



Barreras para el desplazamiento activo al centro escolar **del alumnado** **de educación primaria** **de la ciudad de Huesca**

Informe 2

Huesca, Septiembre 2018

COORDINACIÓN del INFORME:

Javier Zaragoza, Sergio Estrada, Ana Corral, Alberto Aibar y Eduardo Ibor
(Proyecto Capas-Ciudad)

Ester Ayllon, Nieves Moyano, Silvia Martínez y M^a Ángeles Eito
(Proyecto La Ciudad de las niñas y los niños)

*Si te interesan los siguientes documentos, que aparecen citados en el texto, ponte en contacto con nosotros en: www.capas-c.eu/profesionales

Edificio Empresa y Gestión Pública - Despacho 46

Ronda Misericordia, 1 - 22001 Huesca

unizar@capas-c.eu • 974 29 25 81

www.capas-c.eu

 @capas-ciudad



Este proyecto ha sido cofinanciado al 65% por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) a través del Programa Interreg V-A España-Francia-Andorra (POCTEFA 2014-2020). El objetivo del POCTEFA es reforzar la integración económica y social de la zona fronteriza España-Francia-Andorra. Su ayuda se concentra en el desarrollo de actividades económicas, sociales y medioambientales transfronterizas a través de estrategias conjuntas a favor del desarrollo territorial sostenible.

Índice

1.- CONSIDERACIONES PREVIAS

2.- RESULTADOS

- 2.1. Barreras percibidas por el alumnado para el desplazamiento activo (ir andando) al centro escolar. Diferencias por género.*
- 2.2. Barreras percibidas por el alumnado para el desplazamiento activo (ir andando) al centro escolar. Diferencias por el modo habitual de desplazamiento (pasivo – activo).*
- 2.3. Barreras percibidas por los padres y madres hacia el desplazamiento activo (ir andando) al centro escolar.*
- 2.4. Barreras percibidas por los padres y madres hacia el uso de la bicicleta para desplazarse al centro escolar.*
- 2.5. Barreras percibidas (ir andando) por los padres y madres de los niños que se desplazan de forma pasiva.*
- 2.6. Barreras percibidas (ir en bicicleta) por los padres y madres de los niños que se desplazan de forma pasiva.*

3.- CONCLUSIONES

4.- IMPLICACIONES PRÁCTICAS

5.- BIBLIOGRAFÍA

1.

Consideraciones previas

El constante crecimiento de los núcleos urbanos de los últimos años está conllevando una mayor congestión, un excesivo aumento del tráfico, y unos daños en el medio ambiente preocupantes. Esta situación genera la necesidad de establecer nuevos diseños y escenarios urbanos más eficientes y sostenibles. El desafío del fomento de la movilidad activa y sostenible es mundial. La movilidad activa al centro escolar (nos referimos a una forma de desplazarnos que implica actividad física, y que incluye ir andando, ir en bicicleta u otras formas activas de desplazamiento), es una de las recomendaciones realizada por la American Academy of Pediatrics (2006). Además de favorecer ciudades más ecológicas, saludables y sostenibles, la movilidad activa puede ser una buena oportunidad para incrementar los niveles de actividad física entre la población joven (Morency, Demers, 2010). Unido a este aumento de los niveles de actividad física, el desplazamiento activo está relacionado con mayores niveles de capacidad cardiorrespiratoria (Hamer, Chida, 2008), niveles más bajos de grasa corporal (Davison, et al., 2008), y un menor riesgo de enfermedades cardíacas (Andersen et al., 2011). No obstante, a pesar de estos beneficios, diferentes estudios a nivel internacional han mostrado un descenso en el porcentaje de la población escolar que va andando al colegio en los últimos tiempos (Davison et al., 2008), ocurriendo lo mismo en población española (Chillon et al., 2013).

Desde la perspectiva del modelo ecológico, en el que el ser humano vive dentro en un ambiente social, son múltiples los factores que influyen en la decisión de cómo desplazarse al colegio (Sallis et al., 2006). La percepción e identificación de las barreras o de los limitantes al acceso y utilización de los medios de transporte activo resulta fundamental ya que constituye uno de los principales factores que pueden influenciar el desplazamiento activo al centro escolar (Villa-González et al., 2012). En la mayoría de los estudios internacionales realizados, las principales barreras por las que los y las jóvenes utilizan en menor medida modos de desplazamiento activos, destacan las barreras ambientales, de seguridad y de planificación o psicosociales (Forman et al., 2008).

La influencia de los padres y madres en los comportamientos y decisiones de sus hijos resulta decisiva en las edades que afectan a la etapa de Primaria (Lam, 2001). Sin embargo, hay que destacar que las madres y los padres suelen desempeñar diferentes roles en la vida familiar. Las madres suelen estar más comprometidas con el cuidado infantil y el apoyo logístico (p.ej., llevar a sus hijos a las actividades extraescolares), mientras que los padres son más propensos a influenciar determinados comportamientos como la práctica de actividad física, utilizando intencionalmente su propio comportamiento como modelo para fomentar el comportamiento de sus hijos (Davison et al., 2003).

La percepción de las barreras por parte de las madres y de los padres hacia el desplazamiento activo puede resultar diferente (Aibar, Mandic, Generelo, Gallardo, Zaragoza, 2018), lo que puede conllevar una influencia específica hacia el desplazamiento activo. Por tanto, el conocimiento e identificación de las barreras que influyen en el desplazamiento activo al centro escolar en un contexto determinado y en un sector poblacional concreto, nos permitirá diseñar e implementar estrategias que favorezcan este comportamiento.

Este informe, es continuación del informe denominado “Los patrones de desplazamiento al centro escolar del alumnado de educación primaria de la ciudad de Huesca”. El objetivo de este informe es presentar las principales barreras percibidas hacia el desplazamiento activo al centro escolar, tanto por el alumnado de Educación Primaria de la ciudad de Huesca como por sus padres y madres. Participaron 1.299 escolares de Educación Primaria (4º-5º-6º curso), 784 niños y 775 niñas (media edad 10.60 años) de 11 centros de la ciudad de Huesca. Los escolares de los que se aportan datos son aquellos que viven en la ciu-

dad de Huesca (total de 1.156 alumnos), es decir, todos aquellos que viven a una distancia máxima entre el domicilio y el centro escolar de 4.500 metros. En cuanto a las familias participaron un total de 691 padres y 793 madres.

Para conocer las barreras percibidas hacia el desplazamiento activo por parte de los niños, utilizamos la Escala BATAACE, validada por Molina-García, Queral, Esteban, Álvarez, Castillo, (2016) en población joven española. Para conocer la percepción de barreras hacia el desplazamiento activo por parte de los padres, utilizamos un cuestionario adaptado a la población española por Huertas-Delgado et al. (2017). Las barreras percibidas analizadas mediante estos cuestionarios incluyen barreras relacionadas con las siguientes dimensiones: distancia percibida, tráfico, infraestructura para andar o ir en bicicleta, seguridad, conveniencia de utilizar medios activos de desplazamiento, acompañamiento, requerimientos logísticos necesarios, interés para utilizar medios activos de desplazamiento y tiempo meteorológico.



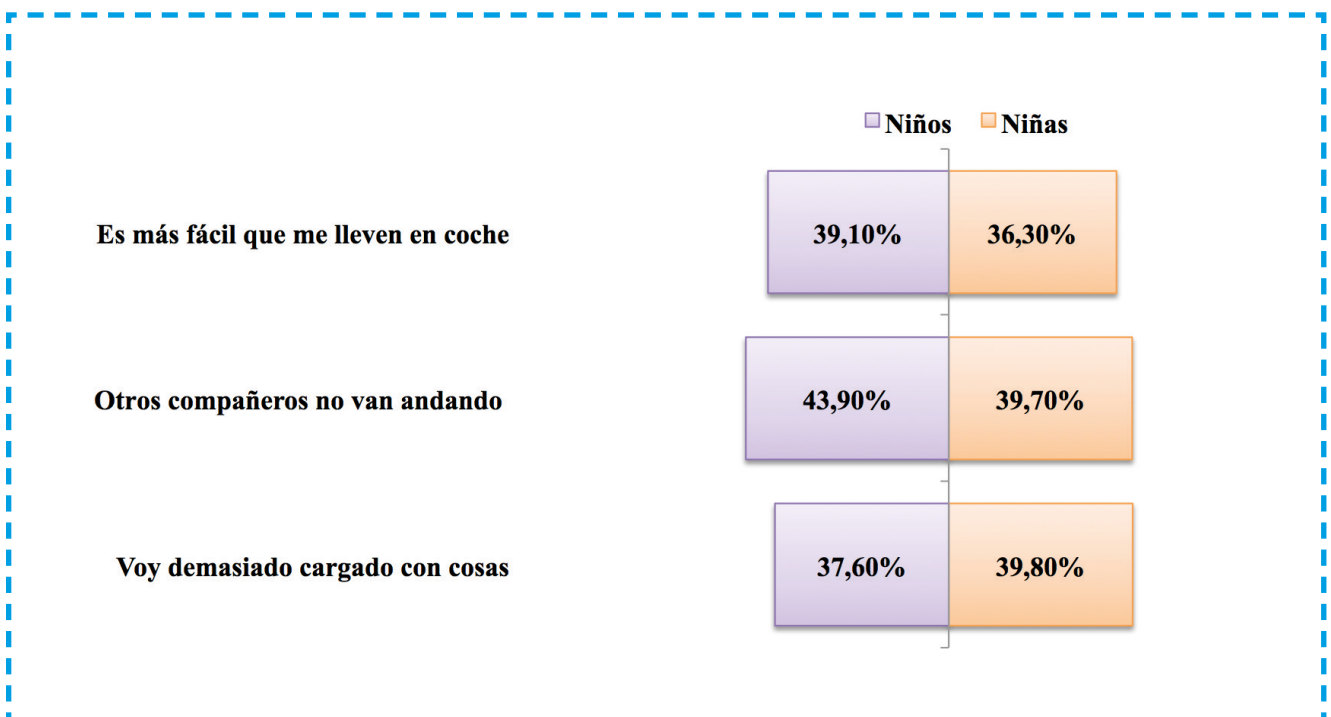
2

Resultados

A continuación se muestran las principales barreras percibidas, tanto por el alumnado como por sus padres y madres, respecto a la utilización del desplazamiento activo al centro escolar.

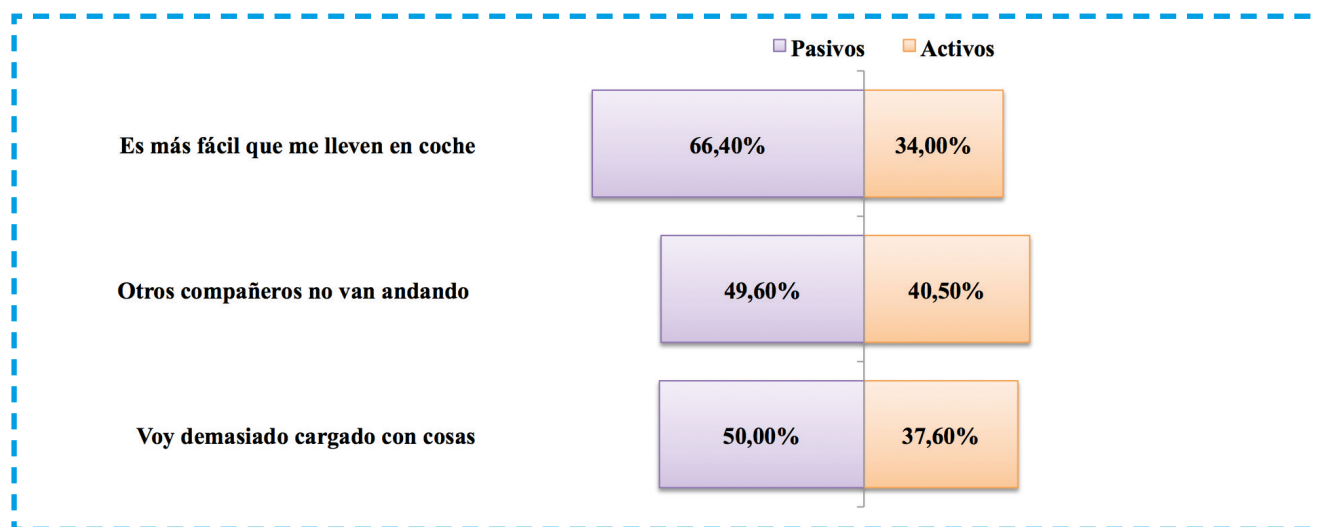
PERCEPCIÓN BARRERAS POR PADRES Y MADRES

2.1. Barreras percibidas por el alumnado para el desplazamiento activo (ir andando) al centro escolar. Diferencias por género.



Tanto para los niños como para las niñas, las principales barreras percibidas son de tipo psicosocial y de planificación. Mientras que en los niños las barreras más señaladas hacen referencia a que “otros compañeros no van andando” y “es más fácil que me lleven en coche”, las niñas señalan que las principales barreras son “voy demasiado cargada con cosas” y “otros compañeros no van andando”.

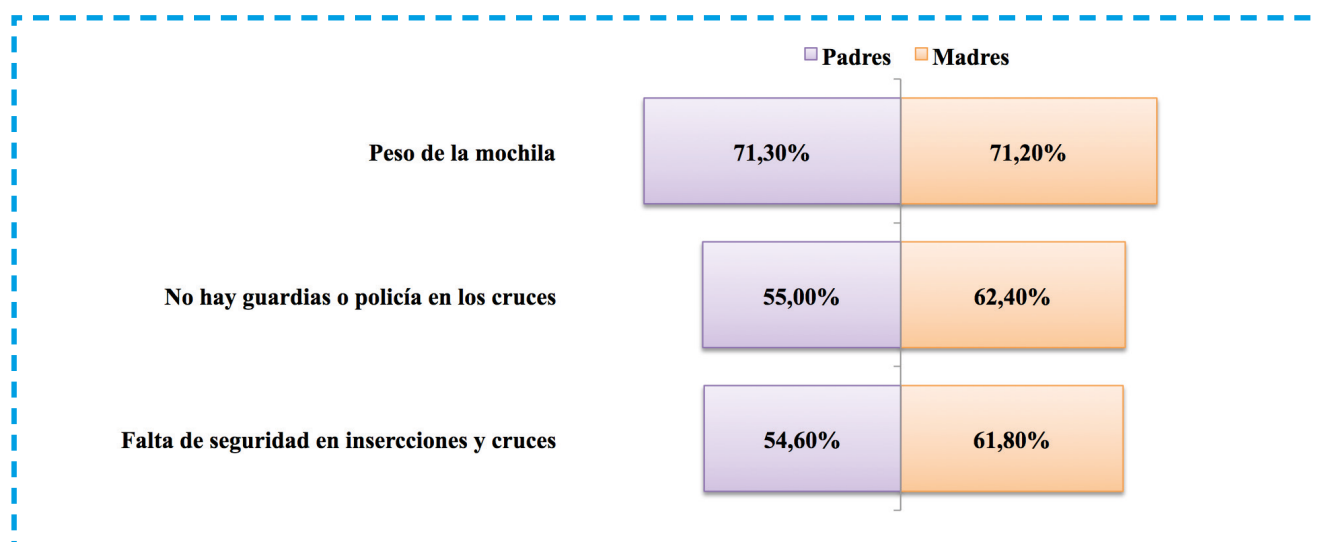
2.2. Barreras percibidas por el alumnado para el desplazamiento activo (ir andando) al centro escolar. Diferencias por el modo habitual de desplazamiento (pasivo – activo).



Tanto para los alumnos activos como pasivos en su desplazamiento (andar), las principales barreras percibidas son de tipo psicosocial y de planificación. Para el 66,4% de los alumnos pasivos en su desplazamiento, la principal barrera percibida es una barrera de planificación/psicosocial, concretamente “es más fácil que los lleven en coche”. Para el 40,5% de los alumnos considerados activos, la principal barrera percibida es “otros compañeros no van andando”.

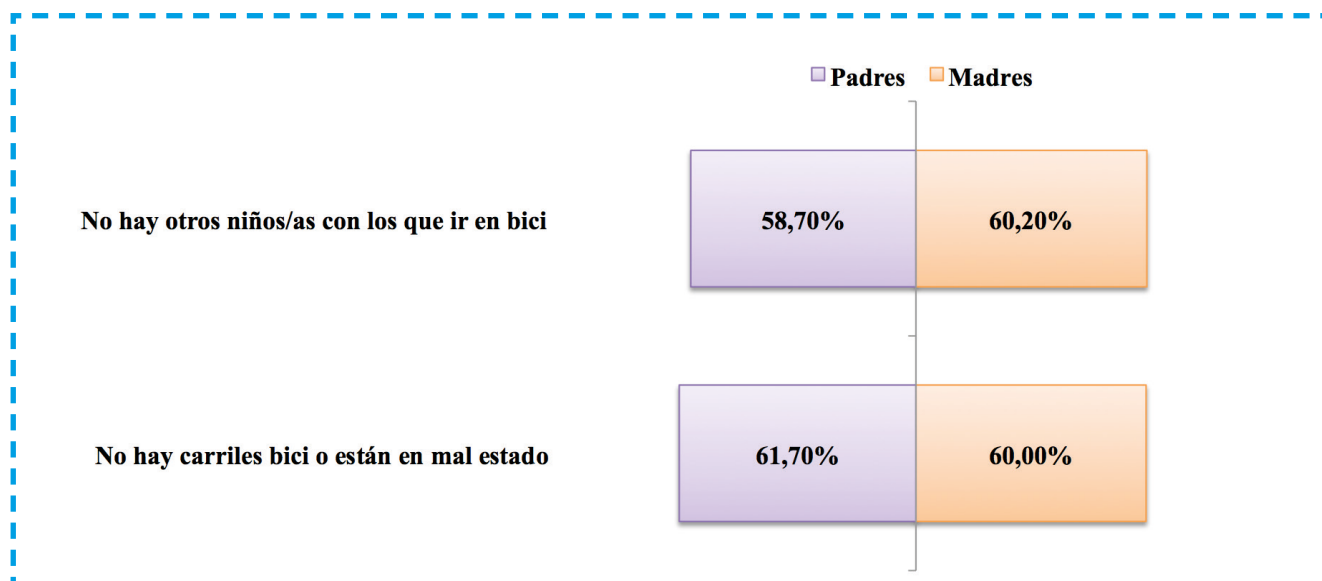
PERCEPCIÓN BARRERAS POR PADRES Y MADRES

2.3. Barreras percibidas por los padres y madres hacia el desplazamiento activo (ir andando) al centro escolar.



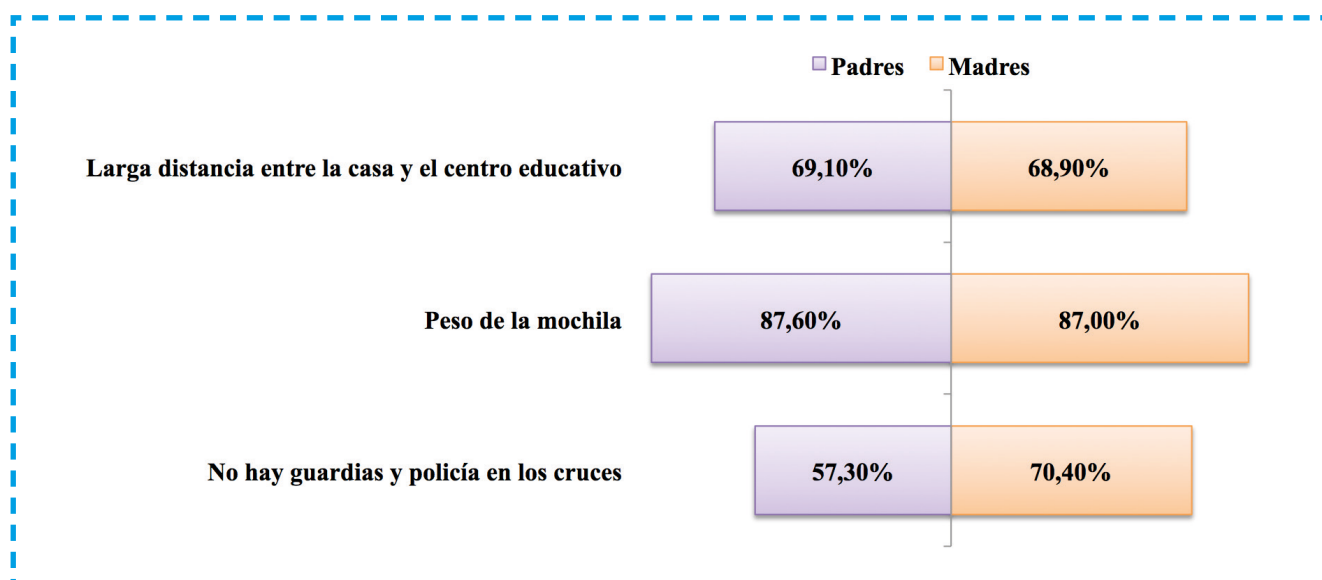
Tanto padres como madres (71,3% y el 71,2% respectivamente) señalan que la principal barrera que perciben hacia el desplazamiento activo (ir andando) de sus hijos es el “peso de la mochila” (barrera categorizada como de tipo psicosocial/planificación). Es necesario señalar que las barreras relacionadas con la seguridad “no hay guardias o policía en los cruces”, “falta de seguridad en cruces”, son destacadas por más del 50% de ambos progenitores, con especial relevancia para las madres.

2.4. Barreras percibidas por los padres y madres hacia el uso de la bicicleta para desplazarse al centro escolar.



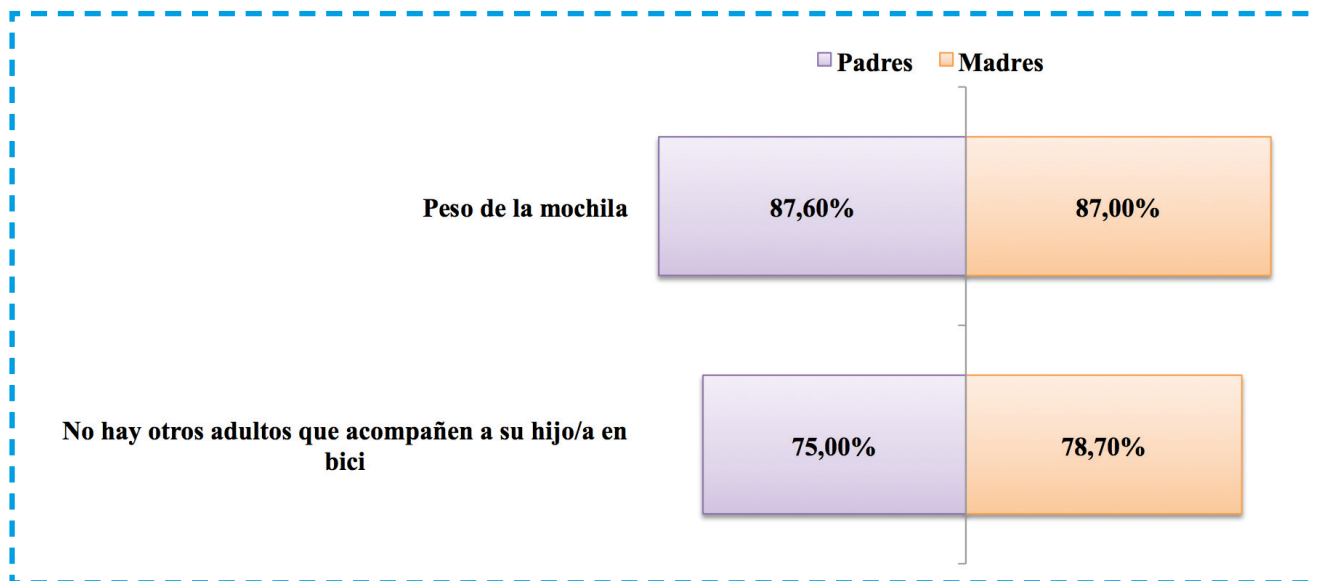
Las principales barreras percibidas tanto por padres y madres son de tipo psicosocial y ambiental. La barrera “no hay otros niños-as con los que ir en bicicleta”, y la ausencia o mal estado de los carriles bici “no hay carriles bici o están en mal estado”, son las principales barreras para utilizar la bicicleta para aproximadamente el 60% de los padres y madres de todos los niños estudiados.

2.5. Barreras percibidas (ir andando) por los padres y madres de los niños que se desplazan de forma pasiva.



Para los padres y madres de niños considerados pasivos en su desplazamiento, las principales barreras percibidas para que sus hijos vayan andando al centro escolar, son el peso de la mochila (señaladas por aproximadamente el 87% de los padres y madres), la distancia entre la casa y el centro escolar (señaladas por en torno al 69% de los padres y madres). Para el 70,4% de las madres la barrera más relevante para que sus hijos no vayan andando al colegio es que perciban que no hay guardias y/o policía en los cruces.

2.6. Barreras percibidas (ir en bicicleta) por los padres y madres de los niños que se desplazan de forma pasiva.



Para los padres y madres de niños considerados pasivos, las principales barreras percibidas hacen referencia a las barreras de planificación y de seguridad. Un 87% de los padres y madres de estos niños/as coinciden en señalar que “el peso de la mochila” es la barrera más importante. Para el 78,7% de estas madres y el 75% de los padres, la falta de adultos que acompañen a su hijo/a en bicicleta les supone una barrera relevante para que sus hijos-as utilicen la bicicleta como medio de transporte al centro escolar.



3 ■ Conclusiones

- Las principales barreras que percibe el alumnado de Educación Primaria de la ciudad de Huesca y que les dificulta el desplazamiento activo al centro escolar son: el ir demasiado cargado con cosas, que otros compañeros no vayan andando, o que es más fácil que los lleven en coche.
- El 66,4% de los niños/as clasificados como pasivos, señalan que es más fácil que los lleven en coche a utilizar otras formas de desplazamiento, mientras que el 50% señalan que el ir demasiado cargado supone una importante barrera para desplazarse activamente.
- El peso de la mochila es la barrera más destacada por ambos progenitores para que sus hijos se desplacen activamente al colegio. Especialmente relevante para las madres son las barreras relacionadas con la seguridad como “no hay guardias o policía en los cruces” y “falta de seguridad en los cruces”.
- Las barreras de tipo psicosocial como “no hay otros niños/as con los que ir en bicicleta” y las barreras ambientales como “no hay carriles bici o están en mal estado”, son las principales barreras percibidas tanto por padres como por madres, para que sus hijos utilicen la bicicleta como medio de transporte al colegio.

4 ■ Implicaciones Prácticas

De cara a favorecer el desplazamiento activo en la ciudad de Huesca, los padres, madres y niños que cursan Educación Primaria señalan que se debería:

- Analizar junto a los equipos directivos de los centros escolares, cómo se puede aliviar el transporte diario de materiales curriculares desde casa al colegio y viceversa.
- Mejorar las infraestructuras que favorezcan el poder caminar e ir en bicicleta al centro escolar.
- Mejorar la seguridad en las calles (cruces) en aquellos itinerarios habituales para ir y volver del centro escolar.
- Estudiar y proponer estrategias, tanto desde el centro como a nivel comunitario, que potencien y favorezcan que el alumnado pueda ir acompañado al centro escolar, tanto por figuras adultas como por otros compañeros.

5 Bibliografía

- American Academy of Pediatrics, Council on Sports Medicine and Fitness.
- American Academy of Pediatrics, Council on School Health. (2006). Active healthy living: prevention of childhood obesity through increased physical activity. *Pediatrics*, 117 (5), 1834-1842.
- Morency, C., Demers, M. (2010). Active transportation as a way to increase physical activity among children. *Child Care Health Development*, 36 (3), 421-7.
- Hamer, M., Chida, Y. (2008). Walking and primary prevention: a meta-analysis of prospective cohort studies. *British Journal Sports Medicine*, 42 (2), 238-242.
- Davison, K., Werder, J., Lawson, C. (2008). Children's active commuting to school: current knowledge and future directions. *Public Health Research, practice and policy*, vol 5, 3-10.
- Chillón, P., Martínez-Gómez, D., Ortega, FB., Pérez-López, I.J., Díaz, L.E., Veses, A.M., Veiga, O.L., Marcos, A., Delgado-Fernández, M (2013). Six year trend in active commuting to school in Spanish adolescents. *International Journal of Behavioral Medicine* 20, (4), 529-537.
- Lam, L. T. (2001). "Factors Associated with Parental Safe Road Behaviour as a Pedestrian with Young Children in Metropolitan New South Wales, Australia". *Accident Analysis & Prevention*. 33(2), 203-10.
- Davison, K.K., Cutting, T.M., Birch, L.L., (2003). Parents' Activity-Related Parenting Practices Predict Girls' Physical Activity. *Med. Sci. Sports Exerc.* 35 (9), 1589-1595.
- Sallis JF, Cervero R, Ascher WW, et al. (2006). An ecological approach to creating active living communities. *Annu Rev Public Health*. 27: 297-322.
- Molina-García, J., Queral, A., Estevan I., Álvarez, O., Castillo, I. (2016). Barreras percibidas en el desplazamiento activo al centro educativo: fiabilidad y validez de una escala. *Gaceta Sanitaria*, 30 (6), 426-431.
- Forman H, Kerr J, Norman GJ, et al. (2008). Reliability and validity of destination-specific barriers to walking and cycling for youth. *Prev Med*, 46: 311-16.
- Huertas-Delgado, F.J., Herrador-Colmenero, M., Villa-González, E., Aranda-Balboa, M.J., Cáceres, M.V., Mandic, S., Chillón, P., (2017). Parental perceptions of barriers to active commuting to school in Spanish children and adolescents. *Eur. J. Public Health*. 1-6.
- Villa-González, E., Rodríguez-López, C., Huertas, J., Tercedor P., Ruiz J., Chillón P. (2012). Factores personales y ambientales asociados con el desplazamiento activo al colegio de los escolares españoles. *Revista de Psicología del Deporte*, 21, 2, 343-349.

Socios / Partenaires



**Universidad
Zaragoza**



@CAPAS-ciudad/cité



@capas-ciudad

www.capas-c.eu



@CapasCiudad



@capas-cité



Le projet a été cofinancé à hauteur de 65% par le Fonds Européen de Développement Régional (FEDER) dans le cadre du Programme Interreg V- A Espagne-France-Andorre (POCTEFA 2014-2020). L'objectif du POCTEFA est de renforcer l'intégration économique et sociale de l'espace frontalier Espagne-France-Andorre. Son aide est concentrée sur le développement d'activités économiques, sociales et environnementales transfrontalières par le biais de stratégies conjointes qui favorisent le développement durable du territoire.

El proyecto ha sido cofinanciado al 65% por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) a través del Programa Interreg V-A España-Francia-Andorra (POCTEFA 2014-2020). El objetivo del POCTEFA es reforzar la integración económica y social de la zona fronteriza España-Francia-Andorra. Su ayuda se concentra en el desarrollo de actividades económicas, sociales y medioambientales transfronterizas a través de estrategias conjuntas a favor del desarrollo territorial sostenible.