios educativos
49	3.3.2 Beneficios en clave de género
55	3.3.3 Beneficios económicos
57	3.3.4 Beneficios comunitarios
63	4 CONCLUSIONES
69	5 RECOMENDACIONES
73	6 REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS
75	7 AUTORÍA



1

INTRODUCCIÓN

La Asociación Bicicletas sin Fronteras (a partir de ahora BSF) nace el año 2012 en el Alt Empordà (Girona), con la finalidad de crear acciones solidarias y de cooperación mediante la incorporación de la bicicleta como medio de transporte. Posteriormente, en el año 2013, la Asociación Bicicletas sin Fronteras sumaron esfuerzos con la Fundación Utopía y Fundación Plataforma Educativa de Girona, con lo que las tres entidades pasaron a llamarse Fundación Utopía—Bicicletas sin Fronteras.

Entre sus iniciativas, en 2015 se implementa el proyecto de cooperación internacional “Bicicletas para la Educación” en Senegal. Su objetivo es entregar bicicletas a estudiantes de secundaria (jóvenes de 12 a 21 años) de ese país, a fin de facilitarles el acceso y los desplazamientos diarios a sus centros educativos, tomando como modelo otros proyectos similares de la India (véase Fundación Vicente Ferrer, 2020). A esta iniciativa se une el proyecto Bicicletas para el desarrollo, de apoyo a las comunidades rurales de la zona. El criterio de inclusión para los/as estudiantes es el de vivir, como mínimo, a dos kilómetros de sus respectivos centros educativos, aunque muchos de ellos/as vivan a bastantes más.

Desde su creación, el proyecto Bicicletas para la Educación ha ido creciendo y extendiéndose por el ámbito rural de Senegal. En el año 2022, los centros educativos que se beneficiaban eran diez, ubicados en las comunidades rurales de Palmarin, Fimela, Sandiara, Boyard, Loul Séssene, Samba Dia, Warang y Louly Ben-tegne. Los beneficiarios son los centros educativos, sus alumnos entre 12 y 21 años, sus familias y comunidades. Las familias con-

tribuyen en el proyecto, aportando una cuota anual de 6.000 francos CFA (alrededor de 9€) para financiar el salario del mecánico y las piezas de recambio.

En lo que respecta a la gestión de las bicicletas, se les otorga autonomía a los centros educativos. Los institutos son los encargados de difundir el proyecto entre los/as estudiantes y sus familias susceptibles de beneficiarse por el hecho de vivir lejos del centro escolar. No obstante, en algunos casos la demanda de bicicletas supera la oferta y ha llevado a algunos centros a utilizar criterios de asignación en función de otras variables como, por ejemplo, el rendimiento académico. Los centros educativos cuentan con un taller, con un mecánico formado para reparar las bicicletas, un aparcamiento y un hangar de almacenaje durante el período no lectivo.

El uso de las bicicletas es exclusivo como medio de transporte para ir a los centros educativos. Esta cuestión está sujeta a una normativa restrictiva, con el fin de alargar la vida de las bicicletas en un entorno rural compuesto de caminos sin asfaltar. El compromiso de cumplir la normativa se materializa en un contrato firmado por las distintas partes (estudiante, familia y equipo directivo del centro educativo). En caso de incumplir la normativa tres veces o más, la bicicleta se confisca. Al final de curso la bicicleta es devuelta al proyecto.

El proyecto cuenta con la implicación de diferentes agentes y acciones, sin los cuales no sería posible:

- Fundación Utopía—Bicicletas Sin Fronteras.
- Equipo directivo de los centros educativos.
- Alumnos/as, familias y toda la comunidad.
- Contratación y formación de mecánicos.
- Construcción de talleres (reparación de bicicletas)
- Almacenes (guardar bicicletas)
- Sponsors.
- Financiadores públicos y privados.

En estos últimos años la Fundación Utopía—Bicicletas sin Fronteras amplía su visión y sus extrategias de acción a través de un Consejo de las Personas Sabias en el que se reúnen periódicamente personas expertas en temas mercantiles, asociativos y de cooperación, de marketing y de publicidad, muchos de ellos *sponsors* del proyecto. En el año 2021 se incorporó a este consejo la Universidad de Barcelona, a través de la investigadora principal del Grupo de Investigación y Innovación en Trabajo Social (GRITS). De esta reunión de trabajo apareció la necesidad de evaluar el proyecto, así la Universidad de Barcelona asumió el encargo de realizar una evaluación del impacto del proyecto desde su nacimiento hasta la actualidad. El informe que presentamos a continuación es fruto de este trabajo.





2

METODOLOGÍA

La evaluación en el ámbito de la cooperación internacional ha mostrado la consolidación como una práctica fundamental para contribuir en la mejora, tanto de la calidad como de la eficacia de las intervenciones que se llevan a cabo (Fernández-Baldor y Boni, 2011).

A partir de un ejercicio fundamentado en la evidencia, la evaluación consiste en valorar los resultados de las actuaciones y el impacto de las mismas que se producen en el seno de un proyecto concreto. En este caso se analiza el impacto generado por el Proyecto "Bicicletas para la educación". La finalidad es extraer conclusiones con la proyección de diseñar intervenciones más eficaces y eficientes.

Esta evaluación se ha basado en el paradigma de la participación de los diferentes agentes (alumnado, familias, dirección de los institutos, profesores, mecánicos, cargos de gestión políticos y educativos, dirección BSF y coordinadores BSF en Senegal), el cual pretende poner en valor la realidad vivida por los propios participantes del proyecto (Chambers, 1997). De esta forma, la propia evaluación también permite un ejercicio de empoderamiento de los propios participantes del proyecto, llegando a conclusiones de análisis participativo, equitativo y favorecedor para la propia comunidad (Fetterman, 2001).

Para llevar a cabo esta evaluación se ha planteado el siguiente objetivo general:

Analizar los beneficios (impacto) del proyecto Bicicletas para la Educación en centros educativos en Senegal des los inicios del proyecto hasta la actualidad.

En relación a los objetivos específicos se han diferenciado cinco según el proyecto, la educación en Senegal, el alumnado, las familias y la comunidad:

Reconstruir la evolución y la implementación del proyecto desde el año 2015 hasta el 2021.

Identificar las dificultades y las potencialidades de los/as alumnos/as y las familias para conseguir acabar la educación obligatoria y postobligatoria.

Averiguar el perfil y qué efectos (beneficios educativos y sociales) tiene para los/as alumnos/as que participan en el proyecto (nivel de aprendizaje, nivel de asistencia, calificaciones, horas de descanso y trabajo).

Averiguar el perfil y qué efectos (beneficios educativos, sociales y económicos) tiene para las familias de los/as alumnos/as que participan en el proyecto.

Identificar la incidencia del proyecto en la comunidad.

La metodología utilizada es de carácter cualitativo, las técnicas de recogida de datos han sido las entrevistas individuales, grupales y grupos de discusión. En la tabla nº 1 se puede ver el número total del trabajo de campo distribuidos en los diferentes instrumentos de recogida de información utilizados en la evaluación.

TABLA nº1. TÉCNICAS UTILIZADAS

Entrevistas individuales	23
Entrevistas grupales	08
Grupos de discusión	06
TOTAL	37

FUENTE. ELABORACIÓN PROPIA

La investigación empezó en enero del 2022 y el trabajo de campo se realizó entre abril y julio del 2022. Gran parte del trabajo de campo se realizó en Senegal, concretamente, la investigadora principal del grupo de investigación GRITS se desplazó a cada uno de los territorios donde está implementado el proyecto BICICLETAS PARA LA EDUCACIÓN, visitando un total de dos escuelas y siete institutos. Los participantes de la evaluación se han constituido en cinco grandes grupos: 1_ equipo BSF (catalán y senegalés); 2_ equipos directivos, educativos y mecánicos; 3_ familias; 4_ estudiantes; 5_ otros. En la tabla nº 2 se muestra el número total de participantes distribuidos en los diferentes grupos de personas. Participaron un total de 80 personas.

TABLA nº2. PARTICIPANTES SEGÚN GRUPOS IDENTIFICADOS

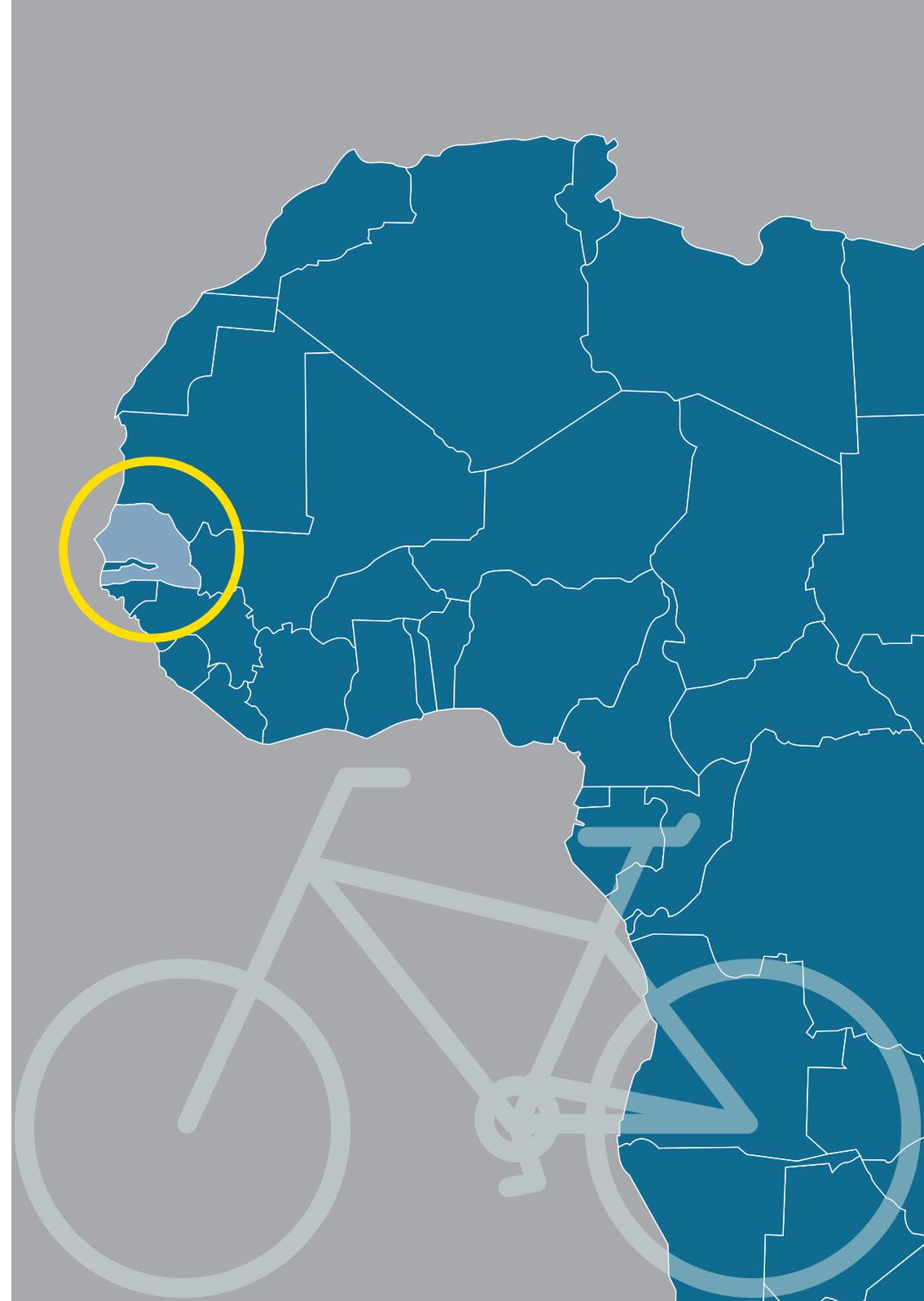
Equipo BSF	05
Equipos directivos, educativos, mecánicos	09
Familias	14
Estudiantes	49
Otros	03
TOTAL	80

FUENTE. ELABORACIÓN PROPIA

El francés es el idioma oficial de Senegal, sin embargo, las regiones conviven con diferentes lenguas nacionales *Wolof*, el *Serere*, el *Diola*, el *Pular*, el *Soninké* y el *Mandinga* (Wehbe et al., 2011). Las entrevistas y grupos de discusión se realizaron principalmente en francés, solo en el caso de cuatro familias se utilizó un traductor debido a que hablaban Serere.

Los resultados obtenidos en las entrevistas y grupos de discusión se transcribieron y seguidamente se hizo una traducción al español, con la finalidad de unificar los idiomas y facilitar la comprensión del contenido a las tres personas del equipo investigador del grupo de investigación GRITS. Posteriormente, las transcripciones fueron codificadas, utilizando una codificación deductiva e identificando diferentes categorías: sistema educativo, percepción y necesidad, evolución del proyecto y beneficios del proyecto. De ellas, se definieron otras subcategorías de análisis para profundizar mejor en el contenido. Para proceder con el análisis del trabajo de campo, se llevó a cabo un análisis de contenido (Bardin, 1996), el cual nos permite, partiendo de los resultados, formular inferencias aplicables al contexto y extraer conclusiones (Krippendorff, 1980). El análisis de resultados se llevó a cabo entre los meses de septiembre a diciembre de 2022 y seguidamente se elaboró un primer informe extenso. De este informe parte el informe final de evaluación finalizado en julio del 2023, con las principales cuestiones, conclusiones y recomendaciones.

Desde septiembre de 2022, el grupo GRITS, a través de su investigadora principal, forma parte del grupo motor de BICICLETAS SIN FRONTERAS, espacio en el que se da soporte al equipo directivo de la asociación a avanzar en el desarrollo del proyecto.



RESULTADOS

3.1. EL SISTEMA ESCOLAR EN SENEGAL

3.1.1. Una mirada panorámica

Según un informe de Paz y Desarrollo (2020), el contexto socioeconómico de Senegal se caracteriza por un crecimiento económico sólido en los últimos años, aunque con un desarrollo humano bajo y altos índices de desigualdad. El país cuenta con una economía basada en el sector servicios, seguido por el sector industrial y el sector primario, con un enfoque significativo en la agricultura. Sin embargo, gran parte de la población trabaja en el sector informal, con falta de protección social y una baja recaudación de impuestos. A pesar de los avances macroeconómicos, la calidad de vida de la población no ha mejorado significativamente, con altos niveles de pobreza y carencias en servicios básicos como educación y salud (Llevot, 2012).

Las comunidades rurales de Senegal se caracterizan por su ubicación geográfica en zonas alejadas de los centros urbanos, su baja densidad poblacional, los estilos de vida tradicionales arraigados en la cultura local, la limitada infraestructura disponible, la economía basada en la agricultura, y la estrecha conexión con la naturaleza y el entorno natural circundante. Cada comunidad rural puede tener particularidades propias, pero estas características generales definen en gran medida la vida en estas áreas del país (Paz y Desarrollo, 2020).

El sistema educativo en Senegal se basa en el sistema francés y tiene escolaridad mixta. La lengua vehicular en el ámbito educativo es el francés, aunque también está presente el árabe y otras lenguas nacionales (*wólof*, *serere*, entre otras). En Senegal, se contempla la educación infantil, escuelas de primaria, institutos, centros de formación profesional y la universidad. En Senegal, la



educación primaria es gratuita, a diferencia de la secundaria que no lo es. Del mismo modo, el coste de la educación universitaria es muy elevado con lo que los/as estudiantes deben compaginar varios trabajos para sufragar el importe (Llevot, 2012).

A pesar de que la educación primaria en Senegal es gratuita, es importante señalar que existen costes económicos indirectos a sufragar derivados de dicha educación: desplazamiento, alimentación, materiales, entre otros. Además, hay que tener en cuenta los costes de oportunidad, vinculados a las tareas domésticas, puesto que los/as niños/as y adolescentes que asisten a la escuela tienen menos tiempo para dedicarse a dichas tareas. Por lo que para las familias enviar a sus hijos/as a la escuela supone un doble coste, especialmente, en las niñas que suelen tener, generalmente, más obligaciones en las tareas domésticas (Xaley, 2018).

La mayoría de los niños/as y adolescentes viven lejos de las escuelas, lo que implica que no solo deben recorrer varios kilómetros para llegar, sino que también deben hacerlo a pie, a través de carreteras principales o secundarias (con el peligro que implica) o caminos de tierra poco habilitados. Como menciona el jefe de estudios del Lycée Boyard *“la mayoría de nuestros alumnos proceden de los pueblos más remotos, ya que solo hay dos caseríos cerca del instituto, y los demás caseríos se encuentran a dos, tres, cuatro o cinco kilómetros de la escuela secundaria”* (EGP_JefeEstudios-Mecánico-LycéeBoyard-300622).

Con el fin de garantizar la seguridad de los niños/as y adolescentes en su trayecto hacia la escuela e institutos, se intenta que se dirijan en grupos pequeños para evitar que alguien se des-piste en el largo camino o, en algunos casos, para poder utilizar el autobús escolar. Según relata una de las profesionales de BSF (EIP_AdministrativaBSF-Senegal-020422), antes de la implementación del proyecto de bicicletas, los estudiantes debían levantarse a las 5:30 h., prepararse rápidamente y formar grupos pequeños

Los primeros en salir debían ir a pie para asegurarse de no llegar tarde, ya que, si el transporte llegaba tarde, debían esperar hasta las 09:00 h. para obtener un justificante de retraso. Además, menciona que tenían que caminar porque no había muchos autos disponibles.

3.1.2. Dificultades: un largo camino a recorrer

A pesar de los intentos del gobierno por mejorar la educación en estas áreas, el sistema educativo rural en Senegal todavía se enfrenta a importantes desafíos (Llevot, 2012). Después del trabajo de campo realizado hemos identificado como principales dificultades, aquellas relacionadas con el acceso a la educación, la sobrepoblación de estudiantes en las aulas, la escasez de recursos financieros, determinadas prácticas específicas de los centros educativos y la lejanía de algunos núcleos de población.

1_ Acceso a la educación y sobrepoblación en las aulas:

Tal y como apuntan diferentes informes internacionales, no todos los/as niños/as tienen la oportunidad de asegurarse un lugar en la escuela en Senegal, lo que genera una demanda que supera la oferta disponible (Seye Djité, 2019). Como menciona la directora de uno de los centros educativos participantes en el proyecto objeto de análisis: *“La primera dificultad es el acceso. El acceso significa que todo el mundo quiere ir a la escuela, pero no todo el mundo tiene una plaza en la escuela”* (EIP_Dirección-LycéeSambaDia-290622).

Además, se observa una alta sobrepoblación de estudiantes en algunas escuelas e institutos, lo que ha llevado a huelgas por parte de los docentes y ha interrumpido el desarrollo normal del año escolar (Le Quotidien, 2022). Según un entrevistado (EIP_Contable-LycéePalmarin-190422), en algunas clases hay hasta más de cien estudiantes. Esta sobreocupación dificulta la calidad de

la enseñanza y pone en evidencia muchas de las limitaciones del sistema educativo.

2_ Falta de recursos financieros por parte de los centros educativos y de las familias:

El contable entrevistado (EIP_Contable-LycéePalmarin-190422) señala que el sistema educativo en Senegal, al igual que en muchos países africanos, se enfrenta a limitaciones debido a la falta de recursos, especialmente financieros. Aunque hay aspiraciones de mejorar la situación del sistema educativo, la falta de medios plantea un problema para implementar y respaldar las posibles innovaciones. Según un entrevistado de la Dirección del Lycée Palmarin: *“Se necesitan condiciones materiales para aprender bien. Y los padres para asegurar la supervivencia, las enseñanzas y el aprendizaje. (...) Por ejemplo, el personal de seguimiento es insuficiente. La infraestructura es insuficiente, los materiales didácticos a veces también son insuficientes”* (EGP_Dirección-LyceéPalmarin-270622).

Por otro lado, tal y como se ha evidenciado en el trabajo de campo y se apunta en algunos estudios (Seye Djité, 2019), algunos de los centros se enfrentan a problemas como la falta de electricidad u otros suministros. Esta limitación repercute en la disponibilidad para realizar actividades como enviar documentos o imprimirlos, lo cual dificulta el desarrollo del proyecto y de su actividad educativa en términos más generales.

En cuanto a las dificultades económicas de los/as alumnos/as y las familias, es una barrera significativa para el desarrollo educativo (Xaley, 2018). Muchos niños/as y adolescentes carecen de los recursos necesarios para recibir una educación adecuada, lo que va más allá de simplemente asistir a la escuela e institutos. Además de los materiales escolares, se requieren medios para el transporte y el sustento de los estudiantes.

Como explica uno de los entrevistados:

“Las dificultades de la mayoría son dificultades de medios y de educación. Así que la mayoría de las veces tenemos niños que no tienen los medios para recibir una educación adecuada. Porque no es solo ir a la escuela, sino que hay que tener los medios para comprar los materiales. Los medios para trasladar a los niños, los medios para mantenerlos. Así que la mayoría de las veces se trata de medios financieros.” (EIP_Contable-LycéePalmarin-190422)

Estas dificultades económicas también se extienden a nivel universitario, donde la falta de un sistema adecuado de becas dificulta que los/as jóvenes puedan continuar sus estudios. Las dificultades para costear los estudios superiores limitan directamente las oportunidades de progreso académico y profesional (EIP2_AdministrativaBSF-Senegal-280622), así gran parte de los/as estudiantes beneficiados/as por el proyecto BSF que logren acabar sus estudios secundarios, tendrán grandes dificultades para acceder a la educación superior.

3_ Equipo docente de los centros educativos:

En los centros educativos objeto de análisis, existen dificultades estructurales compartidas relacionadas con elementos culturales y de sistema educativo que dificultan la eficiencia del proyecto.

“Mi función es estar en medio. Como he viajado y entiendo a la cultura europea y soy de Senegal, estoy como en el medio, intentando que las dos culturas se junten. Primero que entienden que la gente de Senegal entiende a la cultura europea y también a la cultura europea entiende lo que está pasando en Senegal. Eso es lo primero y luego el trabajo en las escuelas.” (EIP_CoordinadorBSF-Senegal 190422)

Por una parte, una de las dificultades se presenta en la sistematización de los procesos, ya que los centros educativos suelen depender en gran medida de la memoria de los/as profesores/as y el equipo directivo. Como mencionan el director y la responsable de comunicación del proyecto (EGP1_ResponsablesBSF-190422), cuando se les solicita evaluar si ha habido una mejora en el rendimiento escolar, surge cierto agobio y confusión al tener que plasmar todo en papel. Se sigue manteniendo en gran medida el enfoque tradicional en la gestión de las escuelas e institutos. *“Lo que pasa es que a veces es que no tienen datos. Lo hablamos cara a cara el día que vas a una escuela”* (EIP_CoordinadorBSF-Senegal-190422).

Por otra parte, la disparidad en la implicación de los equipos directivos también genera diferencias en la implementación del proyecto. Algunos centros educativos muestran una mayor proactividad y participación, mientras que otros enfrentan dificultades en su ejecución. Tal y como se ha manifestado en el trabajo de campo (EGP1_ResponsablesBSF-190422), existen institutos más activos y proactivos, mientras que otros están en proceso de adaptación. Aunque existe una buena relación con los equipos directivos, el proyecto aún no alcanza su funcionamiento óptimo debido a la etapa inicial de implementación.

4_Distancia y accesibilidad a los centros educativos:

Otra dificultad recurrente que surgen en los discursos de las diferentes personas entrevistadas es la distancia y la accesibilidad del territorio. Muchos/as estudiantes deben caminar varios kilómetros para llegar a la escuela, con un promedio de dos horas al día.

(ver gráfico 1)

GRÁFICO nº1. Relación entre distancias hacia los institutos y porcentaje de alumnado con bicicletas. Curso 2020–2021.



FUENTE. ELABORACIÓN PROPIA

Esto no ayuda a cumplir la normativa de la escuela, que exige puntualidad rigurosa. Además, el transporte en Senegal presenta dificultades para llegar a algunas áreas (Wehbe et al., 2011), lo que dificulta aún más la puntualidad de los/as estudiantes: *“Hay líneas de autobuses, pero los autobuses tienen dificultades para llegar a estos pueblos”* (EIP_Dirección-LycéeSambaDia-290622). Como resultado, *“los/as estudiantes llegan tarde y se les niega la entrada a clase, lo que afecta su aprendizaje”* (EIP2_AdministrativaBSF-Senegal-280622).

En cuanto a las diferencias entre los centros educativos, se pueden identificar varios aspectos relevantes. En primer lugar, la ubicación geográfica juega un papel fundamental. Las escuelas situadas en zonas urbanas, con acceso a través de carreteras asfaltadas, se consideran más peligrosas debido al alto tráfico

de vehículos. Los responsables de BSF tanto del equipo catalán como senegalés confirman esta idea, indican que la presencia constante de camiones de carga y el tránsito intenso en las carreteras nacionales lleva a que las estudiantes utilicen menos las bicicletas en zonas rurales más urbanizadas, ya que las consideran peligrosas. Por otro lado, los caminos rurales se perciben como más seguros para los desplazamientos en bicicleta. No obstante, también comportan otros peligros como caminos solitarios y aislados, con una consecuencia directa del aumento, sobre todo en el caso de las chicas, de maltrato y de abusos sexuales (véase con más detalle apartado 3.3.2). Este tipo de caminos, también, provoca que las bicicletas se estropeen más.

3.1.3. Potencialidades: el poder de la participación

A pesar de las dificultades señaladas, En el 2001 Senegal ya se destacó como uno de los países impulsores de la NEPAD (Nueva Alianza para el Desarrollo de África), un plan de desarrollo concebido y elaborado por los propios africanos. Este plan tiene como objetivo “poner fin a la marginación del continente y lograr su desarrollo a través de esfuerzos internos y apoyos externos”, con un enfoque en sectores prioritarios, entre los que se incluye la educación (Wehbe et al., 2011, p. 3). Esta misión y alianza continua vigente más de 20 años después, siendo reafirmada en distintos espacios y foros de la Agencia de Desarrollo de la Unión Africana (véase AUDA-NEPAD, 2022).

Según el informe de Apix (2009), citado por Wehbe et al. (2011), la educación en Senegal ha seguido un sistema similar al francés, en el cual el Estado destina aproximadamente el 35% de su presupuesto a la educación. Este financiamiento se utiliza, entre otras cuestiones, para la construcción de escuelas y centros educativos.

Es importante mencionar que en Senegal coexisten dife-

rentes tipos de educación. Además de la educación formal, también se encuentra presente la educación no formal, que abarca actividades básicas y prácticas. En el contexto de la educación formal en las zonas rurales de Senegal, donde se enmarca esta evaluación, podemos identificar potencialidades en torno a la participación del alumnado y de las familias.

A_ Participación del alumnado.

En los últimos años, el sistema educativo de Senegal ha promovido cada vez más la participación activa de los estudiantes. Se busca empoderarlos y fomentar su responsabilidad en su propio proceso educativo. Uno de los profesionales entrevistados indicaba: *“Hoy en día, ponemos al niño frente a su responsabilidad (...) y esto significa que hoy en día él debe ser el autor, el actor de su educación. (...) Así que el profesor está ahí para supervisar, para guiarle, pero no corresponde a los profesores darlo todo”*

(EIP_Contable-LycéePalmarin-190422).

Una de estas potencialidades es la organización de las escuelas e institutos para llevar a cabo reuniones periódicas relacionadas con el proyecto. Esto incluye la participación de grupos de alumnos/as, donde se abordan las dificultades y se busca mejorar la forma de trabajo y gestión.

“Incluso dentro de nuestra propia organización, tenemos un grupo en marcha, un grupo de todos los estudiantes, de todas las escuelas, instituciones, que formas parte del proyecto. Y regularmente, cada año, tenemos reuniones. Hacemos, al menos, dos reuniones de todos los alumnos, de todos los centros de secundaria, para hablar de las dificultades, para intentar mejorar la forma de trabajar, la gestión, todo eso, hay que hacerlo.” (EIP_Contable-LycéePalmarin-190422).

B_ Participación de las familias.

Además, existe la figura de la asociación de padres, que desempeña un papel intermedio e interlocutor entre las familias y el sistema educativo. Esta figura es especialmente relevante en relación con el proyecto de las bicicletas. Como menciona el presidente de la asociación de padres de alumnos de Lycée Palmarin:

“Hice mi trabajo aquí y estuve entre la escuela secundaria, es decir, la administración, los estudiantes y los padres. También sabes que hace que el trabajo sea más fácil. A veces hay ciertas situaciones que los padres necesitan. Así que me llaman, eso es todo, vengo, discuto con la administración y también informo a los padres”. (EI_Presidente-AsociaciónPadres-LycéePalmarin-020722).

Estas potencialidades, como la participación estudiantil y la colaboración entre padres y el sistema educativo, pueden ser aprovechadas para fortalecer el acceso y la calidad de la educación en las zonas rurales de Senegal, en beneficio de los/as niños/as y jóvenes.

3.2. PROYECTO BICICLETAS PARA LA EDUCACIÓN EN SENEGAL

3.2.1. Antecedentes y percepción inicial

Como ya se ha indicado, en Senegal, cientos de niños/as y adolescentes se ven obligados/as a caminar para llegar a sus escuelas. Después de tomar conciencia de esta situación la ONG catalana decidió en el 2015 poner en marcha el proyecto “Bicicletas para la Educación en Senegal” dirigido a apoyar a las comunidades rurales de la zona.

En palabras de los/as impulsores/as y equipo de dirección del proyecto (EGP1_ResponsablesBSF-190422), los/as adultos/as se enfrentaban a un desafío claro: *“Debían acercar las escuelas a los*

alumnos y a las comunidades”. La implementación del proyecto de Bicicletas representó una respuesta efectiva a esta necesidad, tomando como ejemplo otros proyectos similares en la India.

Antes de la puesta en marcha del proyecto, se identificaba un alto porcentaje de absentismo escolar. Como lo expresó la directora de uno de los centros educativos (EIP_Dirección-LycéeSambaDia-290622), *“muchos estudiantes abandonaban la escuela porque tenían dificultades para asistir. Darles una bicicleta podía ser una fuente de motivación”.* Por otro lado, los/as niños/as y adolescentes solían llegar tarde y agotados debido a las dificultades del trayecto, como explicó un excolaborador del proyecto en Senegal:

“Los niños llegaban con retraso, pero con las bicicletas ahora llegan a tiempo. Y no solo eso, sino que también llegan sin estar exhaustos. Antes, un niño que caminaba unos cuatro kilómetros, a veces corriendo para no llegar tarde, llegaba sudando. El sudor indicaba que había gastado mucha energía. Imagínate cómo se sentía cuando llegaba a la escuela. A veces, estaba agotado. Eso tenía un impacto negativo en su capacidad de concentración y participación en clase.” (EIP_ColaboradorBSF- Senegal-130622).

Sin embargo, también es cierto que los/as alumnos/as y sus familias eran quienes menos conciencia tenían de esta necesidad, lo cual probablemente reflejaba el valor que otorgaban a su educación. Por esta razón, resultó necesario concienciar a las familias sobre esta problemática y su importancia.

En relación a la percepción inicial del proyecto por parte de la población y del territorio, la llegada de la organización BSF a Senegal generó diversas reacciones y percepciones entre los diferentes agentes involucrados. En los centros educativos, la percepción inicial del proyecto fue positiva, ya que representaba una oportunidad para mejorar la accesibilidad a la educación.

“Así que en cuanto llegaron, creí en el proyecto. ¿Por qué hice eso? Porque había estudiantes que venían caminando. A veces los alumnos iban andando para decir: ‘Oh no, son 7 u 8 kilómetros para venir a la escuela’. Así que, en cuanto llegaron, pensé que era algo bueno que podía mejorar las condiciones de trabajo de los estudiantes.” (EIP_Contable-LycéePalmarin-190422)

Sin embargo, hubo cierta desconfianza por parte de otros agentes, debido a la presencia de personas blancas implementando el proyecto en Senegal. El coordinador del proyecto en expresa esta preocupación al decir: *“Al principio era duro. Era solo un blanco que viene de fuera y que quiere dar algo a unas pobres familias y se va”* (EIP_CoordinadorBSF-Senegal-190422). Esta desconfianza se acentúa debido al choque cultural, como señala: *“La cultura europea y la cultura senegalesa es como un choque. Ellos están intentando entender nuestra cultura y mucha gente de aquí no entiende... cómo es vuestra cultura. Por eso hay un choque, ¿sabes?”*. Además, la experiencia previa de algunos/as senegaleses/as con extranjeros/as que brindan ayuda puntual y luego se van contribuye a esa desconfianza.

Las primeras impresiones revelan la complejidad de establecer proyectos en entornos interculturales y resaltan la necesidad de abordar las preocupaciones y desconfianzas de todos los actores involucrados para lograr una colaboración efectiva y sostenible. La persistencia de la dominación en la era postcolonial sigue siendo una realidad y probablemente continuará existiendo a pesar de los esfuerzos (Hidalgo, 2018). La cooperación internacional ha generado preocupación sobre el etnocentrismo. Por lo tanto, es de vital importancia fomentar una cooperación transnacional basada en la participación plena de las personas locales, basada en el respeto mutuo y evitando cualquier imposición.

3.2.2. Beneficiarios/as

La diversificación de centros ha llevado, también, a extender la oportunidad de beneficiarse del proyecto a más alumnos/as de comunidades rurales senegalesas. En algunos centros, donde la demanda desborda la oferta, el criterio de asignación de bicicletas pasó a ser académico.

“Los estudiantes de otras aldeas tenían derecho a la bicicleta debido a su rendimiento escolar. Lo que hay que decir que había una rivalidad, una competencia sana para los otros estudiantes de los otros barrios porque todos querían tener una bicicleta por sus actuaciones.” (EGP_Dirección-LycéePalmarin-270622).

En cuanto al perfil del alumnado, todos/as ellos/as oscilan entre los 12 y los 21 años de edad. Se destaca que el valor que otorgan a las *Baobikes* es directamente proporcional al valor que le otorgan a la educación. Es cierto que algunos/as estudiantes *“van yendo [a la escuela] (...) porque es lo que toca hacer y tampoco tienen otra alternativa, pero no le dan mucho valor”* (EG_Ines y Roman_190422). En este sentido, es importante señalar que esta falta de interés no puede entenderse únicamente en términos individuales, sino arraigada al contexto socioeconómico en el que se produce.

Tal y como dice Seye Djité (2019), se ha de tener en cuenta que las vidas de muchos/as estudiantes están atravesadas por la precariedad económica, la falta de recursos y la necesidad de colaborar en tareas domésticas y laborales en sus familias, hecho que se relaciona con el absentismo escolar y con la priorización de quehaceres: *“algunos padres necesitan a sus hijos. Todos estos son ‘hándicaps’: Tal vez no tienen los medios para satisfacer ciertas necesidades. Todo esto puede ser ‘hándicap!’”* (Dirección_LycéePalmarin_270622).

La mayor parte de las familias se dedican al sector de la pesca y al campo, como exponen diversos informes (Paz y Desarrollo, 2020; Wehbe et al., 2011). Algunas familias puntualizan que, en estas profesiones, la recaudación suele realizarse día a día, con lo que determina la posibilidad de hacer frente al pago del transporte y de la comida de los hijos/as. (EI_Familia7_LycePalmarin280622).

En este sentido, las posibilidades de acudir a la escuela se ven condicionadas por la situación económico-laboral de la familia: *“a veces, si no consigues ostras o marisco, no puedes pagar el transporte o la comida para los niños y no van a la escuela.”* (EI_Familia6_LycePalmarin280622). No obstante, cada vez más las familias tienen mayor consciencia de la necesidad de escolarizar a sus hijos e hijas:

“Todos los niños senegaleses deben ir a la escuela y todos los padres senegaleses quieren que sus hijos vayan a la escuela. Y por eso hoy, la demanda es más fuerte que la oferta que presentan nuestros estados y, en particular, el estado de Senegal.” (EI_Tamsir_190422).

Las familias hacen grandes esfuerzos para que sus hijos e hijas acudan a la escuela, entre ellos, aúnan esfuerzos para asumir el coste de las bicicletas, ya que es una forma de garantía y a su vez de seguridad para que los/as chicos/as asistan a las clases. Sin embargo, se identifica un número elevado de familias que no pueden asumirlo, como detallaremos en el apartado 3.3.3.

3.2.3. Equipo humano

El equipo de BSF, cuenta con diferentes subequipos profesionalizados con diferentes funciones:

—Equipo de dirección:

Dos personas: director y responsable de comunicación y actuaciones del proyecto ubicado en el Alt Empordà (Gerona).

—Equipo coordinador de Senegal:

Dos personas: un coordinador y una administrativa. Estas personas son las que hacen el seguimiento del proyecto en todos los centros educativos y con los mecánicos, y los que hacen los estudios exploratorios de territorio cuando hay una demanda por parte de un nuevo centro educativo, si se valora oportuno.

Los dos equipos se reúnen semanalmente *online* para hacer el seguimiento del proyecto, resolver incidencias y proponer nuevas líneas de actuación. El equipo de dirección hace al menos dos estancias largas a Palmarin, donde está situada la casa madre del proyecto. Dicho equipo, defendieron que el protagonismo del proyecto tenía que estar en manos de personas senegalesas: *“El director lo tenía súper claro porque la primera entrevista con la tele nacional de Senegal él no quería salir. Me ha dicho que lo tengo ‘lo tienes que hacer tú, porque el proyecto es para vosotros.”* (EIP_CoordinadorBSF- Senegal-190422).

A parte de ellos, el equipo está formado por otras personas: como el equipo de mecánicos y algunas personas responsables en los centros educativos, con la complicidad de los equipos directivos.

—El equipo de mecánicos de bicicletas que se encuentran en cada centro educativo, son los responsables del aparcamiento y del taller. Los mecánicos se contratan con el dinero que pagan las familias para incorporarse como beneficiarias del proyecto. La evolución del proyecto, y extensión a nuevos centros, los mecánicos se han ido seleccionando por parte de las escuelas y de BSF. Generalmente se trata de personas que reciben formación en mecánica de bicicletas a través, de hacer períodos de práctica en otros talleres con mecánicos más experimentados.

En las entrevistas realizadas a los mecánicos, destacaban las diferencias en cantidad de trabajo en función de la edad de los/as alumnos. En este sentido, los/as alumnos/as beneficia-

rios/as más pequeños/as suelen tener más incidentes con la bicicleta, que requieren de la intervención del mecánico, que aquellos/as alumnos/as más experimentados/as.

“[Los mecánicos] están contentos, dicen que es un buen trabajo, que realmente tienen trabajo. Tienen mucho trabajo y hay temporadas que tienen más o menos (...) ahora tiene muchísimo trabajo, sobre todo con las escuelas, porque los niños son más pequeños y entonces se caen, (...) o hace mal. Pero bueno, con los institutos que llevan más tiempo y que los chicos llevan ya aprendiendo a llevar la bici, no hay problema.” (EGP_MecánicosBSF- Senegal-280622).

—Responsables del proyecto en el centro y los equipos directivos de las escuelas e institutos. Estas personas han estado implicadas desde el principio del proceso de implementación en cada uno de los centros, participando en el diagnóstico inicial de BSF y dando a conocer las dificultades de acceso a los centros. Así nos lo contaba el director de Lycée Palmarin, quien, en aquel entonces, era un docente del centro:

“Bueno, yo estuve allí como profesor. Todavía no estaba en la administración como los demás. Así que recuerdo la primera vez fue en 2015. Por otro lado, comenzó con la promoción. Así que nos preguntaron por lo tanto las dificultades en relación con los estudiantes en el acceso a la escuela. Recuerdo algunas entrevistas con los estudiantes a y también recuerdo la administración. Fue a partir de ahí que el proyecto se llevó a cabo sobre esta base. Así que a partir de esta entrevista. Les informamos de las dificultades, tan relacionadas con el retraso. Eran todos los estudiantes los que estaban más que los más alejados.” (EGP_Dirección-LyceéPalmarin-270622)

Con el paso de los años, el proyecto BSF vio la necesidad de remunerar a una persona, que el equipo directivo del instituto proponía, para hacerse responsable de la implementación y seguimiento del proyecto. Esta persona también es el interlocutor entre el equipo directivo, el equipo coordinador senegalés y el equipo directivo del proyecto.

En general, el hecho de que el proyecto cada vez cuente con más personas implicadas de Senegal, también como generación de empleo, ha supuesto un impacto positivo a lo largo de su evolución.

“Grandes proyectos y trabajaron mucho a nuestro alrededor para que pudiéramos conseguirlos. También está la conciencia de los socios aquí. Así que el grupo [se refiere al equipo coordinador de Senegal] ha crecido hasta hoy y eso nos ha permitido trabajar y estar más cerca de las escuelas. Porque es muy difícil trabajar a distancia. Pero ahora tenemos un grupo que va a las escuelas todos los días para ver a los niños y hablar con ellos. Y esto ha contribuido a aumentar la concienciación hoy en día, aunque todavía no hayamos llegado a la cima, estamos en el buen camino en cuanto a la concienciación sobre el ciclismo.” (EIP_Contable-LycéePalmarin-190422)



3.2.4. Evolución e implementación

Se destaca la evolución favorable del proyecto, desde su implementación en 2015, con una creciente aceptación comunitaria del mismo. A continuación, se detalla la evolución en dimensiones concretas: cantidad de escuelas, equipo, beneficiarios/as, trabajo con los docentes, comunidad, implementación del proyecto, dificultades y aciertos.

“Del proyecto puedo decir que es un bebé que ha crecido bien. (...) Pero hoy, creo que vemos el proyecto. Podemos ver el panorama general porque, por supuesto, hubo dificultades. Pero juntos tuvimos que superar muchas dificultades. (...) Eso significa que ha habido muchas mejoras.” (EIP_Contable-LycéePalmarin-190422)

El proyecto empezó durante el curso 2015–16, en el centro educativo Lycée Palmarin-Facao en la comunidad rural de Palmarin. Podemos señalar tres etapas de implementación:

Primera etapa: el origen (partir del 2015–16)

1. Lycée Palmarin-Facao (Palmarin)

Segunda etapa: la consolidación (2018–21)

2. Lycée Diogoye Basile Senghor (Fimela) 2018–19
3. Lycée Sandiara (Sandiara) 2019–20
4. Lycée Boyard Ndiidiom (Boyard) 2020–21
5. Lycée Blaise Sene (Loul Séssene) 2020–21

Tercera etapa: la expansión (2021–23)

6. École publique Facao (Palmarin)
7. Lycée Louly Bentegne (Sandiara)
8. CEM Samba Dia (Samba Dia)
9. Centre de Formation Frédéric Ozanam (Warang)
10. Residencia de estudiantes PUSE (Mbour)

La primera etapa indica los inicios del proyecto en el Lycée Palmarin-Facao, durante dos cursos (2015–16 y 2016–17) fue el único centro educativo.

El inicio del proyecto, en 2015, se da en asociación entre BSF, el Ayuntamiento de Palmarin y el Lycée Palmarin-Facao, y las bicicletas provinieron de una donación. No es hasta más adelante que BSF lo empieza a gestionar por su cuenta, diversificando los sponsors y estableciendo un contacto más directo con los centros educativos: *“La primera tanda de bicicletas se recibió bajo el nombre de socio del ayuntamiento. Fue un regalo... o un proyecto de... El ayuntamiento había entregado a la escuela en el sitio el primer proyecto.”* (EGP_Dirección-LyceéPalmarin-270622).

Estos dos años representaron la adaptación del proyecto a las necesidades del propio centro, del alumnado y sus familias, y de las bicicletas. Una vez conseguido este encaje es cuando se plantea beneficiar a otros centros educativos que se muestran interesados, después de hacer un estudio exploratorio individualizado. Es cuando podemos hablar de la segunda etapa del proyecto, el momento de la consolidación del proyecto llevada a cabo durante tres años, incorporando toda la experiencia del Lycée Palmarin-Facao, en cuatro lycées más. Por último, a partir de 2021 se produce la expansión del proyecto, la tercera fase. En tan solo un curso escolar se incorporan cinco centros más.

En una entrevista con la dirección de uno de los centros educativos, el director hacía referencia a una conversación con la coordinación de BSF, en la que planteaba el porqué de implementar el proyecto en otros centros educativos habiendo aún necesidad en los centros donde el proyecto ya está consolidado. Los motivos responden a la necesidad de diversificar el proyecto en distintas áreas del territorio, sin que ello signifique que las escuelas tengan cubiertas todas las necesidades al respecto de la accesibilidad de sus alumnos/as.

Para la implementación del proyecto tanto en Lyceé Palmarin-Facao como en los centros que han venido después, el equipo de BSF realiza diagnósticos para valorar la necesidad en los diferentes contextos, lo cual es imprescindible para la viabilidad del proyecto (Hidalgo, 2018). Tal y como explica el equipo directivo de BSF, en caso de que sea sostenible, después del estudio del equipo coordinador senegalés, se busca el dinero y se construye un taller mecánico y un aparcamiento para las bicicletas:

“Hay como dos fases con los institutos nuevos. Hay una diagnosis previa (...) y si hay suficiente alumnado a una distancia del centro para que el proyecto sea sostenible. Porque si todos viven al lado del centro no vamos a poner bicicletas y si solo viven cinco fuera con cinco bicis, el proyecto no es sostenible. Entonces sería esta primera pre-diagnosis.” (EGP1_ResponsablesBSF-190422).

El instituto es el encargado de buscar mecánicos, si no se encuentran, se hace un proceso de selección y se forman en otros centros a otros mecánicos.

“Pedimos al instituto que nos busque un mecánico. Si ya tienen un mecánico, conocen a alguien que esté formado en mecánica de bicicletas, perfecto y le interesa el trabajo. Y si no se hace un proceso de selección y nosotros le damos una formación a este mecánico que puede ser pasar unos meses en otro instituto que ya está funcionando o venir a palmar en donde tenemos el centro y estar también unos días trabajando con nuestros mecánicos.” (EGP1_ResponsablesBSF-190422).

Una vez construido el taller y el aparcamiento, y contando con un mecánico, el instituto es el encargado de informar a la comunidad de la llegada del proyecto, explicando las normas de

su funcionamiento y abriendo el proceso de inscripción del alumnado.

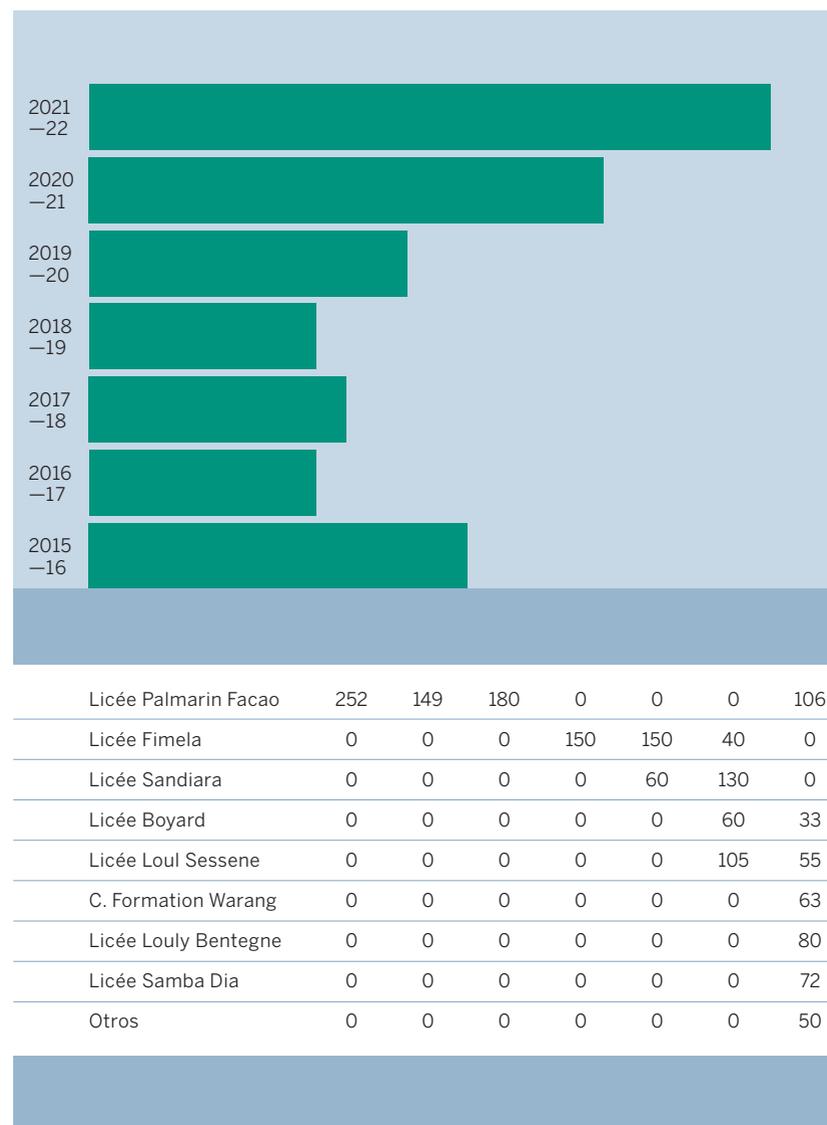
El seguimiento del proyecto y supervisión de las bicicletas sigue siendo mayormente de forma verbal entre el equipo coordinador de Senegal y los responsables de cada centro formativo. Al finalizar el curso se contempla poder cubrir con bicicletas al mayor número de estudiantes para el curso siguiente. Por ello, primero se realiza una evaluación del estado de las bicicletas disponibles cuando estas son devueltas a los centros. Una vez realizada esta evaluación, se toma en cuenta el listado de alumnos y alumnas que necesitan bicicletas y seguidamente, se realiza la asignación. De esta forma, *“cada alumno tiene asignada una bici con su número correspondiente”* (EGP1_ResponsablesBSF-190422).

Pero la complejidad de este proceso recae en la necesidad de implicar a las escuelas, institutos y mecánicos. Por parte de BSF, este año 2022 se ha empezado a facilitar a los institutos (no en las escuelas de primaria) un documento a rellenar, con datos relativos a número de alumnos, kilómetros que deben andar y nota media, teniendo que poner al final de curso si la nota ha subido o bajado. *“Nosotros les mandamos un papel que tiene toda la documentación y ellos tienen que rellenarlo. (...) Y al fin del año tienen que poner si su nota ha subido o bajado”*. (EIP_CoordinadorBSF- Senegal-190422).

A continuación, presentamos los datos de bicicletas entregadas por curso escolar y escuela, donde no solamente se puede comprobar la antigüedad de cada centro en cuanto a la participación en el proyecto, sino también la dotación de bicicletas hacia los mismos. Fácilmente se puede visualizar como el número de bicicletas entregadas ha ido augmentado a lo largo de la vida del proyecto, pero desde una diversificación de los centros y territorios.

(ver gráfico nº 1).

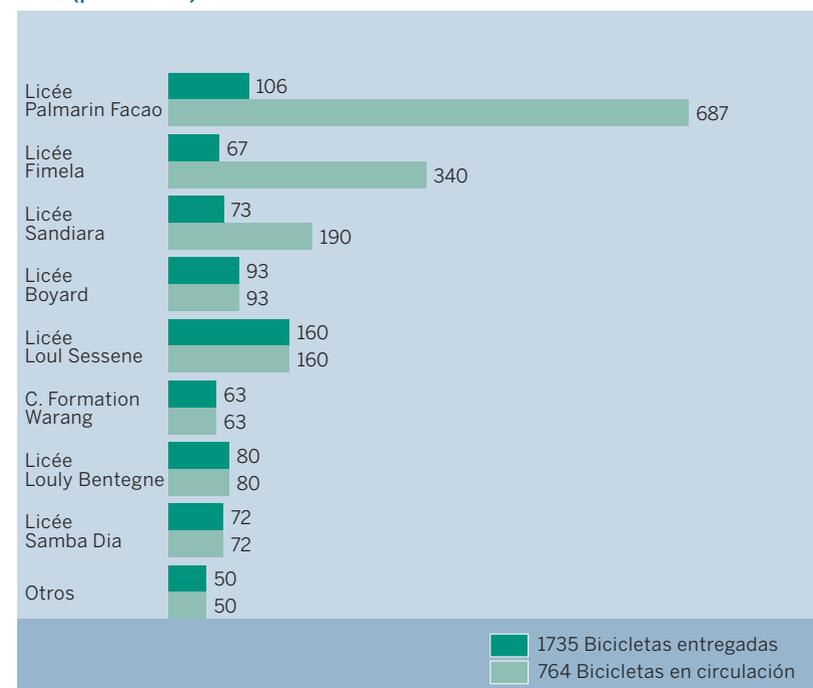
GRÁFICO n°2. Bicicletas entregadas por curso escolar y centro. 2015–2022.



FUENTE. ELABORACIÓN PROPIA

Además, se ha de tener en cuenta que el número de bicicletas entregadas no es equivalente al de bicicletas en circulación. De hecho, solo el 44,1% del total de bicicletas entregadas a lo largo del proyecto ha estado en circulación este curso 2022, última fase de consolidación del proyecto. Ello se debe, como se detallará más adelante, al estado de las bicicletas que llegaban en un inicio, antes de que el proyecto pasara a fabricar las suyas propias en 2019; bicicletas adaptadas al terreno por donde circularán. Los centros de reciente incorporación cuentan, como es lógico, con las mismas bicicletas en circulación que entregadas, tal como se puede comprobar a continuación (ver gráfico 3):

GRÁFICO n°3. Bicicletas entregadas en total y bicicletas en circulación 2022 (por centro)



FUENTE. ELABORACIÓN PROPIA

3.2.5. Obstáculos y soluciones

En primer lugar, el primer obstáculo que se encontró fue la desconfianza inicial hacia el proyecto por parte de la comunidad, el principal recelo era hacia las personas que lideraban el proyecto, todas ellas extranjeras y de otro contexto cultural (véase apartado 2.2.1). En efecto, esta cuestión que ha sido subsanada gracias al impacto positivo del proyecto que se ha identificado en las distintas comunidades implicadas y a la contratación de profesionales y colaboradores del Senegal.

La creación de un equipo BSF en Senegal, con personas locales y residentes en el país supuso una necesidad para evitar esta visión y prácticas etnocentristas en la cooperación internacional.

“Mi función es estar al medio. Como he viajado y entiendo a la cultura europea y soy de Senegal y ya estoy como en el medio (...) para que las dos culturas se junten (...) Primero es que la gente de Senegal entienda a la cultura europea y también que la cultura europea entienda lo que está pasando en Senegal. Eso es lo primero y luego el trabajo en las escuelas.” (EIP_CoordinadorBSF- Senegal-190422).

Por otra parte, la implicación de otros agentes comunitarios, como alcaldes u otras autoridades administrativas, ha sido clave para el correcto desarrollo del proyecto.

“Incluso el ministerio ha pensado ahora en dotar, en realizar proyectos nacionales. No es nuestro proyecto privado, sino que es el Ministerio el que piensa que es una posibilidad, no sólo en los institutos, sino incluso en las universidades. Porque la mayoría de las veces, los institutos y las universidades están situados fuera de las zonas urbanas, lo que significa que los estudiantes necesitan transporte para desarrollarse. Y pensamos en la palabra.” (EIP_Contable-LycéePalmarin-190422)

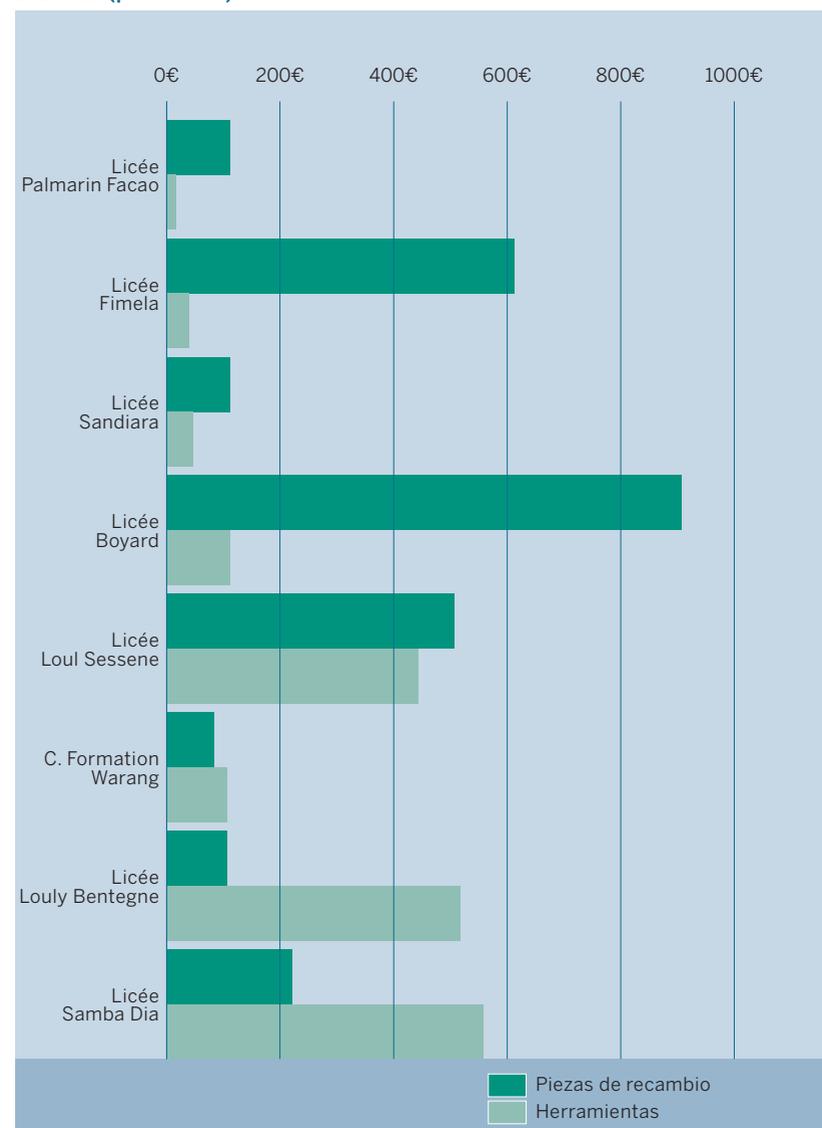
En segundo lugar, las cuotas iniciales de 10.000 francos CFA eran inasumibles especialmente para aquellas familias con menos recursos o con muchos hijos/as. Esta dificultad fue rápidamente respondida por parte de BSF bajando las cuotas a 6.000 francos CFA. No obstante, sigue habiendo familias especialmente vulnerables (llamadas “casos sociales” por parte de algunos agentes) que no pueden asumir este importe, lo cual ha sido una cuestión que ha aparecido en distintas ocasiones a lo largo del trabajo de campo, que se abordará también en el apartado 3.3.3.

“Como propuesta se tendrían que valorar el pago de los 6.000 francos de la familia. Si hay más de un estudiante que tiene bicicletas, porque si hay tres estudiantes que tienen bicicletas 6.000 x 3 es realmente caro para poderlo tener una familia y finalmente acaban decidiendo en uno y otro de los hijos para que tengan una bicicleta.” (EG_Familia2-LycéePalmarin-270622).

En tercer lugar, el tipo de bicicletas y su uso. Como se ha indicado al inicio del proyecto las bicicletas eran donaciones, muchas de ellas en un estado deficitario y poco adaptadas al contexto rural de Senegal. Todo ello provocó muchas complicaciones. En 2019 el proyecto pasa a construir sus propias bicicletas ‘LA BAOBIKE’, las cuales son todas iguales, de color amarillo y adaptadas al territorio. Algunas familias han hecho referencia al aspecto positivo de que todas las bicicletas sean iguales. La renovación de bicicletas ha llevado a menos averías y a una mejor valoración por parte de las personas beneficiarias (se han de tener en cuenta las condiciones de los caminos por donde se circula).

En el gráfico nº4 se detallan los gastos económicos derivados de las herramientas y piezas de recambio que se han utilizado en cada centro educativo durante el curso 2021—22.

GRÁFICO nº4. Gastos de material para las bicicletas 2021–22 (por centro)



FUENTE. ELABORACIÓN PROPIA

Por otra parte, otra dificultad en relación a este tema ha sido el uso indebido de las bicicletas por parte de los/as estudiantes, discurso que también ha aparecido con frecuencia en las entrevistas. El proyecto ha tenido que explicar la normativa desarrollada tanto a estudiantes como a sus familias que se prohíbe el uso de la bicicleta para la vida cotidiana, solo puede utilizarse para cubrir el trayecto de ida y vuelta de la escuela. Esta prohibición se ha implementado con la finalidad de evitar el deterioro precoz de las bicicletas. Ello ha generado cierto descontento por parte de algunos/as estudiantes, e incluso familias, aunque muchas otras destacaban su comprensión hacia esta normativa.

“Las bicicletas no se pueden utilizar también para hacer recados de lo que les pidan los padres, ¿no? Y no solo para ir a la escuela, porque lo que se estropea mucho, porque luego no puedes, no puedes tener el control que esta bici es sólo para la educación. Porque si sale un niño y le dices ¿a dónde vas? me dirás que ‘mi padre me ha mandado a esta tienda’ o a la farmacia o lo que sea, y así se estropean más fácil.” (EIP_CoordinadorBSF- Senegal-190422)

No obstante, el uso de la bicicleta para otros quehaceres familiares, y los beneficios más allá de facilitar el trayecto escolar, genera disparidad de opiniones:

“Hay una regla que no puedes tocar la bicicleta, es decir, si no es para ir a la escuela (...) Hay familias que están de acuerdo y familias que no (...) hay algunos que hacen lo que les da la gana. Conocen las regulaciones para su proyecto, pero no les importa. Lo más habitual es que a veces, como dices, paremos a un alumno para decirle que esta bicicleta no es para ti. Y es consciente de que la bicicleta no le pertenece, pero dirá que no me importa.” (EG_Familia3-LyceéPalmarin-280622).



3.3. BENEFICIOS DEL PROYECTO

Los beneficios obtenidos por el proyecto se destacan en esta evaluación en cuatro grandes bloques: Beneficios educativos; Beneficios en clave de género; Beneficios Económicos; y Beneficios Comunitarios.

3.3.1. Beneficios educativos

El primer resultado obtenido hace referencia exclusivamente al ámbito estrictamente educativo. Para analizarlo, se han identificado diferentes variables, las cuales se van a detallar de forma independiente para facilitar la comprensión de las mismas.

A_ Nivel de asistencia

El proyecto ha mejorado notablemente el nivel de asistencia en la escuela y la puntualidad a las clases, lo cual ha conllevado a una mejora en su rendimiento *“Ahora los alumnos llegan. Y llegan más pronto a la escuela. El rendimiento escolar ha aumentado muchísimo.”* (EIP_CoordinadorBSF-Senegal-190422).

En la misma línea, la dirección de Lycée Palmarin, cuya localización es equidistante de los pueblos y por tanto es de difícil acceso, considera que la mejora de la asistencia es importante especialmente para aquellos estudiantes que se preparan para el bachillerato, los cuales están obligados a asistir a clase todos los días.

“Lo primero que hay que decir es que han disminuido las ausencias de nuestros alumnos (...) Tenemos un grupo de diez que no llegaron a las 8 de la mañana. Porque si esperas el coche hasta las 8 de la mañana, no llegas. Y que, la mayoría de las veces, salen en grupos. (...) los retrasos y las ausencias han disminuido.” (EGP_Dirección-LyceéPalmarin-270622)

De esta forma, el proyecto contribuye a que los chicos y las chicas puedan seguir estudiando, porque muchas veces viven muy lejos y las familias no pueden asumir los costes del transporte y comida, así pues, les permite llegar puntuales a sus clases. *“El transporte a veces llega muy tarde, pero con la bicicleta no llegas tarde.”* (EI_Familia5_LycePalmarin280622)

B_ Horas de descanso /horas de trabajo

En este sentido, el uso de las bicicletas para trasladarse a la escuela ha permitido a los/as estudiantes disponer de más tiempo de forma general, puesto que ha reducido considerablemente el tiempo en los trayectos, tanto de ido como de vuelta del centro educativo.

“Pero hoy en día, tienen suficiente tiempo para aprender. (...). Esto significa que no pierdes tiempo para descansar y aprender. Así que creo que también es importante tenerlo en cuenta.”

(EIP_Contable-LycéePalmarin-190422)

Este ahorro de tiempo en el trayecto permite a los y las estudiantes a destinar más horas de descanso, como por ejemplo levantarse más tarde por la mañana y a su vez, facilita que puedan volver a casa a la hora de la comida.

“Y eso es un beneficio porque los niños y las niñas vienen a comer a casa. (...) Porque si no tuviéramos la bicicleta, tendríamos que ir y volver andando al colegio todos los días (...) Tienes que caminar, y tienes que levantarte muy temprano”

(EG_Familia1_Tamsir_LycéePalmarin_270622).

C_ Nivel de aprendizaje

Se identifica una correlación entre la mejora del rendimiento de los alumnos/as con la asistencia regular, la puntualidad y las condiciones con las que llegan a los centros educativos. Por lo que, a mayor asistencia a las clases, mayor será el rendimiento de los/as estudiantes. *“Y en términos de rendimiento académico, un estudiante que muchas veces llegaba tarde, ahora ya no se queda atrás”* (EGP_Dirección-LycéePalmarin-270622).

Además, se reafirma la idea de que los/as alumnos llegan a clase con mejores condiciones, es decir, acudir a la escuela con la bicicleta les ayuda a preservar su estado físico. *“Primero las bicicletas permitían a los niños aprender en buenas condiciones y llegar a tiempo y seguir las clases como se debe. Y sin gastar tantas energías.”* (EIP_ColaboradorBSF- Senegal-130622)

D_ Calificaciones

El hecho que los alumnos/as puedan acudir a las clases de forma puntual, continuada y descansada, favorece la evolución del aprendizaje y con ello, mejoran significativamente las calificaciones, las cuales reflejan el trabajo realizado durante el periodo escolar. Una familia manifiesta que su hijo está más descansado, por lo que ha podido mejorar sus notas: *“Y media hora más, puede descansar un poco más. Y eso se nota en sus notas. Tiene mejores calificaciones.”* (EG_Familia3-LycéePalmarin-280622).

También así lo comentaba brevemente el jefe de estudios de Lycée Boyard:

“Quien no tiene bicicleta, llega al centro cansado, muy cansado. Pero, además, cuando no tienes bicicleta... Cada vez que un estudiante llega tarde, se retrasa. Así que al final del semestre, en su boleta de calificaciones, se mencionará.” (EGP_JefeEstudios-Mecánico-LycéeBoyard-300622)

Esta dimensión solo se ha podido corroborar a nivel cualitativo mediante las narraciones de los agentes y las agentes implicadas en el proyecto. Todos y todas coinciden en este beneficio como significativamente el más importante. A nivel cuantitativo ha sido imposible hasta el momento por la falta de recogida de la totalidad de los datos: media de las calificaciones antes de utilizar la bicicleta y media después de beneficiarse del proyecto (sería muy conveniente e importante tener varios cursos para comparar los datos). Sólo entonces se podrá hacer una correlación entre la asistencia, su participación en el proyecto y sus notas medias adquiridas.

El curso 2021–22 se empezó la recogida de datos después de la recomendación del equipo investigador de esta evaluación. Sin embargo, a la finalización de este informe solo se ha podido recoger los datos en el Instituto Palmarin de la nota media de ese curso. Esperamos que en la próxima evaluación que se realizó ya pueda hacerse este tipo de análisis, el cual complementará los discursos de carácter cualitativo.

E_ Reconocimiento

El criterio actual de asignación de bicicletas por distancia del centro escolar y por nivel de calificaciones, tal y como han empezado a implementar algunos institutos y escuelas ante la imposibilidad de dar respuesta a toda la demanda, implica que los padres y madres puedan sentirse orgullosos y afortunados del rendimiento y del resultado académico de su hijo e hija, hecho que lo quieren expresar a toda la comunidad: *“Es un honor también porque permite a los padres saber que sí, que mi alumno, mi hijo, que ha tenido una bicicleta, eso significa que ha trabajado en eso.”*

(EIP_ColaboradorBSF- Senegal-130622)

F_ Derecho a la educación

Por último, ha aparecido otro beneficio inesperado, que es el derecho a la educación. El uso de bicicletas ha disminuido el abandono escolar cuando estos/as estudiantes llegan a la adolescencia.

Cabe destacar que, en Senegal, se está trabajando de manera intensiva para promover la escolarización de toda la población infantil *“tenemos programas políticos para alentar, para animar a los de familia a llevar todos a todos sus hijos a la escuela.”* (EIP_ColaboradorBSF- Senegal-130622). De esta forma, el proyecto BSF, contribuye de forma directa a que gran parte de niños/as puedan ver garantizado este derecho.

3.3.2. Beneficios en clave de género

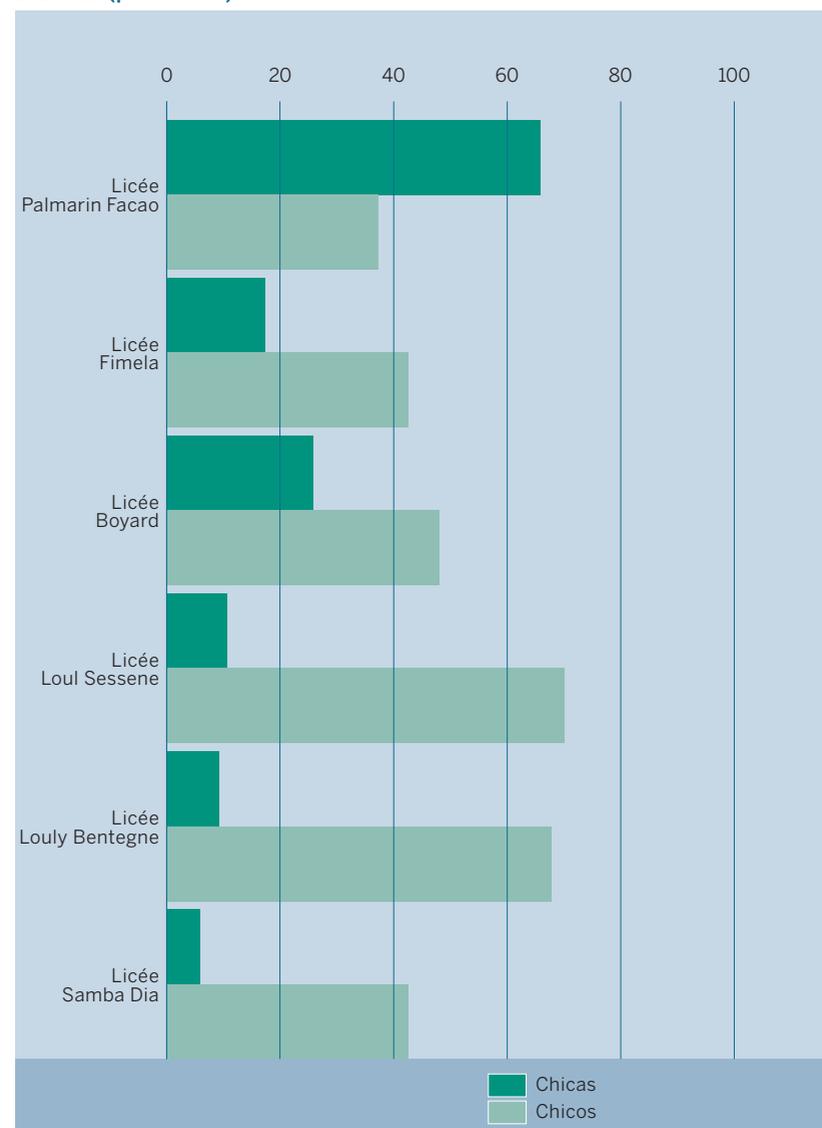
En las últimas décadas, Senegal ha experimentado una progresión significativa del número de chicas escolarizadas, aunque éstas siguen estando expuestas a una desigualdad de acceso a la enseñanza secundaria por tener que asumir cuidados y tareas domésticas (Institut de Recherche pour le développement, 2012; Xaley, 2018).

De hecho, para los/as profesionales de BSF cuando se hicieron las entrevistas no existía una percepción clara de que existieran diferencias entre el número de chicos y chicas escolarizados/as, asociando esta idea a una creencia muy instaurada por parte de occidente: *“es más una visión de blancos, que queremos creer esto, pero no lo percibimos, no tenemos datos”* (EGP2_ResponsablesBSF-190422)

A continuación, se muestra el porcentaje de alumnos y alumnas de cada instituto.

(ver gráfico nº 5)

GRÁFICO n°5. Distribución por género en cada escuela.
2021–22 (por centro)



FUENTE. ELABORACIÓN PROPIA

Los datos del gráfico n°5 muestran un mayor porcentaje de chicos respecto a las chicas escolarizadas en los institutos, excepto en el Instituto de Palmarin, en el cual fue el primer instituto participante del proyecto y el que tiene más trayectoria en el mismo. En años anteriores, los responsables del proyecto identificaron la necesidad de promover el uso de las bicicletas entre la población femenina para garantizar su acceso en la educación. Por ello, implementaron políticas de discriminación positiva para promover este uso. Dos años más tarde, se identifica un cambio significativo entre el número de estudiantes matriculados, siendo en mayor proporción el de estudiantes chicas, por lo que el proyecto BSF ha contribuido a equilibrar dicha desigualdad. *“Aquí tenemos más chicas que más chicos que llevan las bicis.”* (EIP_CoordinadorBSF- Senegal-190422)

No obstante, en algunos institutos las chicas tienen mayor problema que los chicos para coger las bicicletas; y desde el proyecto los motivos no están claros: *“Hay institutos en que las chicas no tienen problema para coger la bici y hay otros que tenemos dificultades para que lo hagan. No sabemos el motivo.”* (EGP2_ResponsablesBSF-190422).

Según Aouij, citada en Xaley (2018) presidenta del grupo de trabajo de la ONU sobre la discriminación contra las mujeres en la legislación y en la práctica de Senegal expone *“las tareas domésticas, los abusos sexuales en el medio escolar, los matrimonios y los embarazos precoces constituyen factores de fracaso escolar.”*

En este análisis, se plantean algunos de los posibles motivos referidos a las diferencias de género derivadas de las entrevistas y grupos de discusión. Para detectar los beneficios es necesario primero destacar las dificultades y obstáculos manifestados por los diferentes agentes en relación al uso de la bicicleta, principalmente dos:

A_ Sensación de peligro

Por un lado, las chicas son las que generalmente identifican más sensaciones de peligro. Realizar trayectos en bicicleta por zonas con tránsito de coches y camiones es percibido por ellas como un riesgo. En las carreteras más urbanas y transitadas: *“las chicas están cogiendo menos bicis. Parece ser que uno de los motivos es que es un poco peligrosa la carretera (...). Ellas dicen que son menos fuertes y que les da más miedo.”* (EGP2_ResponsablesBSF-190422)

Por otro lado, la mayoría de las chicas tienen la concepción de que tienen que ir solas en bicicleta, mientras que consideran que ir andando a la escuela comporta ir en grupo y, por ende, se sienten más seguras.

“Ellas no quieren ir en bici, muchas chicas me decían que no, no saben cómo llevar una bici. Y he hecho una formación con profesionales que han venido para hacerles cursos. Pero al final no han cogido bicicletas y digo ‘¿qué pasa?’ Hemos hecho la formación y a veces me dicen que como las chicas quieren ir en grupos a casa, si tú coges una bici que la otra no la coge, te vas a ir sola a casa” (EIP_CoordinadorBSF- Senegal-190422)

B_ Cargas domésticas

De acuerdo al informe de Xaley (2018), la conciliación entre el empleo informal doméstico y los estudios representa una amenaza para la educación de las niñas. En particular, los padres suelen movilizar a sus hijas, especialmente en áreas rurales y semiurbanas de Senegal, para el trabajo informal doméstico a tiempo parcial o completo, especialmente cuando se enfrentan a dificultades económicas. Esta situación compromete la permanencia de las niñas en el sistema educativo, ya que se ven

obligadas a equilibrar las responsabilidades domésticas con sus estudios, lo que aumenta significativamente el riesgo de fracaso escolar y abandono.

En último lugar, las narrativas recopiladas durante el trabajo de campo confirman esta carga desproporcionada de tareas domésticas que recaen principalmente en las niñas. Por ejemplo, un participante expresó: *“Si una niña tiene cierta edad y no está cerca de su madre, eso genera problemas. Entonces, las chicas se quedan y contribuyen, lo cual beneficia a la comunidad.”* (EGP_JefeEstudios-Mecánico-LycéeBoyard-300622)

C_ Fatiga

Hay que destacar la percepción de algunos centros educativos que señalan que el hecho de recorrer varios kilómetros en bicicleta diariamente puede causar fatiga en las chicas.

“Hay un pequeño inconveniente, es con relación a las niñas, a las jóvenes de principios de año. Están emocionados de tomar, desarrollarse, pero, de hecho, hacia el final del año, se cansan y tal vez a veces lo hacen. Deja expresamente la bicicleta en casa para recoger un vehículo. Pero eso no se lo hace a todo el mundo. Así que eso está relacionado con la fatiga.” (EGP_Dirección-LyceéPalmarin-270622)

Una vez indicadas las dificultades que el equipo humano del proyecto se encontró al iniciar el proyecto y cada vez que introducen la bicicleta en un centro educativo nuevo, tanto el equipo directivo como el equipo coordinador de Senegal indican la sensibilización que deben hacer entre los centros educativos, las familias y las propias estudiantes para contrarrestar estos discursos y conseguir un cambio cultural. Los datos del Instituto Palmarin, el primer instituto donde se desarrolló el proyecto,

muestra perfectamente el cambio producido, en estos momentos ya que hay muchas más beneficiarias chicas que chicos.

Los principales beneficios detectados por los diferentes agentes son:

A_ Seguridad y rapidez en los trayectos.

Ha habido un cambio de percepción en relación a lo expuesto anteriormente. Una familia afirma esta la idea de seguridad y de rapidez para la vuelta a casa.

“Las bicis motivaban a las chicas a ir a la escuela porque viven demasiado lejos de la escuela. (...) Ya saben que cuando van a la escuela volverán rápidamente. Es menos peligroso (...) Hay la sensación de peligrosidad si no van con las bicis.”

(EI_Familia13-LyceéBoyard-300622)

Una de las chicas entrevistadas verbalizaba que en diversas ocasiones antes de ir en bicicleta se había encontrado por el camino “hombres acosadores” y que tenía que salir corriendo, pasando mucho miedo. Ahora cuando esto ocurre puede escapar más rápido de estas situaciones. Además, otra estrategia para aumentar la seguridad es ir en grupo de chicas en bicicleta.

B_ Mejor uso de las bicicletas

Se destaca que las chicas son las más cuidadosas con las bicicletas que los chicos, hecho que ha llevado a pensar, incluso, en orientar el proyecto exclusivamente para ellas, incentivando la clave del género *“A un tiempo estábamos pensando si no vamos a poner el proyecto solo para las chicas, porque como las chicas cuidan las bicis y no se le rompen.”*

(EIP_CoordinadorBSF- Senegal-190422)

Este hecho tiene relación con que los chicos incumplen la normativa con mayor proporción, puesto que el proyecto pone a disposición las bicicletas exclusivamente para acudir a la escuela:

“Los chicos en relación a las chicas, estropean antes las bicis porque no hacen caso de la normativa, es decir, que tienen que ir a un partido de fútbol o ir a cualquier sitio, cogen la bici cuando no pueden y las chicas no pasa eso. Las chicas cogen la bici, van a la escuela, al instituto y después vuelven a casa.” (EGP_MecánicosBSF- Senegal-280622)

C_ Descanso de las familias

El uso de bicicletas como medio de transporte contribuye a un beneficio directo también en el descanso de las familias, especialmente para madres. Tener el transporte cubierto de los hijos/as implica que no se tienen que levantar de madrugada para hacer grandes recorridos, cuatro veces al día, hasta llegar a la escuela.

“Las madres que se cansan un montón se despiertan a las a las seis o algo así para ir acompañando a los hijos (...) no hay luz, no hay luz y está oscuro. Tienen que acompañar a estos alumnos. Pero ahora como tienen las bicis no hace falta.” (EIP_CoordinadorBSF- Senegal-190422).

3.3.3. Beneficios económicos

El proyecto de bicicletas, aunque inicialmente ha generado resistencias en algunas familias debido al pago necesario para participar en él, ha demostrado ser una fuente de ahorro económico significativa. Una de las ventajas más destacadas es que el costo de las bicicletas es inferior al del transporte privado, lo cual se traduce en un beneficio directo para las familias.

Como señala el Contable-LycéePalmarin (190422), los/as niños/as suelen gastar alrededor de 200 francos/día en transporte, lo que, al considerar un mes escolar de 20 días, suma un total de 4.000 francos. Esta cifra representa una cantidad considerable de dinero que se puede ahorrar al utilizar las bicicletas.

No obstante, es importante tener en cuenta que el ahorro económico no se limita solo al transporte. También hay que considerar el costo del comedor, ya que los/as niños/as no pueden regresar a casa a tiempo para comer: *“muchas familias gastan alrededor de 500 francos cada mañana para cubrir los gastos de transporte y comida de sus hijos/as. Esto significa que el proyecto de las bicicletas no solo reduce los gastos de transporte, sino que también brinda la oportunidad de que los/as niños/as regresen a casa para almorzar, lo cual implica un ahorro adicional para las familias”* (Contable-LycéePalmarin,190422). Este discurso también es ratificado por administrativa BSF de Senegal (020422), que también fue alumna beneficiaria del proyecto: *“antes de la llegada del proyecto, las familias tenían que proporcionar una suma considerable de dinero para cubrir tanto el transporte como el almuerzo diario de sus hijos/as”*. Sin embargo, con la implementación de las bicicletas, estos gastos se han reducido drásticamente, aliviando la carga financiera de los padres y madres.

Además, la utilización de las bicicletas tiene un impacto positivo en los gastos generales de las familias. Como se menciona en la EG_Familia3-LyceéPalmarin-280622, en un entorno con múltiples personas y gastos, el no contar con bicicletas implica desembolsar 500 francos/día, de los cuales 200 son destinados al transporte y 300 para comida. De manera que tan pronto como los/as niños/as empiezan a utilizar bicicletas, todos estos gastos se reducen. Esta reducción en los gastos generales brinda un alivio económico a las familias y les permite destinar esos recursos a otras necesidades.

Finalmente, y tal como se ha mencionado anteriormente, es importante resaltar que, a pesar de los beneficios económicos que el proyecto de bicicletas aporta a muchas familias, existe un grupo de familias especialmente vulnerables, en ocasiones denominadas “casos sociales”, que enfrentan dificultades para costear la tasa necesaria para participar en el proyecto. Esta cuestión ha surgido de manera recurrente durante el trabajo de campo y se ha identificado como un desafío significativo en todos los centros educativos.

Los “casos sociales” son familias que se encuentran en situaciones de extrema necesidad económica y no pueden afrontar el coste de participar en el proyecto, profundizando aún más la desigualdad que les afecta. Como lo expresó uno de los entrevistados: *“No se pueden pagar los casos sociales. Creo que es interesante saberlo (...) El proyecto debe pensar en cómo hacerlo (...) porque estos son casos sociales y, así, ayudamos a las personas que tienen más necesidades.”*

(EGP_JefeEstudios-Mecánico-LycéeBoyard-300622)

3.3.4. Beneficios comunitarios

A_ La bicicleta como medio de transporte

Incorporar la bicicleta como un medio de transporte habitual para los/as estudiantes de Senegal ha enfrentado retos debido a cuestiones culturales arraigadas en el país. A diferencia de otros países, la bicicleta no forma parte de la cultura senegalesa. Sin embargo, en lugares como Palmarin se ha avanzado en este aspecto, superando la percepción inicial que veía la bicicleta como una herramienta de ocio y sin una clara utilidad cotidiana.

“Primero hay que saber que llevar una bici no es cultura, no es parte de la cultura senegalesa. Y lo demás cuando tienes una bici, es que piensan que es un juguete. Vale, no es parte de

la cultura senegalesa, es un juguete y tal. Pero en Palmarin en eso lo hemos pasado ya.” (EIP_CoordinadorBSF-Senegal-190422)

En la actualidad, la aceptación de las bicicletas como medio de transporte entre los/as estudiantes es cada vez más común, así como entre las familias y los equipos educativos. Según un ex-colaborador (EIP_ColaboradorBSF-Senegal-130622): *“No solo los padres de familia han aceptado el proyecto, los alumnos también lo han adoptado, pero también la administración y los profesores han aceptado. Porque esto es una cadena”*.

Sin embargo, es importante tener en cuenta que el valor que los/as estudiantes asignan al proyecto está relacionado con la importancia que le otorgan a la educación, lo cual puede verse influenciado por el discurso recibido en sus hogares, su rendimiento académico y los mensajes del Estado, de la importancia de la educación para ascender en la escala social. Esta percepción del proyecto refleja la complejidad de abordar la aceptación de la bicicleta como un medio de transporte en el contexto cultural y socioeconómico de Senegal.

B_ Medioambientales

La incorporación del uso de las bicicletas responde a la necesidad de hacer más accesibles los centros educativos a los/as estudiantes y al mismo tiempo, aporta beneficios medioambientales, aunque en algunos casos provoca contradicciones y lecturas diferentes. Por una parte, este supuesto beneficio supone que es una identificación realizada por la “desviación blanca”.

“(…) esto es una desviación blanca. En general no hay muchos coches. Entonces la bici no es más sostenible ambientalmente. O sea, es aquí que estamos reduciendo el número de vehículos motorizados para pasar a la bici, pero allí, o sea, van en carreta o van a pie. Entonces no es más sostenible a nivel ambiental ir en bici porque son hierros y también son neumáticos.

O sea, podríamos incluso decir que puede ser menos sostenible. No está sustituyendo al coche. Por tanto, a nivel en términos de sostenibilidad ambiental, no sería el caso.”

(EGP2_ResponsablesBSF-190422)

Por otra parte, un beneficio más sostenido y amplificado es la percepción por los diversos agentes del Senegal que el proyecto contribuye a la influencia hacia un cambio cultural más global, que tiene que ver con la incorporación de la bicicleta en la cotidianidad de la población:

“Así que vamos en bicicleta a resolver un pequeño problema y volvemos. Y en eso consiste el ciclismo. Empieza a formar parte de nuestro modo de vida y de transporte. Así que para ir al trabajo o para hacer frente a pequeños problemas rápidamente (vamos en bicicleta) en lugar de esperar al coche”

(EIP_Contable_LycéePalmarin-190422)

En el municipio ubicado el centro educativo de Palmarin es habitual ver bicicletas amarillas, pero también desde hace diversos años otras bicicletas de otros/as estudiantes y habitantes de la población que han percibido los beneficios de trasladarse con este medio de transporte.

“Sí, así es. Así que es cierto que el verano no está en la escuela, sino en la comunidad. Así que el proyecto tiene un impacto social, una cultura del desarrollo, la cultura del ciclismo, así que ya se va a ver. (..) En cada familia, hay bicicletas, por lo que es parte de la realidad, de la vida.” (EGP_Dirección-LyceéPalmarin-270622)

A su vez, culturalmente hablando, la incorporación de la bicicleta contribuye a una mayor demanda de proyectos como el de BSF a lo largo del territorio senegalense.

“Incluso el ministerio ha pensado ahora en realizar proyectos nacionales (...) no solo en los institutos, sino en las universidades. Porque la mayoría de las veces, los institutos y las universidades están situados fuera de las zonas urbanas, lo que significa que los estudiantes necesitan transporte para desarrollarse.” (EIP_Contable-LycéePalmarin-190422)

Este proyecto ha tenido un impacto más allá del territorio local de las escuelas participantes.

“Pero es seguro que, con los cambios, porque vemos a los estudiantes en la carretera con bicicletas y ha tenido un impacto nacional. E incluso el ministerio ha pensado ahora en dotar, en realizar proyectos nacionales. No es nuestro proyecto privado, sino que es el Ministerio el que piensa que es una posibilidad, no sólo en los institutos, sino incluso en las universidades. Porque la mayoría de las veces, los institutos y las universidades están situados fuera de las zonas urbanas, lo que significa que los estudiantes necesitan transporte para desarrollarse.” (EIP_Contable-LycéePalmarin-190422)

C_ Generación de puestos de trabajo

Un beneficio significativo para la comunidad es la generación de puestos de trabajo por la contratación de un equipo coordinador de Senegal, de mecánicos, y en parte, de los responsables del proyecto de cada centro educativo.

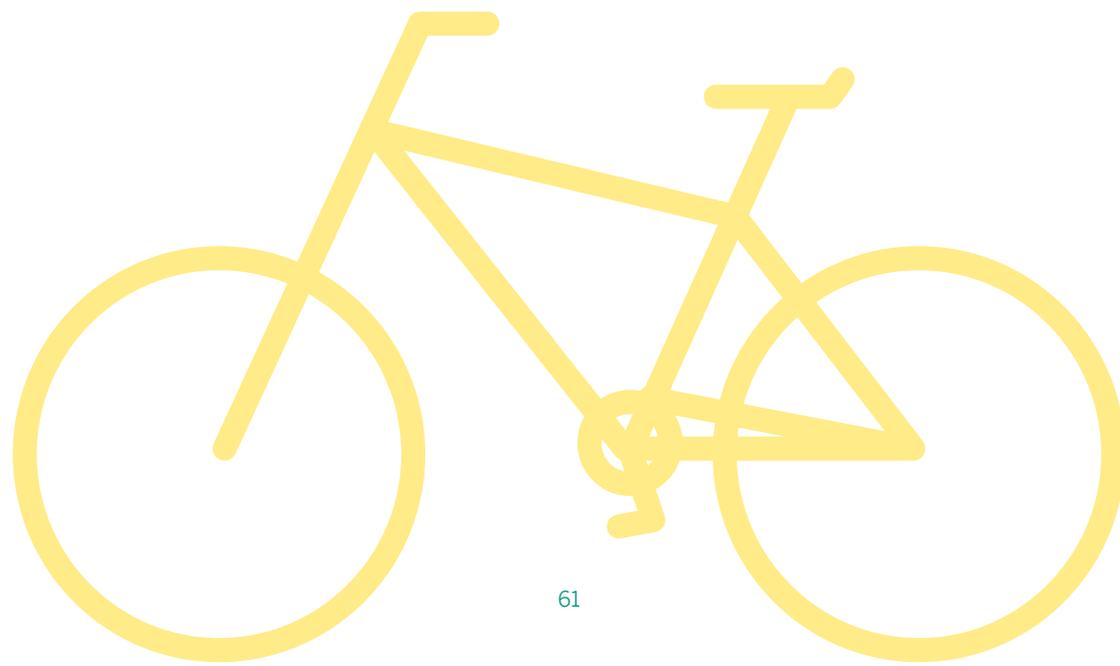
“(...) toda la comunidad se beneficia de este proyecto. Así que la base está ahí, crea puestos de trabajo. Esto significa que es positivo en la comunidad. Los mecánicos, salieron de la comunidad. Vinieron a trabajar a la escuela. Los supervisores, así que los asistentes o el coordinador. Estuvo allí, trabajó, aprendió en el instituto.” (EIP_Contable-LycéePalmarin-190422)

D_ Dimensión religiosa

Como variable emergente en los resultados ha aparecido la dimensión religiosa. En Senegal existe una presencia predominantemente musulmana representado aproximadamente el 92% de la población, el 5% son católicos y el 2% animistas (Wehbe et al., 2011).

En la región estudiada existe una importante presencia de familias cristianas, las cuales manifiestan la importancia de que sus hijos/as puedan acudir a las clases de formación religiosa, la catequesis, para poder recibir el sacramento de la comunión. Por ello, este proyecto, permite a los/as chicos/as utilizar la bicicleta para ir a dichas clases. *“Para nosotros los cristianos es necesario hacer la comunión (...). Antes de hacer la comunión. Están obligados a estudiar, a hacer el catecismo de octubre hasta mayo o en junio.”*

(EIP2_AdministrativaBSF- Senegal-280622)





4

CONCLUSIONES

A lo largo de la evaluación realizada, se ha podido reconstruir la evolución y la implementación del proyecto, analizando el impacto que el proyecto BICICLETAS PARA LA EDUCACIÓN ha tenido en la vida de los/as estudiantes, sus familias y las comunidades rurales en Senegal beneficiadas y sus correspondientes centros educativos. Este informe destaca que el proyecto consigue con éxito facilitar el acceso y los desplazamientos diarios de los/as estudiantes de secundaria a sus centros educativos mediante la entrega de bicicletas, finalidad prioritaria del proyecto de cooperación. La evaluación ha contado con la participación activa de más de 80 agentes, como el equipo directivo de la asociación BICICLETAS SIN FRONTERAS (BSF), el equipo coordinador senegalés, los centros educativos, alumnos/as, familias y otros miembros de las comunidades.

El contexto en el que se desarrolla este proyecto educativo revela diversas dificultades en el sistema educativo rural, como la falta de recursos, la sobrepoblación de estudiantes, el acceso limitado a la educación y su continuidad, y las dificultades económicas. Sin embargo, también se identifican potencialidades, como la participación estudiantil y la estrecha colaboración entre padres, madres y el sistema educativo. Las comunidades rurales se caracterizan por su ubicación aislada, baja densidad poblacional, economía agrícola y conexión con la naturaleza. La implementación del proyecto, en este contexto, se muestra como una oportunidad para mejorar el acceso y la calidad de la educación en beneficio de los/as niños/as y adolescentes.

El proyecto ha experimentado una evolución favorable desde su implementación en 2015. Ha logrado una creciente aceptación comunitaria y una valoración positiva más allá de las fronteras senegalesas. En estos años de desarrollo, ha habido tres fases de desarrollo:

- 1_ Origen (2015–17)
- 2_ Consolidación (2018–21)
- 3_ Expansión (2021–23)

En dichas fases, se ha ampliado notablemente la cantidad de institutos y escuelas beneficiadas y el número de bicicletas entregadas.

Aunque han surgido algunas dificultades, como la desconfianza inicial y el puntual uso indebido de las bicicletas, el proyecto ha logrado superar obstáculos y mejorar continuamente. La implicación de un equipo humano tanto en Cataluña como en Senegal ha sido fundamental para el éxito del proyecto, al igual que el trabajo conjunto con los/as docentes y equipos directivos. Su implementación ha favorecido la construcción de talleres y aparcamientos para las bicicletas, así como la selección y formación de mecánicos de estas en cada centro educativo. La diversificación de centros ha permitido ampliar las oportunidades para más alumnos/as de comunidades rurales senegalesas. A pesar de las dificultades, las soluciones del proyecto a lo largo de estos ocho años incluyen la introducción de bicicletas fabricadas por el proyecto, la creación de un equipo local, la disminución de las cuotas y el apoyo de agentes comunitarios.

Asimismo, hemos podido identificar beneficios en clave educativa, de género, económica y comunitaria. En cuanto a los beneficios educativos, el proyecto contribuye a garantizar el derecho a la educación de los niños/as y adolescentes. Concretamente, ha favorecido que tengan un nivel de asistencia regular a

la escuela, cumpliendo con los horarios lectivos. Ello repercute positivamente y de forma directa en la mejora de su rendimiento académico y a la evolución de su aprendizaje, lo cual permite, a su vez, mejorar significativamente las calificaciones y promueve que los/as estudiantes puedan continuar con estudios superiores.

La preservación del estado físico relacionada con el uso de la bicicleta como medio de transporte saludable, se vincula con la mejora del rendimiento escolar de los/as jóvenes. Abordar las condiciones de acceso a la escuela a través de las bicicletas favorece a los/as estudiantes tener una mayor predisposición al estudio con una adecuada condición física y, a su vez, reduciendo el tiempo destinado en los trayectos de ida y vuelta de la escuela. Esta disminución de tiempo les permite destinar más horas al descanso, a las tareas escolares y también a otro tipo de actividades.

En cuanto a los beneficios en clave de género, se destacan los retos derivados de las desigualdades entre los/as estudiantes; desigualdades de las que la Fundación era consciente, pero que la presente evaluación ha permitido dimensionar. Aunque BICICLETAS PARA LA EDUCACIÓN está destinado a toda la población en edad escolar, hay algunas cuestiones que interfirieron y interfieren en el acceso de las chicas: la mayor sensación de peligro, concepción de soledad en los trayectos, mayor sensación de fatiga y mayor ocupación en tareas del hogar que se les asocian. No obstante, la sensibilización de los equipos educativos, de las familias y de las estudiantes ha revertido estas dificultades y en el año 2022 estas personas reconocen la potencialidad del proyecto en relación a las chicas: las protege de peligros durante el trayecto (posibles abusos), el uso de las bicicletas respecto a la normativa de utilizarlas con fin educativo (menos retiradas y más continuidad) y el mayor descanso de las madres que no las tienen que acompañar en los largos recorridos hacia el instituto o escuela.

Por todo ello, las chicas son susceptibles de beneficiarse del proyecto con un impulso en clave de género que tenga en cuenta dichos retos.

Los beneficios económicos tienen que ver con el ahorro económico de las familias. El proyecto de bicicletas, a pesar de requerir el pago inicial que se ha visto reducido, ha demostrado ser una inversión rentable para las familias. El ahorro se evidencia tanto en la disminución de los gastos de transporte como en la posibilidad de regresar a casa para comer, lo que evita el coste del comedor. Por lo tanto, las bicicletas contribuyen a disminuir los gastos generales de las familias, lo que se traduce en un mayor margen financiero para enfrentar otras necesidades en una economía familiar tan precaria. Sin embargo, es esencial reconocer y abordar la situación de las familias más vulnerables que, a pesar del ahorro que significa la bicicleta, no pueden acceder a ella por su situación de especial vulnerabilidad.

En cuanto a la dimensión de beneficios comunitarios, la repercusión que ha tenido el proyecto de BSF en Senegal ha promovido un cambio cultural en lo que refiere a la concepción de la educación y la utilización de la bicicleta como medio de transporte para incentivarla, ya que ha tenido un gran impacto en el incremento del alumnado en la escuela. Además, con su implementación, se han generado nuevos puestos de trabajo contratando un equipo coordinador del territorio, mecánicos y la dedicación de un tiempo remunerado de los responsables/interlocutores de los centros educativos. Otros beneficios identificados tienen que ver con el medioambiente, puesto que la incorporación del uso de las bicicletas responde a la necesidad de hacer más accesibles y sostenibles los trayectos hacia la escuela; asimismo ha supuesto que el propio territorio incorpore la bicicleta como un medio de transporte viable y beneficioso para otros miembros de la comunidad.

La evaluación de BICICLETAS PARA LA EDUCACIÓN ha evidenciado que este proyecto ha logrado alcanzar resultados positivos en múltiples aspectos. Desde la mejora del acceso a la educación y el rendimiento académico de los/as estudiantes, hasta el impacto en el ahorro económico de las familias y el fortalecimiento comunitario. Con la participación activa de diversas partes interesadas, el proyecto ha dejado una huella significativa en la vida de los/as beneficiarios/as y en el camino hacia un futuro más próspero para las comunidades rurales en Senegal. Podríamos sintetizar el éxito de este proyecto con el sentimiento de orgullo que aparece en las familias cuando los/as hijos/as son seleccionados para recibir la asignación de una bicicleta y con lo que ello les va a representar en sus vidas.



5

RECOMENDACIONES

Con base en los resultados de la evaluación del proyecto, se presentan las siguientes propuestas para mejorar y expandir su alcance y beneficios:

1_ Incentivar la recogida de datos para analizar la incidencia del aprendizaje:

Es fundamental implementar un sistema de recopilación de datos más exhaustivo para evaluar continuamente el impacto del proyecto en el rendimiento académico y el aprendizaje de los/as estudiantes beneficiarios/as. A parte de datos cuantitativos recogidos por los centros educativos, relativos a calificaciones (nota media de los últimos 2 años antes de empezar a utilizar la bicicleta y nota media de cada curso escolar una vez se empieza a participar en el proyecto) y asistencia (pre y post), los datos cualitativos que emergen de evaluaciones como la presente, pueden ser de gran interés para una comprensión global de los efectos del proyecto, incluyendo aspectos como las percepciones y experiencias de los/as estudiantes y sus familias. Dichas evaluaciones podrían realizarse cada 2 o 3 años.

2_ Continuar con el diagnóstico de nuevas escuelas siendo coherentes con la estructura de la entidad:

El proyecto debe seguir identificando escuelas adicionales en las zonas rurales próximas a los territorios en los que actualmente se implementa el proyecto, pensando en las que podrían beneficiarse de la labor de BSF. En la línea de lo que se ha venido



haciendo, es esencial llevar a cabo un diagnóstico adecuado para asegurar que las escuelas seleccionadas cumplan con los criterios establecidos y tengan necesidad de apoyo. Mantener la coherencia en la selección de escuelas garantizará la distribución eficiente de los recursos de los que se dispone.

3_ Atender a las familias especialmente vulnerables:

Para acompañar a las familias más vulnerables y garantizar su participación en el proyecto, se debe considerar la posibilidad de asignar fondos adicionales para cubrir el coste de las bicicletas en casos de dificultades económicas extremas. Además, se recomienda contratar a un/a trabajador/a social que pueda identificar y brindar apoyo, seguimiento y asistencia personalizada a las familias y estudiantes con dificultades, asegurando que los/as que más lo necesiten puedan acceder a las oportunidades educativas que brinda el proyecto. En caso de que no se consiga un/a profesional en el territorio, se podría explorar la posibilidad de contactar con uno/a de la zona a través del contacto ya existente entre el grupo de investigación GRITS de la Universitat de Barcelona y la Ecole nationale des Travailleurs sociaux spécialisés (ENTSS) de Dakar.

4_ Equilibrar en clave de género el número de alumnos/as beneficiarios/as:

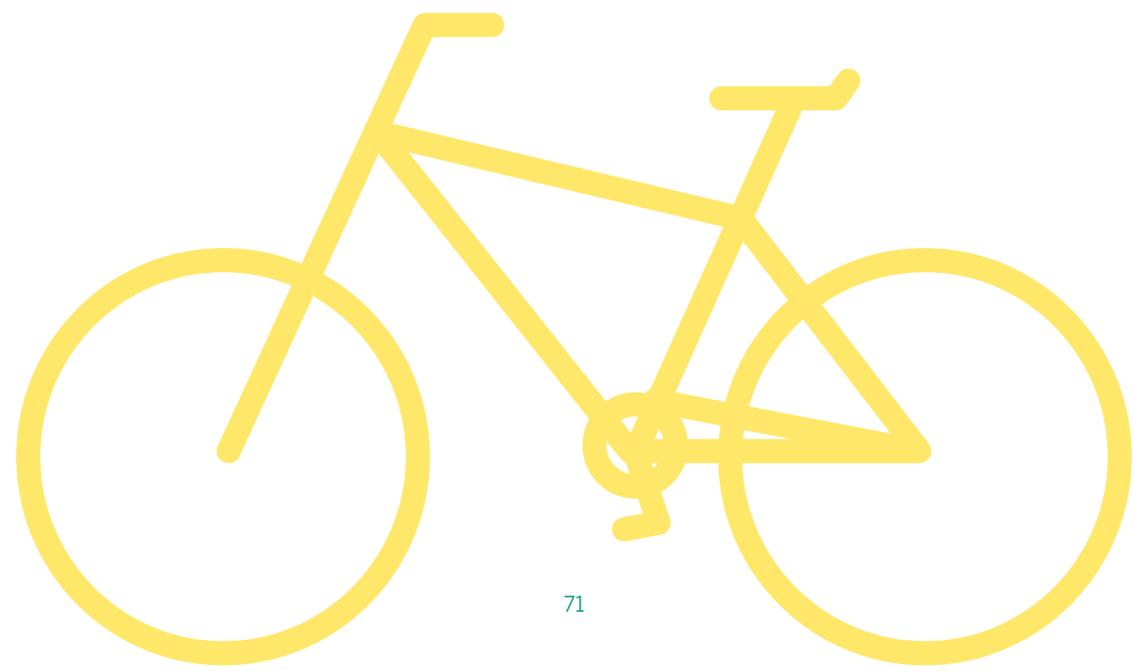
Es esencial promover la igualdad de género en el acceso a las bicicletas y, por ende, a la educación. Se debe realizar un esfuerzo adicional para abordar las barreras de género identificadas en el proyecto. Esto puede incluir campañas de sensibilización a centros educativos y familias sobre la importancia de la educación para niñas y adolescentes, así como el fomento de

entornos de apoyo para que las chicas puedan utilizar las bicicletas con confianza. Asimismo, se pueden implementar acciones específicas para empoderar a las chicas en su camino hacia la educación.

5_ Continuar construyendo talleres y espacios de almacenamiento para guardar las bicicletas durante los periodos vacacionales:

Es necesario asegurar que las bicicletas estén protegidas y en buen estado durante los periodos de vacaciones escolares. Continuar construyendo talleres y espacios de almacenamiento adecuados en las escuelas permitirá mantener las bicicletas seguras y en condiciones óptimas para su uso continuo.

Con el apoyo de estas iniciativas, se puede continuar construyendo un futuro prometedor para las comunidades rurales en Senegal y empoderando a los/as niños/as y adolescentes a través de la educación y el acceso a medios de transporte sostenibles.





6

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AUDA-NEPAD (2022). *Senegal*. <https://www.nepad.org/countries/senegal>
- Bardin, L. (1996). *Análisis de contenido*. Akal. 2ª edición.
- Chambers, R. (1997). *Whose Reality Counts? Putting the first, last*. Intermediate Technology Publications.
- Fernández-Baldor, A; Boni, A. (2011). Evaluación de proyectos de cooperación para el desarrollo. *Una contribución desde el enfoque de capacidades. Ponencia presentada en el V Congreso de Universidad y Cooperación al Desarrollo*. Cádiz, 6–8 de abril.
- Fetterman, D. (2001). *Foundations of Empowerment Evaluation*. Sage. Thousand Oaks.
- Fundación Utopia (2022). *Bicicletas Sin Fronteras: Damos bicis para cambiar vidas*. www.bicicletassinfronteras.org/
- Fundación Vicente Ferrer (2020). “*Bicicletas con poder*”. *Únete al reto para evitar 600 adolescentes de la India rural abandonen sus estudios*. <https://fundacionvicenteferrer.org/es/noticias/bicicletas-con-poder-unete-al-reto-para-evitar-600-adolescentes-de-la-india-rural>
- Hidalgo, A. A. (2018). Cooperación internacional al desarrollo: escuchando al sur. En: *Educación e Inclusión: Aportes y perspectivas de la Educación Comparada para la Equidad* (pp.653–658). Servicio de Publicaciones. <http://doi.org/10.25145/c.educomp.2018.16.079>

- Krippendorff K. (1980). *“Content análisis: an introduction to its methodology”*; Beverly Hills, California. Existe una traducción en español bajo el título *“Metodología de análisis de contenido, teoría y práctica”*; Paidós, Barcelona.
- Le Quotidien (2022). *Pour le paiement des salaires de 5000 enseignants: Abdou Faty brandit le boycott des cours*. <https://le-quotidien.sn/pour-le-paiement-des-salaires-de-5000-enseignants-abdou-faty-brandit-le-boycott-des-cours/>
- Llevot, N. (2012). La importancia del MARABOUT en la educación de la sociedad senegalesa. *Arxius de ciències socials*, 26, 37–49.
- Paz y Desarrollo (2020). *Estrategia País Senegal 2020-2024. Hacia un desarrollo sostenible: Participación activa para disminuir las desigualdades y vulneración de derechos de las personas*. www.pazydesarrollo.org/wp-content/uploads/2020/09/PLAN-ESTRATEGIA-SENEGAL-Anexo-8.-Estrategia-Pai%C3%81s-Senegal.pdf
- Seye Djité, S. (2019). Organización del sistema educativo Senegalés. *MLS Educational Research*, 3(1), 79-92. Doi: 10.29314/mlser.v3i1.86
- Wehbe, C., Corral, S., & Cova, F. (2011). *Senegal 1970–2040: Evolución y escenarios futuros*. <http://hdl.handle.net/10071/2395>
- Xaley (2018). *La situación de la educación de las niñas en Senegal*. <https://xaley.org/wp-content/uploads/2019/02/Estudio-situacion-CC%81n-nin-CC%83as-senegal.pdf>



AUTORÍA

Violeta Quiroga

Diplomada en Trabajo Social, Licenciada y doctora en Antropología Social y Cultural. Profesora de la UFR—Escola de Treball Social e Investigadora Principal del Grupo de Investigación consolidado GRITS de la Universitat de Barcelona. Especialista en infancia y adolescencia en situación de vulnerabilidad, también en contextos migratorios; barrios en situación de exclusión social; y en Trabajo Social, especialmente en metodologías participativas.

Marta Arranz

Diplomada y Graduada en Trabajo Social y doctora por la Universidad de Barcelona. Profesora de la UFR—Escola de Treball Social e investigadora de GRITS. Especialista en infancia en situación de vulnerabilidad, atención temprana y Trabajo Social.

Joan Casas

Graduado en Trabajo Social, Máster en Antropología y Etnografía y doctorando en la Universitat de Barcelona. Investigador predoctoral FPU (Ministerio de Universidades) en la UFR—Escola de Treball Social y miembro de GRITS. Especialista en soledad, envejecimiento, diversidad y Trabajo Social.

