ISSN 0798 1015

REVISTA ESPACIOS

HOME Revista ESPACIOS ÍNDICES A LOS AUTORES

Vol. 39 (Nº 16) Año 2018 • Pág. 10

Cultura saludable y medios de transporte incluyentes en la ciudad de Barranquilla/Colombia

Healthy culture and inclusive means of transport in the city of Barranquilla / Colombia

Karina Paola RENIZ Acosta 1; Carlos de Jesús FÁBREGAS 2; José Armando VIDARTE Claros Rodado 3; Narledis NUÑEZ Bravo 4

Recibido: 12/12/2017 • Aprobado: 15/01/2018

Contenido

1. Introducción
2. Materiales y Métodos
3. Resultados
4. Discusión de los Resultados
5. Conclusión
Referencias

RESUMEN:

Objetivo: Establecer asociaciones entre la cultura saludable y los medios de transporte incluyentes utilizados por la población de Barranquilla. Materiales y métodos: Para la realización del trabajo se diseñó un estudio de tipo descriptivo con enfoque cuantitativo, aplicándose la técnica estadística de muestreo probabilístico estratificado no proporcional, en donde participaron 384 personas residentes de la ciudad de Barranquilla. Para el levantamiento de la información el instrumento elaborado fue una encuesta, validándose el contenido de la misma a través del método estadístico Alpha de Cronbach obteniéndose un nivel de consistencia interna de 6. La encuesta fue aplicada en sectores de las diferentes localidades de la ciudad. Resultados: Los hallazgos encontrados mostraron que el 91% de la población participante de la muestra utiliza transporte urbano para realizar los desplazamientos dentro de la ciudad. De igual manera consideraron que utilizarían medios de transporte no motorizados si contaran con estacionamiento y lugares seguros para su desplazamiento. Conclusiones: Se recomienda el diseño e implementación de programas que promuevan el uso de medios de transportes incluyentes como la bicicleta y caminar, brindando las condiciones de seguridad, infraestructura y

ABSTRACT:

Objective: To establish associations between the healthy culture and the inclusive means of transport used by the population of Barranquilla. Materials and methods: For the accomplishment of the work a descriptive study with quantitative approach was designed, applying statistical technique of non-proportional stratified probabilistic sampling, in which 384 residents of the city of Barranquilla participated. To obtain the information, the instrument was a survey, validating the content of the instrument using the Cronbach Alpha method, obtaining an internal consistency level of 6. The survey was applied in sectors of the different localities of the city. Results: The findings found that 91% of the population participating in the sample uses urban transport to carry out the trips within the city. They also considered that they would use non-motorized means of transportation if they had parking and safe places to move. Conclusions: It is recommended the design and implementation of programs that promote the use of means of transport including bicycle and walking, providing the conditions of security, infrastructure and accessibility to the population to achieve their active participation, which would generate benefits not only in Urban mobility but also in health, economy and the environment.

accesibilidad a la población para lograr su participación activa, lo cual generaría beneficios no solo en la movilidad urbana sino también en la salud, la economía y el medio ambiente.
Palabras-Clave: Transportes, actividad motora, enfermedad crónica

Keywords: Transport, motor activity, chronic disease.

1. Introducción

Según Garaulet & Sánchez citado por Pérez, 2014

"Uno de los principales factores que han influenciado en el aumento de los niveles de inactividad física han sido los entornos "obesogénicos" debido a que actualmente las ciudades y barrios no parecen estar diseñados con el fin de que las personas tengan una vida activa, debido a la cantidad de edificios de grandes alturas obligando a las personas a usar más ascensores que escalera, de igual manera se encuentra la proliferación de cadenas de comidas rápidas esparcida en casi todas las ciudades del mundo, las aceras son cada vez más pequeñas y no permiten que las personas realicen caminatas como parte de una actividad física habitual y de igual manera no existen canales de tránsitos para ciclistas en la mayoría de las avenidas" (p.122)

La OMS en el año 2015 estableció que la urbanización ha creado varios factores ambientales que desalientan la actividad física: superpoblación, aumento de la pobreza, aumento de la criminalidad, gran densidad del tráfico, mala calidad del aire, inexistencia de parques, aceras e instalaciones deportivas y recreativas. Recientemente los espacios públicos urbanos, ha sido diseñados para ser visibilizados, elitizados y privatizados, dándole un mayor valor al transporte privado como a las zonas, situación que ha influido en el incremento de la adquisición de vehículos, acortando las posibilidades de interacción entre ciudadanos y ciudadanas; haciendo que la ciudad sea vista como una zona meramente de paso y no de construcción ciudadana (Urbina, 2014, p. 67).

Este proceso ha generado inequidades sociales y muchos aspectos en la salud han quedado sin resolver (Rydin, 2012). Revisiones de la literatura han indicado, que a pesar de los beneficios y oportunidades que ofrecen los programas y la infraestructura existente en las ciudades analizadas, una preocupación global es el aumento de la desigualdad en la cobertura y la distribución de las iniciativas en la región. Para que estos programas e iniciativas logren un efecto a nivel de la población real que ayude a reducir las disparidades de salud, tienen que examinar su distribución social y espacial dentro de las ciudades para que puedan llegar a las poblaciones y desarrollar todo su potencial (Gómez, Sarmiento, Ordoñez, Pardo, Hérick, Mallarino, Miranda, Mosquera, Parra, Reis & Quistberg, 2015, p. 1).

La rápida urbanización centrada en la oferta en América Latina, ha contribuido al incremento de Enfermedades Crónicas No Trasmisibles (ECNT), los cambios en los modos de transporte diario, ha generado una tendencia de aumento en el uso de vehículos privados, tendencia que juega un rol importante en el aumento de la inactividad física.

Desde hace un tiempo las ciudades de la Región Caribe en Colombia, ha venido presentando problemas de movilidad, sin embargo a pesar de que no han alcanzado los niveles de las grandes ciudades, se ha venido presentando un aumento del parqueo automotor, cercano al 6% anual, este porcentaje es superior a la oferta de infraestructura en transporte que tiene un factor de crecimiento menor del 1%, generando un aumento en los niveles de congestión vehicular que son cada vez más agobiantes para la población en general (Cantillo,2011, p.4). De igual manera Fuentes, considera que el aumento de medios de transporte pasivos y las falencias del sistema de transporte urbano sumado a la falta de conciencia ciudadana, el irrespeto por el otro en las vías, el aumento de los niveles de inseguridad en diferentes sectores en la ciudad y el incumplimiento de las normas de tránsito, se ha convertido en factores que influyen de manera directa en la calidad de la movilidad en la ciudad (Fuentes, 2011, p. 8).

Se requiere un cambio de paradigma en la sociedad, lo que significa ampliar el abanico de posibilidades de desplazamiento y accesibilidad, garantizar la articulación de los distintos modos de transportes que se ofrecen a las personas y lograr la sustentabilidad,

sostenibilidad y el compromiso con el medio ambiente (Rojas Parra, Monteoliva Vilches, Jolly Dangond Gibsone, 2011, p. 505), (Cortázar, 2007). Por lo tanto, es interés del presente artículo establecer asociaciones entre la cultura saludable y los medios de transporte incluyentes utilizados por la población de Barranquilla.

Se sugiere a la comunidad académica y científica generar estudios en esta área teniendo en cuenta que son pocas las investigaciones e información relacionada con el tema en Colombia; de los cuales podrían surgir alternativas de solución en aspectos relacionados con la movilidad, el medio ambiente, en salud y accesibilidad de la población. Lo anterior, contribuiría a la generación de cambios en los estilos de vida de la población y por ende incrementarían los niveles de actividad física.

2. Materiales y Métodos

Se aborda el tema bajo el referente contextual y teórico del Modelo Ecológico de Desarrollo Humano de Bronfenbrenner, calidad de vida urbana y sistemas de transporte sostenibles (1979). Surge de la investigación "Cultura saludable y medios de transporte incluyentes utilizados por los habitantes de la ciudad de Barranquilla, se realizó bajo un enfoque cuantitativo, basado en la visión filosófica y metodológica del positivismo y el pragmatismo, ya que este paradigma sostiene que para los investigadores la importancia está en las aplicaciones, lo que funciona, lo que resuelve y aporta respuestas a las preguntas de investigación (Creswell et al, 2008).

El estudio fue de tipo descriptivo con un alcance explicativo. El tamaño de población por el cual se calculó la muestra fue de 1.206.946 personas entre 18 y 69 años de edad, población total componente del distrito de Barranquilla. De acuerdo con las proyecciones del DANE para el año 2011 existían en la ciudad 573.097 hombres y 620.855 mujeres (11).

Para el estudio se aplicó la técnica de muestreo probabilístico aleatorio simple, con un margen de error del 5% y el nivel de confianza del 95%, obteniéndose una muestra de 384 personas. Se resalta que la fórmula del tamaño muestral usada es la de asumir que las varianzas poblacionales son desconocidas, por ende, se usó el 0,5 como valor de probabilidad de éxito, al igual que la probabilidad de fracaso, debido a que en este valor es donde se maximiza dicha varianza. Así mismo, se considera un estadístico de prueba Z normalmente distribuido (con prueba de doble cola), dado que, por el teorema del límite central, matemáticamente se explica que muestras mayores a 30 los valores de t y Z, tienden a ser iguales.

Se diseñó una encuesta para identificar los medios de transporte utilizados por la población, esta tuvo una validación de contenido por parte de un estadístico, quien evaluó de manera subjetiva cada uno de los ítems. Posteriormente se realizó una prueba piloto a 30 personas. A partir de esta, se aplicaron pruebas de validación de constructo y de consistencia interna tales como el análisis factorial exploratorio y el test de Alpha de Cronbach con un valor de 6. En los resultados, se usaron las rutinas de análisis de frecuencias relativas y gráficas de sectores, es decir, estadística descriptiva.

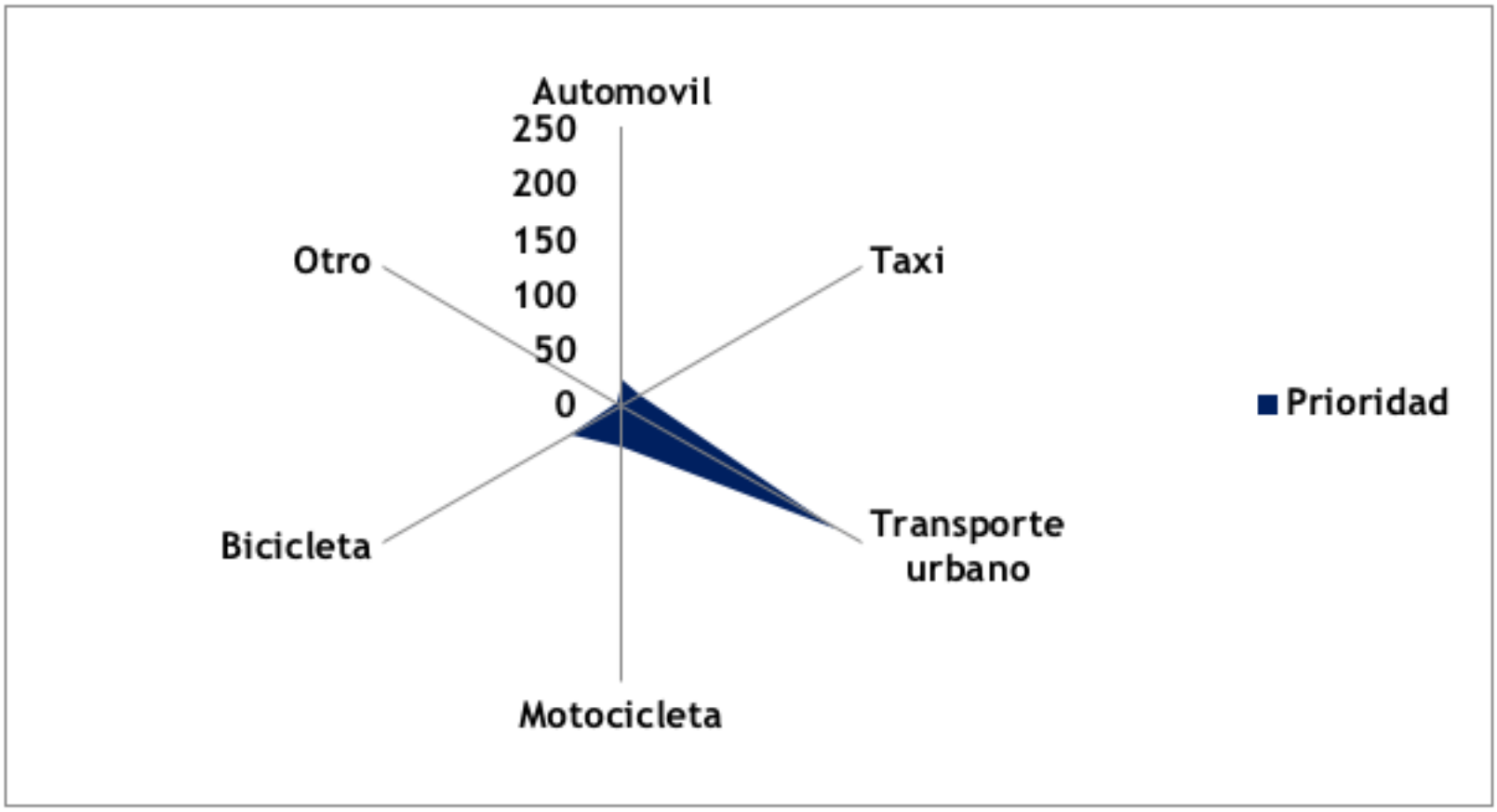
Para el análisis de los resultados se utilizó el programa Microsoft office Excel versión 2010, se utilizó como fuente primaria de información la encuesta realizada a la población; para el análisis estadístico de las variables se utilizaron proporciones y porcentajes, los datos fueron analizados en el software estadístico SPSS versión 19 (Licencia para una Universidad de Barranquilla). Por otra parte, para fundamentar el estudio se realizó la consulta de artículos en bases de datos tales como; PROQUEST, Redalyc, Scielo, Bireme y PLOS ONE.

3. Resultados

De la muestra participante en el estudio el 58% era de sexo masculino y el 42% femenino. En mayor porcentaje la edad de los participantes fue de 18 a 37 años, con una media fue 33,06 años y una D.E de 12,40 años. En cuanto a la distribución de la población por localidades en la ciudad de Barranquilla, el 33% pertenecen a la localidad Sur Occidente, el 23% a la Metropolitana, el 22% a la zona Norte Centro Histórico, el 16% a la localidad Sur Occidente y el 6% a Riomar. El 80% de la población encuestada manifestó tener vehículo

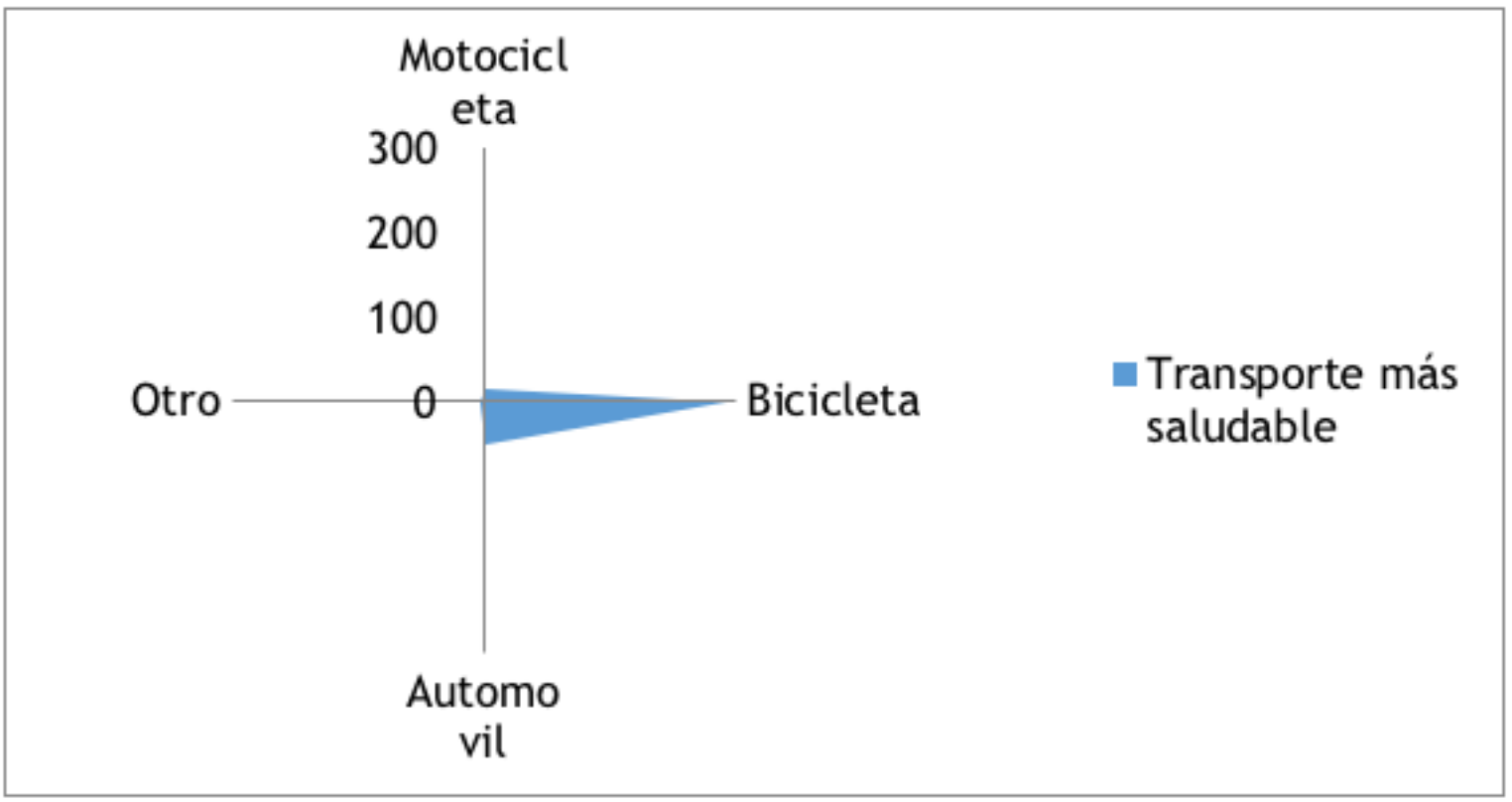
particular y un 20% no posee automóvil. Por otra parte, el 91% usa otros medios de transporte además del automóvil, siendo el transporte urbano la segunda opción, seguida de la motocicleta y la bicicleta. Por lo que consideran que el medio de transporte al cual debe darse prioridad es al transporte urbano, seguido de la bicicleta (ver figura 1).

Figura.1
Medio de transporte al que se debe dar prioridad para mejorar la movilidad en Barranquilla. Fuente de consulta: Encuesta de cultura saludable.



El 100% de los encuestados considera que los medios de transporte más saludable para el medio ambiente y la calidad de vida son la bicicleta y el caminar, aunque algunos consideran el automóvil una opción para transportarse de manera saludable. (Ver figura 2).

Figura 2
Medio de transporte más saludable para la salud, el medio ambiente y la calidad de vida. Fuente de consulta: Encuesta de cultura saludable.



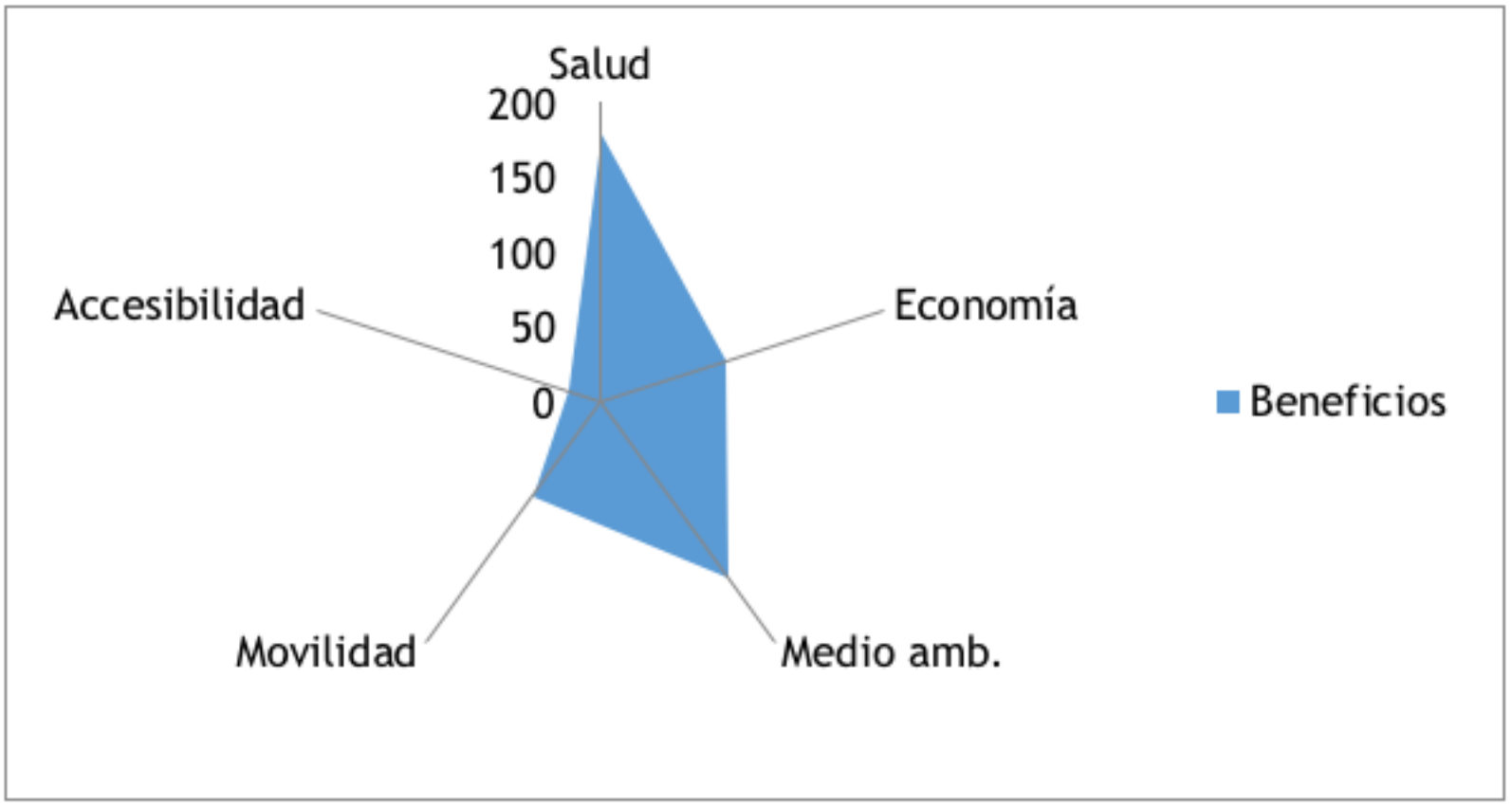
Los participantes en el estudio establecen que los elementos que posibilitan una cultura saludable son principalmente: el bienestar de todos, el cuidado por la salud y los estilos de vida saludables.

Tabla 1
Características de la cultura saludable de los participantes en el estudio.

Cultura saludable	Frecuencia	Porcentaje
Una población que refiere calidad de vida	78	21,9
El estado se preocupa por el bienestar de todos	103	28,9
Ciudad donde todos cuidan su salud	88	24,7
Donde la mayoría tiene estilos de vida saludables	87	24,4

Para los encuestados los beneficios que se generan en una ciudad al utilizar medios de transporte saludables son principalmente en la salud, y el medio ambiente; seguido de la economía, la movilidad y por último la accesibilidad (figura.12).

Figura 3
Beneficios de utilizar medios de transportes saludables e incluyentes -I en su ciudad.



Fuente de consulta: Encuesta de cultura saludable

Tabla 2
Asociación entre el sexo, la edad y la cultura saludable

Variable	Calidad de vida		Bienestar de todos		Cuidado de salud		Estilos de vida saludable		X^2	Sig. Bilateral
SEXO										
	Fcia	**%**	**Fcia**	**%**	**Fcia**	**%**	**Fcia**	**%**		
MASCULINO	41	27,5	35	23,5	41	27,5	32	21,5	8,031	**0,045**
FEMENINO	37	17,9	68	32,9	47	22,7	55	26,6		

EDAD										
18 a 39años	51	20,5	70	28,1	57	22,9	71	28,5	7,715a	**0.050**
40 a 68 años	27	25,2	33	30,8	31	29	16	15		

Tabla 3
Asociación entre la bicicleta como alternativa de medio de transporte y que favorece la cultura saludable y el sexo y la edad.

Bicicleta	**Si**		**No**		**X^2**	**Sig. Bilateral**
	Fcia	**%**	**Fcia**	**%**		
MASCULINO	112	74,6	37	24,4	5,485	0,05
FEMENINO	176	85	31	15		
18 a 39años	208	83,5	41	16,5	4,836	0,05
40 a 68 años	80	74,8	27	25,2		

En la tabla se evidencia como existen diferencias estadísticamente significativas entre el sexo, la edad y la bicicleta como alternativa de medio de transporte, siendo mayor las respuestas por el uso de este medio de transporte.

---

4. Discusión de los Resultados

Acorde a los resultados encontrados en el presente estudio y de acuerdo al transporte más usado, en primer lugar, está el transporte urbano, seguido de la motocicleta y la bicicleta. Consideran el peligro en las vías y la falta de conciencia ciudadana los dos problemas principales en las localidades para usar otros medios de transporte, seguido de la violencia y el desconocimiento de derechos. Esto se relaciona con lo planteado por Urbina Casasola (2014), en la actualidad los espacios públicos urbanos han sido invisibilizados, elitizados y privatizados, dándosele a nivel mediático y representativo un mayor valor tanto al transporte privado como a las zonas privadas, situación que ha influido en el incremento de la adquisición de vehículos; que la ciudad sea vista como una zona meramente de paso y no de construcción ciudadana. Así mismo lo planteado por la Organización de las Naciones Unidas (ONU) en el informe mundial de asentamiento humano sobre planificación y diseño de la movilidad urbana sostenible del Programa de las Naciones Unidas citado por Urbina (2014), indica que el mayor reto de la movilidad urbana es pasar del enfoque centrado en aumentar la expansión de infraestructura de transporte al enfoque de accesibilidad y orientación que busca la construcción del espacio urbano que brinde mayor optimización de la densidad urbana y promoción del uso de transporte no motorizado.

Contar con entornos poco favorables para la movilidad urbana hace que la población sea más inactiva físicamente. Esto se relaciona con lo planteado por Garaulet & Sánchez citado por Pérez (2014), quienes consideran que uno de los principales factores que han influenciado en el aumento de los niveles de inactividad física han sido los entornos "obesogénicos" debido a que actualmente las ciudades y barrios no parecen estar diseñados

con el fin de que las personas tengan una vida activa, debido a la cantidad de edificios de grandes alturas obligando a las personas a usar más ascensores que escaleras, así como la proliferación de cadenas de comidas rápidas esparcida en casi todas las ciudades del mundo, las aceras son cada vez más pequeñas y no permiten que las personas realicen caminatas como parte de una actividad física habitual y no existen canales de tránsitos para ciclistas en la mayoría de las avenidas.

Para Vidal (2016), existen factores que pueden predecir que una persona sea físicamente activas y otras personas no lo sean desde el modelo ecológico del desarrollo humano, la familia representa un microsistema, en este depende que los niños adquieran hábitos saludables dentro de los cuales se encuentra la práctica de la actividad física, el incremento de la inactividad física el cual depende en gran medida del uso de dispositivos electrónicos, conflictos familiares y modelos parentales inactivos e incluso la incapacidad parental para controlar los hábitos de sus hijos, a nivel del meso-sistema se encuentra la escuela, esta implementa los programas de actividad física a través de la clase de educación física, en este ítem se encontró que los niños son más activos físicamente en las actividades deportivas que las niñas; en el Exo-sistema el diseño de espacios para promover la actividad física y en el Macro-sistema se encuentran las políticas públicas implementadas desde el estado. Por lo tanto, "a mayor desarrollo económico y urbano de los países menores, mayores son los niveles de inactividad física en la población" (Atkinson, Lowe, Moore, 2016, p.40).

Consecuentemente, para los encuestados los medios de transporte saludables son la bicicleta seguida de caminar. Así mismo el 81% usaría la bicicleta como medio de transporte alternativo, mientras que el 19% no la usarías por razones tales como el peligro en las vías, no contar con una infraestructura adecuada (ciclo-rutas) o por pena al "qué dirán" de otras personas; otros porque sencillamente no les agrada y/o no saben andar en bicicleta. Lo anterior coincide con un estudio realizado en un Barrio residencial de la Ciudad de Cartagena, donde se encontró que individuos activos físicamente, perciben que las tiendas y supermercados se encuentra a pocas distancias de la vivienda, que los paraderos de buses se encuentran de 10 a 15 minutos de la viviendas, las presencia de ciclo-vías e instalaciones recreativas gratuitas o de bajos costo son aspecto interesante que permite caminar en el vecindario, sin embargo los individuos inactivos físicamente consideran que el tráfico vehicular es un factor que dificulta andar en Bicicleta, es decir el riesgo de ser inactivo físicamente por vivir en un Barrios con mucho tráfico vehicular es de 1,69 veces más (Herazo & Domínguez, 2010). De igual manera, la falta de aceras en las calles cercanas, las condiciones del tráfico y la seguridad relacionada con la práctica del ciclismo o caminar durante el día o la noche no tuvo una asociación positiva con la práctica de la actividad física (Gómez, Reis, Parra, Ribeiro, Hino, Halla, Malta & Brownson, 2011, p. 111).

Estudios han demostrado que vivir en estratos socioeconómicos medios y estar en Barrios con altos índices de accidentes de tránsito, se asocia a la baja participación de la población en la actividad física habitual. Así lo demuestra un estudio en la ciudad de Barranquilla, donde se identificaron los factores asociados a la práctica de actividad física en la población de 18 a 64 años, en el que los sujetos residentes en los estratos socioeconómicos 1, 2 y 3 ($p<0,01$) y los de nivel educativo secundaria ($p<0,000$) se clasificaron como inactivos físicamente (Pinillos Y, Herazo Beltrán Y, Vidarte J, Suárez D, Crissien E & Rodríguez C, 2014). Por otra parte González, Sarmiento, Lozano, Ramírez & Grijalba, 2014 analizaron las desigualdades de la actividad física por sexo, evidenciándose que las mujeres tuvieron menor prevalencia de actividad física en todos los dominios, en comparación con los hombres. Esta disparidad fue más significativa en el tiempo libre (mujeres: 13,8 % Vs. hombres:28,2 %, $p<0,0001$) y en usar la bicicleta como medio de transporte (mujeres: 1,6 % Vs. hombres: 11,0 %, $p<0,0001$), en comparación con caminar como medio de transporte (mujeres: 31,2 % Vs hombres: 37,4 %, $p<0,0001$) . La evidencia indica que los factores físicos y socioculturales del entorno influyen en la práctica de la actividad física y el uso de medios de transporte activo, así como también la edad y el sexo.

Uno de los aspectos que promueven la actividad física son los considerados ambientes físicos saludables de los barrios residenciales, particularmente la conexión de calles y la proximidad de los destinos, influyen de manera directa e indirecta en el comportamiento de caminar y

seleccionar transporte activo” (Hiroko Shimura, Takemi Sugiyama, Elisabeth Winkler, and Neville Owen, 2012). Esto coincide con lo planteado por Tuesca (2005), quien ha señalado que las ciclovías son espacios públicos de construcción social que pueden incentivar a sus usuarios(as) a interactuar con su ciudad de manera más íntima, aumentando la cohesión social y el capital humano; además, estimulan el uso de la bicicleta como medio de desplazamiento dentro de la ciudad, lo cual conlleva al desarrollo de actividad física.

Por su parte la Organización Mundial de la Salud (2010) establece que el fomento del "transporte activo" no solo reduciría la contaminación, sino que también contribuiría a la reducción de los 2,6 millones de muertes relacionadas con los accidentes de tráfico y la polución. Además de los 3,2 millones de fallecimientos relacionados con enfermedades ligadas al sedentarismo.

Por lo tanto, se hace necesario avanzar en estudios que comprendan de una manera más específica este tipo de situación, que exploren como percibe la población la asociación del medio ambiente con la actividad física lo cual ayudaría a guiar el proceso de toma de decisiones (Arango, Siqueira & Parra, 2013). Contribuyendo así a las comunidades científicas y gubernamentales, asociadas a la creación de mayores áreas urbanas que prioricen un tránsito público, colectivo, activo y saludable (Urbina, 2014, p. 80).

Si se tienen en cuenta estos aspectos se podrían aumentar los niveles de actividad física de la población y generar un impacto en salud puesto que disminuiría el índice de enfermedades crónicas no transmisibles.

5. Conclusión

Se recomienda el diseño e implementación de programas que promuevan el uso de medios de transporte incluyentes como la bicicleta, brindando las condiciones de seguridad, infraestructura y accesibilidad a la población para lograr su participación activa. Por esta razón, se hace necesario examinar la distribución social y espacial dentro de las ciudades para poder desarrollar todo su potencial (Gómez et al, 2015, p. 131)

Recientemente se ha enfatizado en la influencia que tiene la actividad física y el diseño de políticas públicas dirigidas a generar intervenciones en diversos atributos de los ambientes urbanos; “evidencia que esta soportada principalmente, por estudios llevados a cabo en Estados Unidos y Australia. Sin embargo la relación de la inactividad física y el desarrollo de espacio urbanos ha sido muy poco estudiado en América Latina por lo tanto existe la necesidad de llevar a cabo estudios multidisciplinarios que permitan entender de mejor manera los vínculos entre ambientes urbanos y actividad física” (Hernández, Gómez & Parra, Diana C, 2010).

Por lo anterior, se invita a los interesados en la temática a reflexionar sobre la necesidad de realizar proyectos de investigación científica que impacten en la sociedad, teniendo en cuenta que brindar alternativas de solución en salud y medios de transporte no solamente contribuye al desarrollo humano y social, sino también al mejoramiento de la calidad de vida de la población en Colombia, el medio ambiente y el urbanismo.

Conflicto de interés: Los autores manifiestan la no existencia de conflicto de intereses

Financiación: Surge del Proyecto de investigación **“**Cultura saludable y medios de transporte incluyentes utilizados por los habitantes de la ciudad de Barranquilla, desarrollado en la maestría en desarrollo y gestión de empresas sociales de la Universidad Simón Bolívar.

Referencias

Atkinson, K,. Lowe, S & Moore, S. (2016). Human development, occupational structure and physical inactivity among middle income countries. Journal Preventive Medicine Reports. 3: 40-45. Recuperado: http://ac.els-cdn.com/S2211335515001667/1-s2.0-S2211335515001667-main.pdf?_tid=83d5e4ac-7936-11e6-8967-00000aacb360&acdnat=1473718753_81fc28199e3fbc9352c72b7201144d9b

Arango, C.M., Siqueira, RR. & Parra, DC. (2013). Association between the perceived environment and physical activity among adults in Latin America. *International Journal of*

Behavioral Nutrition and Physical Activity, 10: 122.

Bronfenbrenner, U. & Cecci, S. (1994). Nature- nuture reconceptualized: A bio-ecological model. *Psychological Review,* 101(4), 568-586.

Cantillo, V. La movilidad en el Caribe; Pautas para mejorar la circulación vehicular. Informativo Uninorte, 2011; No. 68; ISSN 1692-780X. Disponible en: http://www.uninorte.edu.co/documents/73923/298995/La+movilidad+en+el+Caribe+-+Junio+2011.pdf/66743a61-feb4-4ba0-9e95-7634e23158cc?version=1.2

Cortázar, J.C. (2007). *Entre el diseño y la evaluación. El papel crucial de la implementación de los programas sociales*. Washington: Banco Interamericano de Desarrollo.

Fuentes, L.G. La movilidad en el Caribe; Administración vial, llegó la hora de invertir. Informativo Uninorte, 2011; No. 68; ISSN 1692-780X. Disponible en: http://www.uninorte.edu.co/documents/73923/298995/La+movilidad+en+el+Caribe+-+Junio+2011.pdf/66743a61-feb4-4ba0-9e95-7634e23158cc?version=1.2

Gomes, G,. Reis, R., Parra, D., Ribeiro, I., Hino, A., Halla, P., Malta, D. & Brownson. R. (2011). Walking for leisure among adults from three Brazilian cities and its association with perceived environment attributes and personal factors. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity,* 8: 1111.

Gomez L,. Sarmiento R,. Ordoñez M,. Pardo C,. Hérick T,. Mallarino C,. Miranda J,. Mosquera J,. Parra D,. Rodrigo R,. & Quistberg A.(2015). Urban environment interventions linked to the promotion of physical activity. A mixed methods study applied to the urban context of Latin America. *Soc Sci Med,* 131: 18–30. doi:10.1016/j.socscimed.2015.02.042

González S., Sarmiento O., Lozano O., Ramírez A. & Grijalba C. (2014). Niveles de actividad física de la población Colombiana: desigualdades por sexo y condición socioeconómica. *Rev Biomédica,* 34:447-59. Recuperado en: http://www.revistabiomedica.org/index.php/biomedica/article/view/2258/2526

Herazo Beltrán Y, Domínguez R. Percepción del ambiente y niveles de actividad física en adultos de un barrio de Cartagena. *Rev. Salud Pública,* 12(5): 744-753. Recuperado en: http://www.scielosp.org/pdf/rsap/v12n5/v12n5a05.pdf

Hernández, A., Gómez, L. F, & Parra, Diana C. (2010). Ambientes urbanos y actividad física en adultos mayores: Relevancia del tema para América Latina. Revista de Salud Pública, 12(2), 327-335. Retrieved July 10, 2016, from http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0124-00642010000200016&lng=en&tlng=es

Organización Mundial de la Salud (OMS). (2010). Transporte Urbano y Salud: Transporte sostenible texto de referencia para formuladores de políticas públicas de ciudades en desarrollo. Recuperado de: http://www.who.int/hia/green_economy/giz_transport_sp.pdf

Organización de las Naciones Unidas (ONU). (2013). Planificación y diseño de una movilidad urbana sostenible: Informe mundial de asentamiento humano. Disponible en: http://nacionesunidas.org.co/biblioteca/planificacion-y-diseno-de-una-movilidad-urbana-sostenible-informe-mundial-sobre-asentamientos-humanos-2013/

Perez B, (2014). Salud: entre la actividad física y el sedentarismo. *An Venez Nutr*, 27(1): 119-128. 119.

Pinillos Patiño, Y; Vidarte Claros, J; Crissien Quiroz, E; Suárez Palacio, D; Rodríguez Picalúa, C; Herazo Beltrán, Y; (2014). Factores asociados a la inactividad física en personas adultas de Barranquilla (Colombia). *Salud Uninorte,* 30() 418-430. Recuperado de http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=81737153015 .

Rydin, Y., Bleahu, A., Davies,M. (2012). Shaping cities for health: complexity and the

Sarmiento, O., Torres, A., Jacoby, E., Pratt, M., Schmind, T. & Stierling, G.(2010). The Ciclovía-Recreativa: A Mass-Recreational Program With Public Health Potential. *Journal of Physical Activity and Health,* 2010, 7(2): S163-S180.

Rojas Parra, F; Monteoliva Vilches, A; Jolly, J; Dangond Gibsone, C; (2011). Algunas reflexiones sobre la movilidad urbana en Colombia desde la perspectiva del desarrollo humano.*Papel Político,* 16() 485-514. Recuperado de http://www.redalyc.org/articulo.oa?

id=77722772007 .

Sampieri H, Fernández C, Baptista P, (2006). Metodología de la investigación. 4ta. Edición. Capítulo 12 pág. 5. México DF: McGraw-Hill Interamericana.

Shimura, H., Sugiyama, T., Winkler, E,. & Ownen Neville. (2012). High Neirgborhood Walkability Mitigates Declines in Middle to Older Aged Adults" Walking for Transport. Journal of Phisycal Activity and Health, 9: 1004- 1008.

Tuesca, R. (2005). Calidad de vida, su importancia y como medirla. *Rev Salud Uninorte*, 21, 76-86.

Urbina YC. (2014). Espacios públicos urbanos como catalizados de actividad física y bienestar psicológico*. Rev. electrónica de estudiantes Esc. de psicología*, 9(1): 67-81. Recuperado en: file:///C:/Users/DELL-PC/Downloads/Dialnet-EspacioPublicoUrbanoComoCatalizadorDeActividadFisi-4942665.pdf

Vidal-Conti, J; (2016). Identificación de predictores de actividad física en escolares según el modelo socio-ecológico mediante un análisis multifactorial. *Cultura, Ciencia y Deporte,* 11() 51-59. Recuperado de http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=163044427006

Xaviera, VE. (2011). Transporte Urbano no Motorizado: el potencial de la Bicicleta en la ciudad de Temuco. Rev invi. 72(26): 153-184.

Fecha de terminación del proyecto: octubre de 2016
Financiación: Universidad Simón Bolívar. Proyecto de Investigación PRO-CEI-USB-CE-0153-06-

1. Fisioterapeuta, Magíster en desarrollo y gestión de empresas sociales. Facultad ciencias de la Salud, Universidad Simón Bolívar de Barranquilla. Correo electrónico: kreniz2@unisimonbolivar.edu.co

2. Economista, Master of Bussines Admnistration. Corporación universitaria Americana. Correo electrónico: cfabregas@coramericana.edu.co

3. Doctor en ciencias de la Actividad Física y el deporte. Departamento de movimiento humano, facultad de salud, Universidad Autónoma de Manizales, correo electrónico: jovida@autonoma.edu.co

4. Fisioterapeuta, Magíster en desarrollo y gestión de empresas sociales. Facultad ciencias de la Salud, Universidad Simón Bolívar de Barranquilla. Correo electrónico: nnunez3@unisimonbolivar.edu.co

---

©2018. revistaESPACIOS.com • ®Derechos Reservados