



Merellano-Navarro, E.; Morán-Toloza, A.; Araya-Retamal, A.; Herrera-Cea, O.; Herrera-González, I.; Martínez-Lara, B.; Aguilar-Valdés, M., (2025). Barreras y facilitadores percibidos por docentes de secundaria para el desarrollo del transporte activo en una ciudad de la zona centro-sur de Chile. *Journal of Sport and Health Research*. 18(1):29-42. <https://doi.org/10.58727/jsr.112377>

Original

BARRERAS Y FACILITADORES PERCIBIDOS POR DOCENTES DE SECUNDARIA PARA EL DESARROLLO DEL TRANSPORTE ACTIVO EN UNA CIUDAD DE LA ZONA CENTRO-SUR DE CHILE

BARRIERS AND FACILITATORS PERCEIVED BY SECONDARY SCHOOL TEACHERS FOR THE DEVELOPMENT OF ACTIVE TRANSPORT IN A CITY IN SOUTH-CENTRAL CHILE

Eugenio Merellano-Navarro¹; Antonia Morán-Toloza²; Aldo Araya-Retamal²; Oscar Herrera-Cea²; Ignacio Herrera-González²; Benjamín Martínez-Lara²; Mirko Aguilar-Valdés³

¹Universidad Católica del Maule, Department of Physical Activity Sciences, Faculty of Education Sciences, emerellano@ucm.cl

²Universidad Católica del Maule, Faculty of Education Sciences, antonia.moran@alu.ucm.cl; aldo.araya@alu.ucm.cl; oscar.herrera@alu.ucm.cl; ignacio.herrera@alu.ucm.cl; benjamin.martinez.01@alu.ucm.cl

³Universidad Católica del Maule, Faculty of Education Sciences, Autor de correspondencia, maguilary@ucm.cl

Correspondence to:
Eugenio Merellano-Navarro
Universidad Católica del Maule
Address
Email: emerellano@ucm.cl

Edited by: D.A.A. Scientific Section
Martos (Spain)



Received: 26/12/2024
Accepted: 06/06/2025



BARRERAS Y FACILITADORES PERCIBIDOS POR DOCENTES DE SECUNDARIA PARA EL TRANSPORTE ACTIVO DE CHILE

RESUMEN

Antecedentes: El transporte activo es considerado como una opción eficaz, económica y sustentable que favorece en la salud de la población, sin embargo, existen diferentes factores que dificultan o favorecen su utilización en contexto chileno. **Objetivo:** analizar las barreras y facilitadores percibidos por docentes de secundaria para el desarrollo del transporte activo en una ciudad de la zona centro-sur de Chile. **Metodología:** mediante un enfoque cualitativo se realizaron grupos focales (2) y entrevistas semiestructuradas (6) a docentes de establecimientos de dependencia municipal, subvencionada y particular. Se realizó un análisis de contenido y un análisis temático reflexivo para identificar unidades de significado relevantes para este estudio. Este procedimiento fue asistido por el programa NVivo-15. **Resultados:** las barreras con mayor frecuencia en los relatos son: la escasa infraestructura, las condiciones climáticas no favorables, la experiencia de traslado, la distancia (lejanía) y tiempo de traslado, la inseguridad, la sobreprotección familiar, los costos elevados y la poca cultura vial. Entre los facilitadores destacan: las condiciones climáticas favorables, la distancia (cercanía), la formación, el rol parental y la seguridad. **Discusión:** los resultados concuerdan con diferentes estudios, permitiendo profundizar y contextualizar a la realidad chilena estos hallazgos. **Conclusiones:** Estos hallazgos se pueden considerar en el diseño e implementación de estrategias que promuevan el transporte activo en los escolares.

Palabras clave: Actividad física; adolescentes; desplazamiento activo; profesores; secundaria.

BARRIERS AND FACILITATORS PERCEIVED BY SECONDARY SCHOOL TEACHERS FOR ACTIVE TRANSPORT IN CHILE

ABSTRACT

Background: Active transportation is considered an effective, economical, and sustainable option that promotes public health. However, there are various factors that hinder or promote its use in the Chilean context. **Objective:** to analyse the barriers and facilitators perceived by secondary school teachers for the development of active transport in a city in south-central Chile. **Methodology:** using a qualitative approach, focus groups (2) and semi-structured interviews (6) were conducted with teachers from municipal, subsidised and private schools. A content analysis and a reflective thematic analysis were carried out to identify units of meaning relevant to this study. This procedure was assisted by NVivo-15 software. **Results:** the most frequently reported barriers were: poor infrastructure, unfavourable weather conditions, travel experience, distance (remoteness) and travel time, insecurity, overprotection of the family, high costs and poor road culture. Among the facilitators, the following stand out: favourable weather conditions, distance (proximity), education, parental role and safety. **Discussion:** the results are consistent with different studies, allowing us to deepen and contextualise these findings to the Chilean reality. **Conclusions:** These findings can be considered in the design and implementation of strategies that promote active transportation in schoolchildren.

Keywords: Active commuting; adolescents; physical activity; secondary school; teachers.



BARREIRAS E FACILITADORES PERCEBIDOS POR PROFESSORES DO ENSINO MÉDIO PARA O TRANSPORTE ATIVO NO CHILE

RESUMO

Antecedentes: O transporte ativo é considerado uma opção eficaz, econômica e sustentável que favorece a saúde da população. No entanto, existem diferentes fatores que dificultam ou favorecem sua utilização no contexto chileno. **Objetivo:** analisar as barreiras e facilitadores percebidos por professores do ensino médio para o desenvolvimento do transporte ativo em uma cidade da região centro-sul do Chile. **Metodologia:** por meio de uma abordagem qualitativa, foram realizados grupos focais (2) e entrevistas semiestruturadas (6) com professores de estabelecimentos municipais, subsidiados e particulares. Foi realizada uma análise de conteúdo e uma análise temática reflexiva para identificar unidades de significado relevantes para este estudo. Este procedimento foi auxiliado pelo programa NVivo-15. **Resultados:** as barreiras mais frequentes nos relatos são: infraestrutura precária, condições climáticas desfavoráveis, experiência de deslocamento, distância (afastamento) e tempo de deslocamento, insegurança, superproteção familiar, custos elevados e pouca cultura viária. Entre os facilitadores destacam-se: condições climáticas favoráveis, distância (proximidade), formação, papel dos pais e segurança. **Discussão:** os resultados estão de acordo com diferentes estudos, permitindo aprofundar e contextualizar a realidade chilena dessas descobertas. **Conclusões:** Essas descobertas podem ser consideradas no projeto e na implementação de estratégias que promovam o transporte ativo entre os estudantes.

Palavras-chave: Atividade física; adolescentes; deslocamento ativo; professores; ensino médio.



INTRODUCCIÓN (INTRODUCTION)

La inactividad física ha sido reconocida como el cuarto factor de riesgo de mortalidad a nivel mundial, siendo responsable de 3,2 millones de muertes anualmente (Organización Mundial de la Salud [OMS], 2020). De acuerdo a las directrices del Plan de Acción Mundial sobre Actividad Física 2018-2030, esta problemática debe ser abordada desde un enfoque integral, que trascienda la implementación de soluciones aisladas (Organización Panamericana de la Salud [OPS], 2019). La literatura científica señala que este tipo de iniciativas se debe integrar desde los primeros años de vida, y especialmente durante la etapa escolar, ya que promueve el bienestar físico, social y psicológico, además repercute en la mejora del rendimiento académico, disminuye el estrés y la ansiedad (Poblete, 2022), y reduce el riesgo de padecer sobrepeso u otras enfermedades (Aguilar-Farías et al., 2020a).

En Chile, a pesar de los avances en términos investigativos, y de los esfuerzos que se han hecho desde la política pública, el 85% de los adolescentes no sigue las recomendaciones de actividad física mínima propuesta por la OMS (Giakoni et al., 2021). Esta situación releva que existe una gran brecha entre el diseño y la implementación de las políticas públicas que buscan abordar este problema (Aguilar-Farías et al., 2024b), de modo que hace necesario avanzar en la búsqueda de nuevas estrategias que impacten en la salud de los escolares. En este contexto, la promoción del transporte activo ha cobrado especial relevancia como una estrategia que puede favorecer el desarrollo de actividad física en edad escolar, de hecho, ha sido sugerida como una alternativa efectiva para reducir los niveles de inactividad física entre los estudiantes (Pardos-Mainer et al., 2021).

A nivel internacional, se ha logrado constatar que los escolares que se desplazan al colegio de forma activa, tienen una mejor condición física (Chillón et al., 2013) y menores niveles de grasa corporal (Laverty et al., 2021) en comparación con los que se desplazan de forma pasiva. En esta misma línea, el transporte activo en escolares ha demostrado que genera beneficios sociales y ambientales, ya que disminuye la emisión de gases de efecto invernadero, reduce la

congestión vehicular y aminora la contaminación auditiva (Rojas-Rueda et al., 2016). Sin embargo, la frecuencia con la que los escolares se transportan hacia sus escuelas de forma activa es baja, y año a año se observa una tendencia que disminuye de manera considerable (Pinillos-Patiño et al., 2022).

Hallazgos recientes revelan que existen diferentes barreras o factores que obstaculizan la opción en escolares de realizar el transporte activo, destacándose: factores psicosociales, ambientales, seguridad vial, planificación, entorno construido (conectividad de calles), y aspectos motivacionales (Aranda-Balboa et al., 2020; Forman et al., 2008). Otros estudios señalan que la condición socioeconómica de las familias (González et al., 2020), la distancia, el tiempo, el tráfico, la falta de infraestructura vial (aceras), el miedo de tener un accidente, la sobreprotección parental, el cansancio y el clima, inciden en la forma de transporte (Villa-González et al., 2012). Por otro lado, el fortalecimiento de las relaciones sociales, el disfrute y la desconexión que genera el caminar o andar en bicicleta, son relevados como facilitadores del transporte activo (Hume et al., 2007).

Considerar estos antecedentes resulta fundamental si se desea avanzar en el diseño de estrategias de que impulsen de manera efectiva el transporte activo en los escolares, no obstante, es importante señalar que las barreras (obstáculos) y facilitadores (elementos que ayudan) estén fuertemente arraigadas al contexto, por lo tanto, difieren entre los países. En Chile, las tasas de transporte activo son bajas (Marambio et al., 2020), además de un incipiente desarrollo de estrategias de promoción que consideren los factores que inciden en la decisión de utilizar el transporte activo por parte de la población escolar chilena (Chillón et al., 2019).

En este contexto, y desde una perspectiva ecológica del problema, el profesorado tiene un rol fundamental en el desarrollo y la promoción de la actividad física en general (Aibar et al., 2015), y del transporte activo en particular (Ribeiro et al., 2010). Considerando estos antecedentes, el propósito de este estudio es analizar las barreras y facilitadores percibidos por el profesorado de secundaria para el desarrollo del transporte activo en una ciudad de la zona centro-sur de Chile. Este trabajo es relevante por los siguientes motivos: (a) aporta con evidencia contextualizada a la



realidad educativa chilena; (b) permite profundizar en la perspectiva de uno de los actores involucrados, lo que contribuye a una visión general del problema; y (c) puede informar el desarrollo de políticas públicas efectivas y sostenibles en el tiempo.

MATERIAL Y MÉTODOS (METHODS)

La presente investigación se circunscribe a un paradigma interpretativo, ya que otorga la posibilidad de profundizar en la experiencia de los participantes considerando su entorno social, histórico y cultural (Creswell & Creswell, 2018). Basado en esta perspectiva, se adoptó un enfoque cualitativo, ya que ofrece una mirada comprensiva de fenómenos que son altamente complejos (Creswell & Creswell, 2018). Es importante señalar que este estudio y los procedimientos realizados fueron revisados y aprobados por del Comité de Ética Científica de la Universidad Católica del Maule (CET N°27-2024).

Participantes

Con el propósito de responder al objetivo de este estudio, la selección de los participantes se desarrolló a través de una estrategia no probabilística y por conveniencia. Se consideró como criterio de inclusión: profesores que imparten clases en la enseñanza secundaria en la ciudad de Talca (Chile), que trabajen en establecimientos educativos de dependencia municipal, particular subvencionada y privada. La decisión de utilizar a estos participantes se fundó en la necesidad de resguardar la homogeneidad entre los participantes. El tamaño final de la muestra se definió bajo criterio de saturación teórica, es decir, la recolección de datos se detuvo cuando el relato de los últimos participantes no aportaba con nuevos antecedentes (Korstjens & Moser, 2018). Finalmente, participaron 21 profesores, 13 de sexo masculino y ocho de sexo femenino. La media de la edad fue de 32 años. Tres de ellos estaban vinculados a establecimientos educativos de dependencia municipal, siete a colegios particulares subvencionados y 11 a colegios privados.

Procedimiento y técnica de recolección de datos

La recolección de datos se desarrolló en dos etapas. Primero, entre mayo y junio de 2024, se realizaron dos grupos focales, cada uno con la participación de siete profesores y dos de los autores de este estudio. Se utilizó la plataforma ZOOM, considerando la disponibilidad y comodidad de los participantes. La duración de cada encuentro fue de 70 y 80 minutos, respectivamente. Los motivos para utilizar esta técnica fueron los siguientes: (a) fomenta el intercambio y la interacción entre los participantes; (b) promueve la construcción y profundización de ideas; y (c) posee un carácter flexible que se adapta a las características grupales e individuales (Willemsen et al., 2023). En segundo lugar, y con el propósito de profundizar en los hallazgos obtenidos en la primera etapa, se realizaron siete entrevistas semiestructuradas, entre julio y agosto de 2024. En cada uno de estos encuentros participó el entrevistado y dos de los autores de este trabajo. Los participantes fueron profesores distintos a los de la primera etapa, y las entrevistas se extendieron entre 30 y 50 minutos aproximadamente. Las razones para utilizar esta técnica fueron las siguientes: (a) genera un espacio de diálogo y confianza entre investigador e investigado; (b) permite contrastar perspectivas y obtener una comprensión más precisa y profunda del tema estudiado; y (c) permite explorar y contextualizar la experiencia de los participantes (Creswell & Poth, 2017). Antes de iniciar la aplicación de estas técnicas, cada participante leyó y firmó de manera voluntaria un consentimiento informado. Se utilizó una grabadora digital para dejar registro del audio.

Análisis de datos

El procedimiento empleado para el análisis de los datos fue flexible e iterativo, ya que se inició tras la aplicación del primer grupo focal, sin embargo, y en términos generales, se distribuyó en tres etapas. Primero, cada archivo de audio fue transcrito de manera literal en un documento Word. El relato del entrevistadores y participantes fue separado en párrafos individuales. Con el propósito de resguardar el anonimato y la confidencialidad de los participantes, cada párrafo fue cifrado utilizando una sigla y un número consecutivo (P1GF1: participante uno del grupo uno; P2GF1: participante dos del grupo focal uno, etc.; o E1: entrevistado uno; E2: entrevistado dos, etc.). En segundo lugar, los documentos en formato Word fueron importados al



programa NVivo-15. Esta herramienta informática optimiza, organiza y sistematiza la información recolectada por los investigadores, lo que facilita su análisis, estudio y profundización. Específicamente, se creó un proyecto con el nombre de este estudio, y los documentos fueron sometidos a un análisis temático reflexivo (Braun & Clarke, 2021). Esta técnica ha sido ampliamente utilizada para identificar patrones o temáticas recurrentes y emergentes en datos de naturaleza cualitativa, a su vez, posiciona al investigador como un agente crítico y reflexivo durante la lectura y codificación de los hallazgos. Dos de los autores de este trabajo codificaron de manera independiente, extractos relevantes, consistentes y diferentes entre sí, luego, en una reunión donde participaron todos los autores, los códigos fueron agrupados en categorías y subcategorías., de esta manera se mitigó el sesgo de un análisis individual y se amplió la mirada interpretativa (Korstjens & Moser, 2018).

RESULTADOS (RESULTS)

El análisis de los resultados permitió identificar dos grandes categorías: (1) barreras y (2) facilitadores. En la Tabla 1 se presentan estas categorías, con sus correspondientes subcategorías y la descripción de la misma. Posteriormente, se profundiza en cada subcategoría, para ello, se incluyen el relato de los participantes.

TABLA 1. Matriz de categorías y subcategorías

Categoría	Subcategoría
Barreras	Escasa infraestructura
	Condiciones climáticas no favorables
	Experiencia de traslado
	Distancia (lejanía) y tiempo de traslado
	Inseguridad
	Sobreprotección familiar
	Costos elevados
	Poca cultura vial
Facilitadores	Condiciones climáticas favorables
	Distancia (cercanía)
	Formación
	Rol parental
	Seguridad

Categoría: Barreras / Subcategoría: Escasa infraestructura

En el relato del profesorado de secundaria, la infraestructura es una de las principales barreras para el desarrollo del transporte activo. Específicamente, los participantes señalan que la escases de ciclovías, además de la falta de iluminación en diferentes puntos de la ciudad, afectan y dificultan la posibilidad de que los estudiantes se desplacen caminando o en bicicleta, debido a la inseguridad que ello genera.

“Un punto importante es que aquí no tenemos lugar donde dejar las bicicletas, eso ya genera riesgo y desmotivación, porque a lo mejor un niño dice ya, -y si vengo en bicicleta, dónde la dejo-” (E2).

“Acá en la ciudad tenemos poca infraestructura que permita desplazarse con seguridad, hay pocas ciclovías que conectan a los colegios con las avenidas principales, sobre todo en este sector, y las ciclovías que hay, o están con agua o vidrios rotos, entonces, los niños que tienen una bicicleta, corren el riesgo de pinchar o dañar su bicicleta” (P6GF1).

“En muchos lugares de la ciudad la iluminación es escasa, sobre todo en invierno, y a la hora que entran o salen los estudiantes está muy oscuro” (P7GF1).

Categoría: Barreras / Subcategoría: Condiciones climáticas no favorables

Otra de las barreras que percibe el profesorado de secundaria son las condiciones climáticas de la ciudad, las cuales fluctúan por varios meses entre temperaturas extremas, bajo los 10°C en invierno, y sobre los 30°C en verano. Esta situación genera, de desde la opinión del profesorado, que los estudiantes opten por utilizar transporte motorizado.

“El clima y el frío afectan considerablemente, andar en la mañana en bicicleta es terrible en invierno. Entonces, por esa parte entiendo que los estudiantes no lleguen en bicicleta” (P2GF1).

“Yo creo que igual el clima tanto en verano como en invierno juega un papel crucial para el transportarte en bicicleta, las temperaturas son muy extremas” (P5GF2).



Categoría: Barreras / Subcategoría: Experiencia de traslado

La experiencia percibida durante el traslado, influye, desde el relato del profesorado, sobre el medio de transporte que eligen los estudiantes. Específicamente, manifiestan que la comodidad, los hábitos sedentarios y la sudoración que genera utilizar medios de transporte activo, condiciona la manera que los estudiantes deciden trasladarse.

“Yo creo que ellos prefieren que los vengán a dejar por un tema de comodidad, los niños son muy cómodos, y hay papás que tienen el tiempo y los medios para que los hijos lleguen acá en auto” (E1).

“Creo que la principal barrera es el sedentarismo, que es muy común entre los estudiantes hoy en día, combinado con el desconocimiento que tienen sobre el transporte activo y sus beneficios” (E6).

“El tema es que los estudiantes a esta edad están preocupados de vestirse bien, de andar limpios, bien arreglados, y trasladarse en bicicleta o caminando genera sudoración, y ellos no quieren andar con un mal olor, eso hace que se resten de hacer actividad física en general” (P5GF1).

Categoría: Barreras / Subcategoría: Distancia (lejanía) y tiempo de traslado

El profesorado de secundaria manifiesta que la distancia y el tiempo que implica el traslado, constituye otra barrera para que los estudiantes opten por transportarse de manera activa, una decisión que recae principalmente sobre las familias, y especialmente, sobre aquellos que viven lejos del establecimiento educativo.

“Lo que dificulta en el colegio es que la mayoría de los chicos viven lejos. Entonces, por eso se ven obligados a tomar la locomoción colectiva, o que sus papás los vayan a dejar el colegio” (P1GF1).

“Muchos de los padres no tienen tiempo, y prefieren pagar un transporte para que los lleve al colegio, de esta manera el estudiante no llega atrasado... y los padres que, si pueden hacer este viaje, los van a dejar y a buscar en auto” (P2GF2).

Categoría: Barreras / Subcategoría: Inseguridad

La percepción de seguridad que tienen los estudiantes y sus familias, constituye otra de las barreras que, según el profesorado, limitan la decisión de transportarse de manera activa. Específicamente, respecto a la seguridad que ofrecen los espacios públicos que rodean su hogar y el establecimiento educativo, la posibilidad de que tengan un accidente o que vivan un episodio de delincuencia durante el trayecto.

“El tema es la seguridad, es fundamental propiciar espacios seguros para que los estudiantes caminen o anden en bicicleta, pero lamentablemente esta ciudad tiene sectores peligrosos” (P3GF1).

“La familia resguarda la seguridad de sus hijos... no quieren que les pase algo, pasan muchos vehículos por las calles, es por un tema de seguridad, por eso la mayoría de los padres los llevan hasta la entrada del colegio en vehículo” (P6GF2).

“Hay estudiantes que salen tarde y hay mucha delincuencia, por eso utilizan la micro y a la mayoría los van a buscar los padres, porque la jornada de colegio es extensa y salen tarde, esta oscura la calle” (E3).

Categoría: Barreras / Subcategoría: Sobreprotección familiar

Un obstáculo importante corresponde a la sobreprotección familiar, ya que los padres, por diferentes motivos, como el miedo a que les pase algo malo, tienden a sobreproteger a sus hijos y no los autorizan para que puedan ir en bicicleta o caminando al colegio.

“Yo creo que la sobreprotección de la familia es lo que no les permite poder transportarse de otra manera, muchos quisieran venir en bicicleta, pero no tienen el permiso de los padres” (P4GF1).

“Yo creo que la familia es la principal responsable. Algunos niños me dicen que los papás los dejen venir caminando, pero es por qué viven aquí cerca, sin embargo, a la mayoría, por lo menos en mi colegio, a la mayoría los vienen a dejar” (EP2).

“Si yo como adulto o como profesor siento ese miedo, los apoderados y las familias en general, también lo siente, y se lo van a transmitir a los niños,



eso genera que tengan menos interés por venirse en bicicleta o caminando al colegio” (P3GF2).

Categoría: Barreras / Subcategoría: Costos elevados

En contextos educativos de alta vulnerabilidad socioeconómica, el profesorado de secundaria advierte que los costos asociados al transporte activo, y específicamente, el costo que implica tener una bicicleta, incide como una barrera para algunos estudiantes.

“Como es un colegio que tiene un alto porcentaje de vulnerabilidad, algunos estudiantes tienen bicicleta, yo los he visto, pero cuando se les pincha la rueda, por ejemplo, no la pueden arreglar, no tienen los recursos para hacerlo, y la dejan tirada. Entonces, muchas veces soy yo la que los ayudo, porque la situación económica en muchos casos no es buena” (P2GF1).

“Una barrera grande para utilizar la bicicleta es que muchos de ellos la tienen en mal estado, o simplemente nunca han tenido la posibilidad de tener una, y no saben andar en ella, esto ocurre producto de la situación económica de sus familias, ya que no tienen la posibilidad de comprar” (E1).

Categoría: Barreras / Subcategoría: Poca cultura vial

El profesorado destaca cómo la sociedad y la cultura vial influye en los hábitos de desplazamiento que tienen los estudiantes. ya que la comprensión y utilización del espacio urbano, lamentablemente no considera la convivencia de diferentes tipos de transporte o desplazamiento, y se privilegia a quienes utilizan vehículos motorizados.

“Las calles de esta ciudad están llenas de letreros y publicidad que confunden, para una persona que a lo mejor no tiene educación vial, por ejemplo, es muy difícil... uno que maneja, obviamente ya tiene un panorama completo de la situación, pero quizá un peatón a lo mejor un ciclista joven en este caso, no tiene tan claro otras cosas, porque hay señales muy confusas” (P5GF2).

“Yo paso por la avenida central, y unas 6 veces he estado a nada que me choquen y eso pasa porque tampoco hay una cultura del automovilista hacia nosotros, porque van a doblar, no colocan

intermitente o se atraviesan por la ciclovía y no nos ven, entonces yo he quedado todas esas veces encima de un auto, y conozco a muchos ciclistas que también le ha pasado lo mismo” (P6GF2).

Categoría: Facilitadores / Subcategoría: Condiciones climáticas favorables

De acuerdo al relato de los participantes, existen distintos facilitadores para que los estudiantes realicen transporte activo. Uno de ellos, refiere a las condiciones climáticas favorables, es decir, las probabilidades de que los estudiantes decidan caminar o de usar la bicicleta, aumentan los días que hay una temperatura agradable.

“Cada vez es más recurrente que los chicos empiecen a caminar, ahora que esta soleado, no hace tanto frío, y que las condiciones climáticas son mejores, de hecho, ya se ven muchas más bicicletas en la entrada del colegio” (E2).

“En primavera y verano se ven más estudiantes que llegan en bicicleta, o que llegan caminando, porque les gusta, porque quieren hacer un poco más de ejercicio, pero claro, en el invierno aumentan mucho más el tema de los autos, eso es principalmente por el clima” (E1).

Categoría: Facilitadores / Subcategoría: Distancia (cercanía)

La distancia se concibe como una barrera, cuando los trayectos son extensos, pero también como un facilitador cuando el trayecto entre la casa y el colegio es cerca. El profesorado señala que mientras menor sea la distancia que el estudiante necesita para desplazarse, mayor será la posibilidad de que estos lo hagan de manera activa.

“Hay un porcentaje importante de estudiantes que vive muy cerca, entonces, la mayoría se va caminando o en bicicleta. Son muy pocos los que viven cerca y los vienen a dejar en auto” (E2).

“Mis alumnos, la mayoría he visto que lo hacen caminando, porque el colegio se encuentra cerca de la población donde viven, queda ahí mismo, a unas cuadras, entonces cruzan la calle y están sus casas” (P2GF1).



Categoría: Facilitadores / Subcategoría: Formación

La formación de los estudiantes y sus familias, respecto al uso del transporte activo, la manera correcta de desplazarse por la ciudad, y conocer las señales de tránsito o la mecánica básica de la bicicleta, aparece en el relato de los participantes como un facilitador.

“Yo creo que una forma de promover el transporte activo es enseñar a cómo desplazarse con ese medio por la ciudad, porque es distinto andar en bicicleta por la vereda que, en una ciclovía, hay que estar atento a otras cosas, entonces, hay que educar ese ámbito” (P3GF2).

“Hay que educar a la familia completa, porque son ellos los que al final van a promover el uso de este tipo de transporte en sus hijos, por ejemplo, decirles que, si su hijo sale en bicicleta, necesita comprarle un casco, o enseñarles las reglas de tránsito, que tiene que ir por la derecha y respetar los semáforos” (P1GF2).

“Por ejemplo, se puede pedir a los estudiantes que un día traigan su bicicleta, y en la clase de educación física les podemos enseñar por dónde se transita en la vía pública, que hacer si les pasa algo, que hacer si pinchan una rueda, y como leer las distintas señaléticas que existen, tanto para vehículos, como peatones y ciclistas” (E6).

Categoría: Facilitadores / Subcategoría: Rol parental

Otro de los facilitadores identificados por el profesorado, dice relación con el rol que tienen las familias en la promoción de hábitos saludables, y la posibilidad de que los estudiantes opten, con el apoyo de sus padres, por trasladarse de manera activa hacia el establecimiento.

“Hay familias que son muy motivadas en ese sentido, en apoyar como este tipo de actividades de transporte activo y la actividad física, por decirlo de alguna forma, y los hijos siguen ese ejemplo” (P5GF1).

“A veces hemos visto que aquellos que tienen hermanos en el colegio, se vienen en bicicleta, yo pienso que es parte de la familia porque quizás salen el fin de semana, o porque la filosofía de vida de esa

familia es totalmente diferente, y deciden no utilizar el automóvil” (E1).

Categoría: Facilitadores / Subcategoría: Seguridad

La seguridad aparece también como un facilitador en el relato de los profesores, en este sentido, el horario en el que los estudiantes salen del colegio, mejorar la seguridad del entorno al establecimiento y contar con una buena señalética pueden favorecer que los estudiantes caminen o decidan utilizar la bicicleta.

“La mayoría de los estudiantes que andan en bicicleta, lo hacen principalmente porque son de la jornada de la mañana, ellos salen de clases al mediodía, un horario seguro considerando que en el horario de salida de la tarde ya está oscuro, yo creo que el horario es algo fundamental al momento de decidir” (P3GF1).

“Mejorar la seguridad del entorno al establecimiento puede ser una buena estrategia, así los padres tendrían más confianza, y dejarían que sus hijos puedan venirse caminando o en bicicleta, no los que viven lejos, porque entiendo que eso implica mejorar la seguridad de la ciudad en general” (E7).

“En este sector, la señalética es nueva, y está todavía en buenas condiciones, es seguro para que los estudiantes crucen, ya sea caminando o en bicicleta, porque justo pasa también una ciclovía por el frente, pero entiendo que esto no ocurre en todos los colegios, nosotros somos afortunados en ese sentido” (E2).

DISCUSIÓN (DISCUSSION)

Los resultados señalan que las principales barreras percibidas por parte del profesorado son la falta de infraestructura adecuada, las condiciones climáticas desfavorables, las características específicas de los estudiantes, la distancia (lejanía), el tiempo, la seguridad, el apoyo familiar, los costos involucrados y una cultura social y vial. Respecto a la infraestructura, la literatura señala que es un aspecto clave para reducir la inactividad física, y asegurar una movilidad segura y accesible para todos, sin



embargo, en muchas ciudades del mundo, especialmente en Latinoamérica, se enfrentan limitaciones en financiamiento y planificación para conservar y ampliar estas redes, lo cual afecta directamente la disposición de los estudiantes y sus familias a optar por el transporte activo (Rivas & Serebrisky, 2021).

Otra de las barreras que identifiqué el profesorado fue la lejanía entre el hogar y el colegio. Este resultado es coherente con estudios realizados en poblaciones escolares, los cuales indican que, entre aquellos estudiantes que viven más lejos del colegio, predominan los medios de transporte motorizados o combinados (Mandic et al., 2020). En este punto, el profesorado señala la relevancia del componente de seguridad en el uso de la infraestructura, producidos en su mayoría por el deterioro de las calles, señalética insuficiente y mala accesibilidad al establecimiento educativo. En este sentido, la creación de entornos estéticamente agradables, seguros, placenteros son agentes motivadores para la vida saludable (Smith et al., 2019). Frente a esto, el temor de los padres frente a un accidente de sus hijos/as ha sido estudiado, respaldando esta barrera emergida desde la percepción del profesorado (Giles-Corti et al., 2009; Rodríguez-López et al., 2013; Smith et al., 2019).

Otra barrera percibida por el profesorado son las condiciones meteorológicas, es decir, factores como la lluvia, las temperaturas extremas y los fuertes vientos podrían reducir la posibilidad de caminar o andar en bicicleta, afectando la participación en actividades físicas diarias. Esto concuerda con lo señalado por Buliung et al. (2017), quienes señalan que las condiciones climáticas adversas contribuyen a una menor actividad física en la vida cotidiana de los estudiantes, especialmente cuando el transporte activo es una opción viable en otras circunstancias. De la misma manera, el tiempo es un elemento que impide la realización de transporte activo desde la percepción del profesorado. En este sentido, algunos estudios plantean que la falta de tiempo es una de las principales barreras concebidas por estudiantes y familia, ya que los largos trayectos o los ajustados horarios académicos les quitan gran parte de su día a día (Flores-Sánchez, 2022; Palma-Leal et al., 2020; Stewart, 2010).

La familia y la sobreprotección de los padres hacia sus hijos también emerge como otra barrera percibida

por el profesorado. Según Zhang et al. (2023), los niños sobreprotegidos son menos propensos a participar en actividades físicas autónomas, como el transporte activo, debido a la percepción de sus padres de que el entorno es inseguro. Por otro lado, los costos asociados de la indumentaria, por ejemplo, la ropa para condiciones climáticas adversas (principalmente invierno) o el mantenimiento de bicicletas también son percibidos como una barrera. Según Palma-Leal et al. (2020), los costos relacionados con el transporte, incluida la compra y el mantenimiento de bicicletas y ropa adecuada desincentivan el transporte activo, especialmente.

Por último, la cultura social y vial se percibe como una barrera por parte del profesorado, destacando la influencia de los hábitos de movilización familiares, los cuales impactan directamente en el tipo de transporte que utilizan sus hijos. Además, se han identificado dificultades relacionadas con el escaso conocimiento que tiene la comunidad sobre las leyes de tránsito, así como la inseguridad que enfrentan al desplazarse como consecuencia del desconocimiento. En este sentido, la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET, 2023), durante el año 2023 se registraron 76.238 siniestros de tránsito y 1.635 personas perdieron la vida, lo cual es una cifra elevada en comparación a décadas anteriores, por lo cual queda en evidencia la imprudencia y poca cultura vial de las personas, lo cual genera un peligro para desplazarse de manera activa.

Dentro de los facilitadores, se destaca el clima favorable, resultado curioso, debido a que también se identificó como una barrera por parte del profesorado, no obstante, en ciertas condiciones puede ser percibido como un facilitador para este tipo de transporte. Según Herazo-Beltrán et al. (2024), las condiciones climáticas moderadas, con menos probabilidad de lluvias y temperaturas agradables, facilitan que los estudiantes opten por caminar o ir en bicicleta a la escuela. Por otro lado, la cercanía se menciona también como un facilitador, ya que vivir cerca del establecimiento educativo en algunos casos facilita formas de desplazamiento activo. De acuerdo al estudio de Pinillos-Patiño et al. (2022), aquellos estudiantes que viven en un radio de menos de 1.5 km de la escuela optan por utilizar el transporte activo para llegar a la misma.



El rol parental surge como uno de los principales facilitadores para la realización del transporte activo, resultado esperado y que concuerda con estudios internacionales (Otero-Wandurraga et al., 2020). Los adolescentes reconocen la influencia de los padres en la práctica de la actividad física, asumiendo un rol de compañía y apoyo. Relacionado con lo anterior, la educación vial y del ciclista es nombrada reiteradas veces por el profesorado, que no solo facilita el transporte activo, sino que también prepara a los estudiantes para integrarse a una movilidad segura y consciente. Para autores como Sagaris et al. (2020), la seguridad puede ser un facilitador, debido a que, si se plantea la adaptación de programas internacionales como “Safe Routes” o “Rutas Bakenes” (versión chilena), se lograría promover una visión positiva de la seguridad al momento de utilizar este tipo de transporte (Rodríguez-López et al., 2013). Finalmente, las estrategias de promoción aparecen en diferentes relatos como un facilitador, considerando la motivación y el apoyo educativo como componentes esenciales para la realización de transporte activo en entornos escolares. Según Camargo et al. (2020), un país que incentiva una vida activa ya sea de manera directa, con estrategias de promoción o de manera indirecta, entregando herramientas como ciclovías o espacios seguros afectan de manera positiva la percepción de los jóvenes sobre el uso del transporte activo, por lo que estos programas deben ser interdisciplinarios, integrando la educación vial en la rutina de los estudiantes y creando incentivos para que las familias y las comunidades apoyen estas prácticas.

CONCLUSIONES (CONCLUSIONS)

Las barreras percibidas por los docentes hacia el transporte activo de los estudiantes son: la escasa infraestructura, las condiciones climáticas no favorables, la experiencia de traslado, la distancia (lejanía) y tiempo de traslado, la inseguridad, la sobreprotección familiar, los costos elevados y la poca cultura vial. Por otra parte, en cuanto a los facilitadores percibidos por los docentes, se encuentran: las condiciones climáticas favorables, la distancia (cercanía), la formación, el rol parental y la seguridad.

Los resultados del estudio ofrecen una visión contextualizada de la realidad chilena respecto a las barreras y facilitadores del transporte activo escolar, desde la visión del profesorado, constituyéndose un insumo valioso para el fortalecimiento de políticas públicas que benefician a la población escolar. Además, permite enriquecer la evidencia internacional sobre este tema, al recoger la percepción del profesorado bajo una metodología cualitativa.

En cuanto a las limitaciones del estudio, se pudo haber complementado con instrumentos de carácter cuantitativo y/o otras metodologías, además, la ausencia de estudios en Chile sobre la temática dificulta la comparación de los resultados obtenidos, por ende, se compara con realidades distintas al contexto escolar chileno. Los resultados obtenidos de la investigación permitirían que futuras intervenciones de transporte activo en el contexto escolar consideren disminuir estas barreras y potenciar los facilitadores, con el fin de promocionar el transporte activo en la etapa escolar, permitiendo así que se puedan obtener los múltiples beneficios de la práctica de este tipo de transporte.

AGRADECIMIENTOS (ACKNOWLEDGEMENTS)

El autor E.M.-N. agradece a la Agencia Nacional de Investigación y Desarrollo (ANID), por el financiamiento otorgado a través del proyecto FONDECYT - Código 11240343.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS (REFERENCES)

1. Aguilar-Farias, N., Miranda-Marquez, S., Martino-Fuentealba, P., Sadarangani, K. P., Chandia-Poblete, D., Mella-García, C., ... & Cortínez-O’Ryan, A. (2020a). 2018 Chilean physical activity report card for children and adolescents: Full report and international comparisons. *Journal of Physical Activity and Health*, 17(8), 807–815. <https://doi.org/10.1123/jpah.2020-0120>
2. Aguilar-Farias, N., Miranda-Márquez, S., Martino-Fuentealba, P., Sadarangani, K. P., Chandia-Poblete, D., Mella-García, C., &



- Cortínez-O’Ryan, A. (2020b). Chilean physical activity report card for children and adolescents: Full report and international comparisons. *Journal of Physical Activity and Health*, 17(8), 807–815. <https://doi.org/10.1123/jpah.2020-0120>
3. Aibar, A., Julián, J. A., Murillo, B., García-González, L., Estrada, S., & Bois, J. (2015). Actividad física y apoyo de la autonomía: El rol del profesor de Educación Física. *Revista de psicología del deporte*, 24(1), 155–161. <https://www.redalyc.org/pdf/2351/235139639018.pdf>
4. Aranda-Balboa, M. J., Huertas-Delgado, F. J., Herrador-Colmenero, M., Cardon, G., & Chillón, P. (2020). Parental barriers to active transport to school: a systematic review. *International Journal of Public Health*, 65(1), 87–98. <https://doi.org/10.1007/s00038-019-01313-1>
5. Braun, V., & Clarke, V. (2021). Thematic analysis: A practical guide. *European Journal of Psychotherapy and Counselling*, 26(3-4), 1–4. <http://digital.casalini.it/9781526417305>
6. Buliung, R. N., Mitra, R., & Faulkner, G. (2017). Weather or not to walk: Influences of weather and season on active school transportation in Toronto, Canada. *Journal of Transport Geography*, 60, 122–129. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2017.02.010>
7. Camargo, E. M. D., Santos, M. P. M., Ribeiro, A. G. P., Mota, J., & Campos, W. D. (2020). Interação dos fatores sociodemográficos na associação entre fatores psicossociais e transporte ativo para a escola. *Cadernos De Saúde Pública*, 36(5), e00102719. <https://doi.org/10.1590/0102-311X00102719>
8. Chillón, P., Martínez-Gómez, D., Ortega, F. B., Pérez-López, I. J., Díaz, L. E., Veses, A. M., ... & Delgado-Fernández, M. (2013). Six-year trend in active commuting to school in Spanish adolescents: The AVENA and AFINOS studies. *International Journal of Behavioral Medicine*, 20, 529–537. <https://doi.org/10.1007/s12529-012-9267-9>
9. Chillón, P., Rodríguez-Rodríguez, F., Barranco-Ruiz, Y., & Huertas-Delgado, F. J. (2019). Perceived parental barriers towards active commuting to school in Chilean children and adolescents of Valparaíso. *International Journal of Sustainable Transportation*, 14(7), 525–532. <https://doi.org/10.1080/15568318.2019.1578840>
10. Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (2023). *Diagnóstico de siniestros de tránsito en Chile*. <https://conaset.cl/wp-content/uploads/2024/08/Chile-2023.pdf>
11. Creswell, J. W., & Creswell, J. D. (2018). *Research design: Qualitative, quantitative, and mixed methods approaches* (5° ed). SAGE Publication.
12. Creswell, J. W., & Poth, C. N. (2017). *Qualitative inquiry and research design: Choosing among five approaches* (4th ed.). SAGE Publications.
13. Forman, H., Kerr, J., Norman, G. J., Saelens, B. E., Durant, N. H., Harris, S. K., & Sallis, J. F. (2008). Reliability and validity of destination-specific barriers to walking and cycling for youth. *Preventive Medicine*, 46(4), 311–316. <https://doi.org/10.1016/j.ypmed.2007.12.006>
14. Giakoni, F., Paredes Bettancourt, P., & Duclos-Bastías, D. (2021). Educación Física en Chile: tiempo de dedicación y su influencia en la condición física, composición corporal y nivel de actividad física en escolares. *Retos*, 39, 24–29. <https://doi.org/10.47197/retos.v0i39.77781>
15. Giles-Corti, B., Foster, S., Shilton, T., & Falconer, R. (2009). The co-benefits for health of investing in active transportation. *NSW Public Health Bulletin*, 20(10), 122–127. <https://doi.org/10.1071/NB09027>
16. González, S. A., Sarmiento, O. L., Lemoine, P. D., Larouche, R., Meisel, J. D., Tremblay, M. S., Naranjo, M., Broyles, S. T., Fogelholm, M., Holguin, G. A., Lambert, E. V., & Katzmarzyk, P. T. (2020). Active School Transport among Children from Canada, Colombia, Finland, South Africa, and the United States: A tale of two journeys. *Environmental Research and*



- Public Health*, 17(11), 1–22.
<https://doi.org/10.3390/ijerph17113847>
17. Herazo-Beltrán, Y., Sánchez-Guette, L., González, S. A., Pahuana-Escobar, M., Berdejo-Sandoval, V., Álvarez-González, J., & Mestre-Morón, B. (2024). Barreras ambientales y sociales para el transporte activo a la escuela en el Caribe colombiano. *Revista de la Facultad de Medicina*, 72(1), e104638.
<http://dx.doi.org/10.15446/revfacmed.v72n1.104638>
 18. Hume, C., Salmon, J., & Ball, K. (2007). Associations of children's perceived neighborhood environments with walking and physical activity. *American Journal of Health Promotion*, 21(3), 201–207.
<https://psycnet.apa.org/doi/10.4278/0890-1171-21.3.201>
 19. Korstjens, I., & Moser, A. (2018). Series: Practical guidance to qualitative research. Part 4: Trustworthiness and publishing. *European Journal of General Practice*, 24(1), 120–124.
<https://doi.org/10.1080/13814788.2017.1375092>
 20. Laverty, A. A., Hone, T., Goodman, A., Kelly, Y., & Millett, C. (2021). Associations of active travel with adiposity among children and socioeconomic differentials: A longitudinal study. *BMJ Open*, 11(1), 1–9.
<http://dx.doi.org/10.1136/bmjopen-2019-036041>
 21. Mandic, S., Hopkins, D., García Bengoechea, E., Flaherty, C., Coppel, K., Moore, A., Williams, J., & Spence, J. (2020). Differences in parental perceptions of walking and cycling to high school according to distance. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 71, 238–249.
<https://doi.org/10.1016/j.trf.2020.04.013>
 22. Marambio, M. M., Fernández, T. N., Guajardo, J. R., Eyraud, P. R., Palma, X., & Rodríguez, F. R. (2020). Relación entre la actividad física escolar y extraescolar en estudiantes de escuelas públicas chilenas. *Retos*, 37, 393–399.
<https://doi.org/10.47197/retos.v37i37.72851>
 23. Organización Mundial de la Salud (2020). *Directrices de la OMS sobre actividad física y comportamientos sedentarios*. Organización Mundial de la Salud.
<https://iris.who.int/handle/10665/349729>
 24. Organización Panamericana de la Salud (2019). *Plan de acción mundial sobre actividad física 2018-2030. Más personas activas para un mundo sano*. Organización Mundial de la Salud.
 25. Otero-Wandurraga, J. A., Cohen, D. D., Delgado-Chinchilla, D. M., Camacho-López, P. A., Amador-Ariza, M. A., Rueda-Quijano, S. M., & López-Jaramillo, J. P. (2020). Facilitadores y barreras percibidos en la práctica de la actividad física en adolescentes escolarizados en Piedecuesta (Santander), en 2016: Análisis cualitativo. *Revista Facultad Nacional de Salud Pública*, 38(2), e337834.
<https://doi.org/10.17533/udea.rfnsp.e337834>
 26. Palma-Leal, X. A., Escobar-Gómez, D., Chillón, P., & Rodríguez-Rodríguez, F. (2020). Fiabilidad de un cuestionario de modos, tiempo y distancia de desplazamiento en estudiantes universitarios. *Retos*, 37, 210–214.
<https://doi.org/10.47197/retos.v37i37.71639>
 27. Pardos-Mainer, E., Gou-Forcada, B., Sagarra-Romero, L., Morales, S. C., & Concepción, R. (2021). Obesidad, intervención escolar, actividad física y estilos de vida saludable en niños españoles. *Revista Cubana de Salud Pública*, 47(2), 1–23.
<https://www.medigraphic.com/pdfs/revcubsalpu/b/csp-2021/csp212q.pdf>
 28. Poblete, M. (2022). *Salud mental escolar en Chile. Algunas referencias sobre investigaciones académicas recientes*. Biblioteca del Congreso Nacional de Chile.
https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=repositorio/10221/33086/1/BCN_Salud_mental_escolar_en_Chile_final.pdf
 29. Pinillos-Patiño, Y., Herazo-Beltrán, Y., Tocora-Andrade, R., Aramendiz-Mejía, J., Botello-Montero, Y., Vilardy-Armenta, J., & Bravo-Córdoba, R. (2022). Transporte activo: Distancia



- entre el hogar y la escuela. *Retos*, 44, 364–369. <https://doi.org/10.47197/retos.v44i0.90499>
30. Ribeiro, I.C., Parra, D.C., Hoehner, C.M., Soares, J., Torres, A., Pratt, M., Legetic, B., Malta, D.C., Matsudo, V., Ramos, L.R., Simoes, E.J., Brownson, R.C. (2010). School-based physical education programs: Evidence-based physical activity interventions for youth in Latin America. *Global Health Promotion*, 17(2), 5–15. <https://doi.org/10.1177/1757975910365231>
 31. Rivas, M. E., & Serebrisky, T. (2021). *El rol del transporte activo en la mejora de la movilidad de las personas de bajos ingresos en América Latina y el Caribe*. BID Publicaciones. <http://dx.doi.org/10.18235/0003216>
 32. Rodríguez-López, Carlos, Villa-González, Emilio, Pérez-López, Isaac J., Delgado-Fernández, Manuel, Ruiz, Jonatan R., & Palma Chillón, (2013). Los factores familiares influyen en el desplazamiento activo al colegio de los niños españoles. *Nutrición Hospitalaria*, 28(3), 756–763. <https://dx.doi.org/10.3305/nh.2013.28.3.6399>
 33. Rojas-Rueda, D., De Nazelle, A., Andersen, Z. J., Braun-Fahrlander, C., Bruha, J., Bruhova-Foltynova, H., ... & Nieuwenhuijsen, M. J. (2016). Health impacts of active transportation in Europe. *PloS One*, 11(3), 1–14. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0149990>
 34. Sagaris, L., Lanfranco Sagaris, D., & Flores, M. (2020). De Rutas Seguras a Rutas Bakenes en Chile: Co-creación con enfoque de género, educación cívica y derechos. *Hábitat y Sociedad*, (13), 169–191. <https://doi.org/10.12795/HabitatySociedad.2020.i13.10>
 35. Stewart, O. (2010). Findings from research on active transportation to school and implications for safe routes to school programs. *Journal of Planning Literature*, 26(2), 127–150. <https://doi.org/10.1177/0885412210385911>
 36. Smith, M., Ikeda, E., Hawley, G., Mavoa, S., Zhao, J., & Hosking, J. (2019). Systematic review of built environment factors influencing active transport to school. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 16, Article 12. <https://doi.org/10.1186/s12966-019-0785-3>
 37. Villa-González, E., Rodríguez-López, C., Huertas, F., 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. <https://www.redalyc.org/pdf/2351/235126897014.pdf>
 38. Willemsen, R. F., Aardoom, J. J., Chavannes, N. H., & Versluis, A. (2023). Online synchronous focus group interviews: Practical considerations. *Qualitative Research*, 23(6), 1810–1820. <https://doi.org/10.1177/14687941221110161>
 39. Zhang, Y., Wang, L., Li, X., & Chen, J. (2023). Profile and mental health characterization of childhood overprotection/overcontrol experiences among Chinese university students: A nationwide survey. *Frontiers in Psychiatry*, 14, 1–11. <https://doi.org/10.3389/fpsy.2023.1238254>