

**Caminant de la mà dels infants.
Una anàlisi des de la Geografia de
la mobilitat infantil a Granollers
(Catalunya)**

Tesi doctoral
Miguel Ángel Castela Egidio
Departament de Geografia
2015

Agraïments

Malgrat que la idea de realitzar una tesi doctoral pot evocar la imatge d'una persona solitària amb un ordinador al davant, no del tot errònia, haig de dir que en aquest treball moltes persones han col·laborat i han aportat el seu granet de sorra de manera totalment desinteressada. Demano disculpes si em deixo alguna persona per enumerar perquè després d'aquests anys la meva memòria també ha envellit, i són moltes les persones a qui agrair la seva ajuda.

En primer lloc, dono les gràcies als meus directors, Àngel Cebollada i Anna Ortiz, sense vosaltres aquesta tesi mai no hauria arribat a bon port, no tinc paraules per la vostra feina i sobretot, gràcies per recollir a un naufrag enmig de la tempesta. A l'Enric Mendizàbal, perquè ell va ser-hi en un moment molt delicat. A l'Antoni Tulla, perquè sense el seu grup de recerca la meva incorporació no hauria estat possible al Departament de Geografia i pels seus consells en l'elaboració dels indicadors.

A tot el Departament de Geografia, però especialment a l'Antoni Durà, Ana Vera, Pau Avellaneda i Miguel Solana i tot el personal de Secretària del Departament. Al grup de Gènere per les reunions celebrades, especialment a la Mireia Baylina, Maria Prats, Maria Dolors Garcia Ramon i als assistents, per obrir la meva ment a perspectives i idees noves. A Francesco Tonucci, Daniela Renzi i Antonella Prisco per fer-me sentir com a casa i per les xerrades desinteressades al voltant de l'autonomia dels infants.

Als meus companys de "fatigues", Maribel, Oriol, Montse, Sandra, Eloi, Matteo, Lorenzo, que amb els seus comentaris, ajut i suport m'han ajudat a suportar moments d'angoixa i dubtes.

Als directors i equips docents de les escoles de Granollers que són la base d'aquesta tesi: Fàtima, Ferrer i Guàrdia, Granullarius, Lledoner, Mestres Montaña, Pau Vila, Pereanton, Ponent, Salvador Espriu i Salvador Llobet, però especialment a les escoles de Fàtima i Ponent per tornar a deixar-me anar i realitzar l'activitat fotogràfica. A tots els infants que han participat i els seus progenitors, moltes gràcies. Aquells que van tenir l'amabilitat de participar en les entrevistes, moltes gràcies.

Vull donar les gràcies a tots els meus familiars i amics per suportar-me i fer-me costat sempre. Tots vosaltres sabeu que en un moment o un altre heu estat allà i m'heu ajudat sense dubtar.

Per últim, vull dedicar aquest treball molt especialment als meus fills Hernán i Vera, i a la meva mare, allà on estiguis espero que et sentis molt orgullosa del teu fill.

Índex

Resum	13
Abstract (English version)	14
Capítol Introductor	
Antecedents de la present tesi	15
Objectius i preguntes de recerca	17
Estructura	19
Capítol 1: Marc conceptual i estat de la qüestió	
1.1. Introducció	22
1.2. Què és un infant? Conceptualitzant la infància	22
1.3. Què és la mobilitat? I un desplaçament?	24
1.4. Infants, mobilitat i geografia	26
1.4.1. Mobilitat infantil i desplaçaments analitzats	28
1.5. Posant fil a l'agulla... una revisió bibliogràfica de la mobilitat infantil	29
1.5.1. Criteris de selecció de les revistes	30
1.5.2. Revistes seleccionades	31
1.5.3. Analitzant les revistes seleccionades	34
a) Revistes internacionals	35
b) Revistes estatals	36
1.5.4. Temàtica de les revistes seleccionades	36
1.5.5. Reflexió sobre les revistes seleccionades	36
1.6. Articles	37
1.6.1. Criteris de selecció dels articles	37
1.6.2. Articles seleccionats	38
1.7. Una primera classificació de la bibliografia: eixos temàtics establerts	40
1.7.1. Autonomia mòbil	42
1.7.2. Salut i seguretat viària	44
1.7.3. Control parental i percepció	47
1.7.4. Mètodes de recerca	49
1.7.5. Teoria	50
1.8. Filant més prim...una aproximació metodològica a la mobilitat infantil	51
1.8.1. Una classificació metodològica de la bibliografia	52
a) Enquestes de mobilitat quotidiana i altres registres	53
b) Enquestes <i>ad hoc</i>	54
c) Mètodes orals	55
d) Mixtes	56
e) Revisió bibliogràfica	57
f) Específiques	57
1.9. Una revisió d'enquestes generals de mobilitat	58
1.9.1. Seleccionant les enquestes	59
1.9.2. Una mateixa unitat d'anàlisi? Conceptualitzant un desplaçament	60
1.9.3. Motius dels desplaçaments	61
1.9.4. Modes de transport agregats	64
1.9.5. La població infantil en les enquestes seleccionades	66
a) Delimitant el col·lectiu infantil	66
b) Classificació interna del col·lectiu infantil	67
c) Un cas singular: Mobilité en Suisse	68
1.9.6. Breus reflexions sobre la revisió d'enquestes generals	69

1.10. Ubicació del present treball en el cos teòric i metodològic	69
Capítol 2: Metodologia	
2.1. Decidint com obtenir dades, seleccionant la metodologia més adient	74
2.2. Edats seleccionades	75
2.3. Escoles seleccionades	76
2.4. Enquesta <i>ad hoc</i>	77
2.4.1. Disseny dels qüestionaris	77
2.4.2. Justificació de les preguntes	78
a) Qüestionari infants	78
b) Qüestionari progenitors	80
2.4.3. Temporalitat i procediment de mostratge	81
2.4.4. Obtenció de les dades	82
2.4.5. Característiques dels qüestionaris als infants	83
a) Univers poblacional	84
b) Mostres, marge d'error i taxa de cobertura	85
c) Dia de referència i metodologia d'enquestació	85
2.4.6. Limitacions de l'enquesta <i>ad hoc</i>	86
2.4.7. Especificacions sobre els resultats procedents de l'enquesta	86
2.5. Indicadors sintètics: autonomia i permissibilitat	88
2.5.1. Construcció teòrica dels indicadors	88
2.5.2. Variables seleccionades	90
2.5.3. Ponderació de les variables	91
2.5.4. Interpretació dels resultats	93
2.6. Els arbres de decisió: el model CHAID	93
2.7. Entrevistes	97
2.7.1. Tipologia d'entrevista emprada	97
2.7.2. Selecció dels entrevistats	97
2.7.3. Procés de selecció i nombre d'entrevistes realitzades	97
2.7.4. Preguntes realitzades i justificació	99
2.8. Activitat fotogràfica	101
2.8.1. Teoria i praxis d'aquesta tècnica	101
2.8.2. Escoles i alumnes seleccionats	102
2.8.3. Disseny i planificació de l'activitat	103
2.8.4. Implementació, obtenció i recollida de la informació	104
2.8.5. Resultats de l'aplicació de tècniques fotogràfiques	107
2.8.6. Reflexions de la praxis fotogràfica	111
Capítol 3: Àmbit d'estudi	
3.1. Introducció	114
3.2. Justificació de l'àrea d'estudi	114
3.3. Granollers dins del context territorial català	115
3.4. Granollers com a sistema urbà	116
3.5. La ciutat de Granollers	118
3.5.1. Morfologia	118
3.5.2. Població	120
3.5.3. Distribució d'àrees verdes i equipaments	123
3.5.4. Mobilitat a Granollers	124
3.5.5. La zona única educativa de Granollers	127
3.6. Escoles d'infantil i primària del municipi	128
3.6.1. Característiques de les escoles seleccionades	130
3.7. Polítiques, normatives i projectes relacionats amb la mobilitat infantil a Granollers	132

3.7.1. Pla de Mobilitat Urbana de Granollers (PMUG)	132
3.7.2. Pla Local de la Infància i l'Adolescència (PLIA)	133
3.7.3. Consell d'Infants	134
3.7.4. Ciutat educadora	135
3.7.5. Granollers, Ciutat Amiga de la Infància	136
3.8. Unes reflexions sobre l'àmbit d'estudi	137
Capítol 4: Resultats	
4.1. Introducció	140
4.2. Enquesta <i>ad hoc</i>	141
4.2.1. Dades generals	141
4.2.2. Edats dels infants i progenitors enquestats	143
4.2.3. Variables dels infants	144
a) Procedència dels progenitors	145
b) Canvi residencial	146
c) Tinença de bicicleta	148
d) Creuar carrers i cruïlles sols	149
e) Viatjar sols en autobús	150
f) Desplaçaments a casa d'amics i durada	152
4.2.4. Variables dels progenitors	154
a) Grau d'instrucció	155
b) Tinença de llicència per conduir a les llars	156
c) Disponibilitat de vehicle privat a les llars	157
4.3. Entrevistes i fotografies	157
4.3.1. Perfils persones entrevistades	157
4.4. Fotografies i plànols seleccionats	161
4.5. Consideracions prèvies als resultats	162
4.6. Primer eix: desplaçaments quotidians dels infants	164
4.6.1. Anant i tornant de l'escola... analitzant els desplaçaments escolars	165
a) Quin mode de transport utilitzen per anar i tornar de l'escola?	165
I) Quin mode de transport utilitzen els nens? I les nenes?	166
II) Quin mode de transport utilitzen els nens i nenes de cinquè? I els de sisè?	167
III) Quin mode de transport utilitzen els nens i nenes amb progenitors comunitaris? I els de pares i mares extracomunitaris?	169
b) Quant triguen en arribar a l'escola al matí?	170
I) Segons el mode de transport emprat, quant triguen en arribar?	171
II) Qui triga més: els nens i nenes de cinquè, o els de sisè?	172
III) Qui triga més: els nens i nenes comunitaris, o els extracomunitaris?	173
c) Quan plou és igual?... Analitzant els desplaçaments escolars en dies de pluja	174
I) Quin mode de transport utilitzen per arribar i sortir de l'escola quan plou?	175
II) Quins modes de transports, quan plou, utilitzen els nens i nenes de cinquè? I els de sisè?	175
III) Quan plou, quins modes de transports utilitzen els nens i nenes comunitaris? I els extracomunitaris?	177
4.6.2. Més enllà de l'escola hi ha mobilitat?... Anàlisi dels desplaçaments no escolars	178
a) On van els infants fora de l'escola?... Realització dels desplaçaments no escolars	179
b) Els nens i nenes fora de l'escola es desplacen pels mateixos motius?	180
I) Fora de l'escola els nens i nenes de cinquè es desplacen pels mateixos motius? I els de sisè?	180
II) Fora de l'escola els nens i nenes comunitaris es desplacen pels mateixos motius? I els extracomunitaris?	181

c) Quins transports utilitzen els infants fora de l'escola?	182
I) Quins transports utilitzen els nens i nenes fora de l'escola?	183
II) Quins transports utilitzen els nens i nenes de cinquè fora de l'escola? I els de sisè?	184
III) Quins transports fora de l'escola utilitzen els nens i nenes comunitaris? I els extracomunitaris?	187
4.6.3. Dins o fora de l'escola? Analitzant els desplaçaments per activitats extraescolars	191
a) Quants infants fan extraescolars?	191
b) Qui realitza més extraescolars els nens i nenes de cinquè, o els de sisè?	192
c) Realitzen més extraescolars els nens i nenes comunitaris que els extracomunitaris?	193
4.6.4. Resumint la informació de l'eix: aplicació del model CHAID als desplaçaments quotidians	194
a) Desplaçaments escolars	194
b) Desplaçaments no escolars	201
c) Activitats extraescolars	208
4.7. Segon eix: autonomia dels infants en els desplaçaments quotidians	210
4.7.1. Analitzant l'autonomia en els desplaçaments escolars	210
a) Segons el mitjà de transport quan van a l'escola ho fan sols? O acompanyats?	211
b) Els nens i les nenes són acompanyats per anar a l'escola? O van sols i soles?	214
c) Els nens i les nenes de cinquè són acompanyats per anar a l'escola? O van sols i soles? I els de sisè?	214
d) Els nens i les nenes comunitaris són acompanyats per anar a l'escola? O van sols i soles? I els extracomunitaris i extracomunitàries?	215
4.7.2. Autonomia més enllà de l'escola: analitzant els desplaçaments no escolars	217
a) Fora de l'escola els infants van sols o acompanyats?	217
b) Fora de l'escola els nens i nenes de cinquè van sols o acompanyats? I els de sisè?	218
c) Fora de l'escola els nens i nenes comunitaris van sols o acompanyats? I els extracomunitaris?	219
4.7.3. Cap a les activitats extraescolars els infants van sols o acompanyats?	220
a) Els nens i nenes de cinquè van sols o acompanyats a extraescolars? I els de sisè?	220
b) Els nens i nenes comunitaris van sols o acompanyats a extraescolars? I els extracomunitaris?	221
4.7.4. Què et deixo fer i què no: anàlisi dels permisos dels progenitors	221
a) El primer dels permisos analitzats: anar sols pel carrer	222
I) Els pares i mares deixen anar sols al carrer als seus infants d'igual forma?	223
II) Els estudis dels progenitors influeixen en la seva permissibilitat?	224
III) On i per què permeten els progenitors anar sols als seus fills i filles?	225
IV) On i per què permeten els pares anar sols als seus fills i filles? I les mares?	226
b) El darrer dels permisos analitzats: mitjans de transport permesos	227
I) En quins modes de transport permeten anar els pares? I les mares?	228
II) Els estudis dels progenitors influeixen en els modes de transport permesos als seus infants?	229
4.7.5. Agregant dades: indicadors sintètics d'autonomia i permissibilitat	229
a) Primer... els infants: indicador d'autonomia	230
I) Nens, nenes... i l'indicador d'autonomia	231
II) Nens i nenes de cinquè, sisè... i l'indicador d'autonomia	232
III) Nens i nenes comunitaris, extracomunitaris... i l'indicador d'autonomia	233
b) Després... els progenitors: indicador de permissibilitat	234
I) Pares, mares... i l'indicador de permissibilitat	235
II) Estudis dels progenitors... i l'indicador de permissibilitat	236
c) Comparant els dos indicadors sintètics	237

I) Segons el curs acadèmic realitzat pels infants	237
II) Segons centres educatius on cursen els estudis	238
4.7.6. Resumint la informació de l'eix: aplicació del model CHAID en l'autonomia dels infants i els seus desplaçaments quotidians	243
a) Acompanyament en els desplaçaments escolars	244
b) Acompanyament en els desplaçaments no escolars	246
c) Acompanyament en les activitats extraescolars	255
d) Permís dels progenitors: anar sols al carrer	256
e) Indicadors sintètics	257
I) Indicador dels infants: autonomia	257
II) Indicador dels progenitors: permissibilitat	259
4.8. Tercer eix: percepció de la mobilitat infantil	261
4.8.1. Percepció dels infants	263
a) M'agrada, no m'agrada... aspectes destacats en els qüestionaris	263
b) Què veig? Què penso?... Anàlisi de fotografies i comentaris sobre les imatges	269
I) Espais familiars	272
II) Espais públics	274
III) Espais institucionals	276
c) Què hem dit, què hem fotografiat... complementant els qüestionaris amb les fotografies	277
4.8.2. Percepció dels progenitors	279
a) Fent equilibris... conciliant la vida laboral amb la familiar	280
b) Què permeten els pares i mares entrevistats als seus fills i filles? I per què?	284
c) Et deixo... o no et deixo, anàlisi del permís per anar sols	285
d) Et deixo... o no et deixo, permís dels progenitors entrevistats	287
e) Què fa patir als progenitors?	293
f) Aquí a prop et deixo, més enllà no... distància com a requisit d'autonomia	295
g) Fent memòria... autonomia dels progenitors i infants a la mateixa edat	299
h) Què és pot millorar a Granollers? Mesures facilitadores d'autonomia infantil	303
i) Perfilant als progenitors segons la seva permissibilitat	307
j) Un punt de trobada? Comparant les visions dels dos col·lectius	310
Capítol 5: Discussió	
5.1. Introducció	316
5.2. Transport actiu en els desplaçaments escolars	318
5.2.1. Elecció modal en els desplaçaments escolars	320
a) Factors físics	321
I) Distància llar-escola o temps de realització	321
II) Densitat: població, cruïlles i habitatges	322
b) Factors socioeconòmics	323
I) Edat o curs acadèmic	323
II) Gènere dels infants	324
III) Ètnia o nacionalitat dels progenitors	324
IV) Ingressos i tinença vehicle	324
5.2.2. Percepció respecte l'elecció del mode de transport	325
5.2.3. Transport actiu en els desplaçaments no escolars	326
5.2.4. Elecció modal en els desplaçaments no escolars	327
5.3. Autonomia en els desplaçaments quotidians	328
5.3.1. Variables que influeixen en l'autonomia mòbil dels infants	329
a) Distància	331
b) Gènere infants	331
c) Curs acadèmic o edat infants	332

d) Ètnia o nacionalitat progenitors	333
e) Percepció dels progenitors	333
I) Seguretat vial	334
II) Seguretat personal	334
5.3.2. Altres consideracions de la percepció i variables singulars	334
5.4. Percepció en els desplaçaments quotidians	335
Capítol 6: Conclusions	
6.1. Conclusions (Versió en català)	339
6.2. Conclusions (English version)	355
Reflexions finals	371
Bibliografia	376
Annexos	392

Índex de taules

1. Característiques de les revistes anglosaxones seleccionades.	32
2. Característiques de les revistes no anglosaxones seleccionades.	33
3. Característiques de les revistes estatals seleccionades.	34
4. Articles seleccionats segons eixos analítics i temes tractats (xifres absolutes).	41
5. Característiques de les enquestes generals de mobilitat seleccionades.	60
6. Motius agregats dels desplaçaments en les enquestes seleccionades.	63
7. Modes de transport agregats en les enquestes seleccionades.	65
8. Classificació infantil en les enquestes seleccionades.	68
9. Característiques metodològiques de l'enquesta als infants.	84
10. Infants cursant 5è i 6è de primària en centres públics de Granollers.	85
11. Progenitors entrevistats segons escola, sexe i país de procedència (xifres absolutes).	99
12. Infants participants a l'activitat fotogràfica segons escola i gènere (xifres absolutes).	103
13. Característiques dels municipis del sistema urbà de Granollers (2013).	118
14. Població segons nacionalitat i edat (xifres absolutes).	121
15. Total de població en les edats seleccionades segons sexe (xifres absolutes).	122
16. Infants i progenitors enquestats segons escola.	142
17. Taxa de resposta dels infants i progenitors segons escola seleccionada.	143
18. Total d'infants i progenitors enquestats per edat.	143
19. Total d'infants enquestats per gènere i curs acadèmic.	144
20. Progenitors enquestats per gènere i edat.	144
21. Nacionalitat dels progenitors dels infants enquestats.	145
22. Lloc de naixement dels progenitors dels infants enquestats (Regions).	146
23. Nacionalitat dels progenitors segons gènere i curs acadèmic dels infants (%).	146
24. Canvi residencial segons gènere, curs acadèmic dels infants i procedència dels progenitors.	148
25. Disponibilitat de bicicleta segons gènere, curs acadèmic dels infants i procedència dels seus progenitors (%).	149
26. Infants que creuen carrers i cruïlles sols segons gènere i curs acadèmic (%).	150
27. Infants que creuen carrers i cruïlles sols segons procedència dels progenitors i gènere (%).	150
28. Infants que han viatjat alguna vegada sols en autobús segons gènere i curs acadèmic (%).	152
29. Infants que han viatjat alguna vegada sols en autobús segons procedència dels progenitors i gènere (%).	152
30. Infants que van a casa d'algun amic o amiga sols segons gènere i curs acadèmic (%).	153
31. Infants que van a casa d'algun amic o amiga sols segons procedència dels progenitors i gènere (%).	154

32. Durada dels desplaçaments d'infants que van a casa d'algun amic o amiga sols segons gènere i curs acadèmic (%).	154
33. Grau d'instrucció dels progenitors (%).	156
34. Perfils dels entrevistats (Homes).	159
35. Perfils de les entrevistades (Dones).	160
36. Perfils dels infants participants a l'activitat fotogràfica.	162
37. Mitjà de transport segons tipus de desplaçament escolar (%).	166
38. Mitjà de transport d'arribada i sortida segons gènere (%).	167
39. Mitjà de transport d'arribada i sortida segons gènere i curs acadèmic (%).	168
40. Diferències entre curs acadèmic i gènere segons mitjà de transport emprat en arribar i sortir de l'escola (%).	169
41. Arribada a l'escola segons gènere dels infants, procedència dels seus progenitors i mode utilitzat (%).	170
42. Sortida de l'escola segons gènere dels infants, procedència dels seus progenitors i mode emprat (%).	170
43. Duració dels desplaçaments segons mitjà de transport (%).	172
44. Duració dels desplaçaments per gènere, curs acadèmic i mode emprat (%).	173
45. Duració dels desplaçaments per infants amb progenitors comunitaris segons gènere i mitjà de transport (%).	174
46. Duració dels desplaçaments per infants amb progenitors extracomunitaris segons gènere i mitjà de transport (%).	174
47. Arribada i sortida de l'escola segons factor meteorològic i mode emprat (%).	175
48. Arribada a l'escola segons gènere, procedència dels progenitors i factor meteorològic (%).	178
49. Sortida a l'escola segons gènere, procedència dels progenitors i factor meteorològic (%).	178
50. Desplaçaments realitzats segons gènere i curs acadèmic (%).	181
51. Desplaçaments realitzats segons gènere i procedència dels progenitors (%).	182
52. Desplaçaments no escolars segons mitjà de transports (%).	183
53. Desplaçaments no escolars segons gènere i mitjà de transport (%).	184
54. Gènere, curs acadèmic i mitjà de transport emprat en els desplaçaments per anar a comprar (%).	185
55. Gènere, curs acadèmic i mitjà de transport emprat en els desplaçaments per visitar a familiars (%).	185
56. Gènere, curs acadèmic i mitjà de transport emprat en els desplaçaments per jugar al carrer (%).	186
57. Gènere, curs acadèmic i mitjà de transport emprat en els desplaçaments per activitats esportives (%).	186
58. Gènere, curs acadèmic i mitjà de transport emprat en els desplaçaments per anar al cinema (%).	187
59. Gènere, procedència dels progenitors i mitjà de transport dels desplaçaments per anar a comprar (%).	188
60. Gènere, procedència dels progenitors i mitjà de transport dels desplaçaments per visitar a familiars (%).	188
61. Gènere, procedència dels progenitors i mitjà de transport dels desplaçaments per jugar al carrer (%).	189
62. Gènere, procedència dels progenitors i mitjà de transport dels desplaçaments per activitats esportives (%).	190
63. Gènere, procedència dels progenitors i mitjà de transport dels desplaçaments per anar al cinema (%).	190
64. Realització d'activitats extraescolars segons gènere i nivell (%).	193
65. Realització d'activitats extraescolars segons gènere i procedència dels progenitors (%).	193

66. Acompanyament en els desplaçaments d'arribada i sortida de l'escola.	211
67. Acompanyament en els desplaçaments escolars segons tipus de transport (%).	212
68. Acompanyament segons gènere (%).	214
69. Acompanyament segons gènere i curs acadèmic (%).	215
70. Acompanyament segons gènere i procedència dels progenitors (%).	216
71. Acompanyament en motius no escolars segons gènere i curs acadèmic (%).	219
72. Acompanyament segons gènere i procedència dels progenitors (%).	220
73. Acompanyament extraescolars segons gènere i curs acadèmic (%).	220
74. Acompanyament segons gènere i procedència dels progenitors (%).	221
75. Mitjans de transport on els progenitors permeten o no anar als seus infants sols segons gènere (%).	228
76. Mitjans de transport on els progenitors permeten anar o no als seus infants sols segons estudis realitzats (%).	229
77. Graus d'autonomia dels infants enquestats segons gènere i curs acadèmic (%).	233
78. Graus d'autonomia i permissibilitat segons curs acadèmic (%).	238
79. Diferències entre indicadors elaborats segons escola.	242
80. Diferencial entre els indicadors d'autonomia i permissibilitat segons escola (%).	242
81. Respostes dels infants sobre els aspectes que els agraden o no (%).	266
82. Respostes dels infants sobre els aspectes que els agraden o no, segons gènere i curs acadèmic (%).	267
83. Respostes dels infants sobre els aspectes que els agraden o no, segons gènere i procedència dels progenitors (%).	269
84. Perfil dels infants que van lliurar el material fotogràfic i van participar en els comentaris posteriors.	271
85. Nombre de fotografies realitzades segons àmbit socioespacial i perfil dels infants (xifres absolutes).	272
86. Comentaris obtinguts sobre els aspectes que els agraden o no, segons gènere (xifres absolutes).	279
87. Permís per anar habitualment sols segons gènere i procedència dels progenitors (xifres absolutes).	286
88. Característiques dels progenitors enquestats i permissibilitat atorgada.	290
89. Principals preocupacions dels progenitors entrevistats per deixar anar o no, sols als seus infants segons gènere i nacionalitat (xifres absolutes).	294
90. Criteris per escollir l'escola on estudien els seus infants.	297
91. Oportunitats gaudides d'anar sols dels progenitors a la mateixa edat que els seus infants, segons gènere (%).	299
92. Permís dels progenitors per deixar anar o no sols als seus fills i filles pel carrer segons gènere i oportunitats gaudides d'anar sols a la mateixa edat (%).	300
93. Permís dels progenitors per deixar anar o no sols als seus fills i filles pel carrer segons gènere i oportunitats gaudides d'anar sols a la mateixa edat (xifres absolutes).	301
94. Aspectes que poden millorar la mobilitat dels infants segons gènere dels progenitors enquestats (%).	305
95. Aspectes que poden millorar la mobilitat dels infants segons gènere dels progenitors entrevistats (xifres absolutes).	306
96. Modes de transports emprats per anar i sortir de l'escola dels infants en diferents estudis consultats (%).	318
97. Variables que influeixen l'autonomia dels infants en els estudis consultats.	330

Índex de figures

1. Esquema dels objectius i preguntes de recerca establertes.	19
2. Revistes internacionals seleccionades per país d'edició (%).	35
3. Revistes seleccionades per àmbits temàtics (%).	36
4. Articles seleccionats per país d'edició (%).	39
5. Articles seleccionats segons temàtica de la revista de procedència (%).	39
6. Metodologies aplicades en els articles seleccionats (%).	53
7. Població infantil en les enquestes seleccionades.	67
8. Esquema de les tècniques emprades i objectius proposats.	74
9. Ponderació de les variables de l'indicador sintètic d'autonomia.	92
10. Ponderació de les variables de l'indicador sintètic de permissibilitat.	93
11. Resum del model CHAID efectuat.	95
12. Arbre de decisió resultant per a la variable dependent mode d'anada a l'escola.	96
13. Piràmide de població de Granollers (Any 2013).	122
14. Canvi de residència dels infants en l'últim curs i nombre de vegades realitzat (%).	147
15. Tinença de bicicleta dels infants (%).	148
16. Infants que creuen carrers i cruïlles sols (%).	149
17. Infants que han viatjat alguna vegada sols en autobús (%).	152
18. Infants que van a casa d'algun amic o amiga sols segons gènere (%).	153
19. Nombre de membres de la llar amb llicència per conduir (%).	156
20. Tinença de vehicle privat dels progenitors (%).	157
21. Anada a l'escola segons durada de temps (%).	157
22. Arribada a l'escola caminant i en cotxe segons gènere, curs acadèmic i factor meteorològic(%).	176
23. Sortida de l'escola caminant i en cotxe segons gènere, curs acadèmic i factor meteorològic(%).	177
24. Desplaçaments realitzats segons motius no escolars (%).	179
25. Desplaçaments realitzats segons gènere i motius no escolars (%).	180
26. Infants que declaren realitzar activitats extraescolars (%).	192
27. Arbre de decisió resultant del mode d'anada a l'escola.	196
28. Arbre de decisió resultant del mode de sortida de l'escola.	197
29. Arbre de decisió resultant de la durada en l'arribada a l'escola.	198
30. Arbre de decisió resultant de l'arribada a l'escola amb pluja.	199
31. Arbre de decisió resultant de la sortida de l'escola amb pluja.	201
32. Arbre de decisió resultant del mode emprat per anar a comprar.	202
33. Arbre de decisió resultant del mode emprat per anar a visitar a familiars.	203
34. Arbre de decisió resultant del mode emprat per anar a jugar al carrer.	205
35. Arbre de decisió resultant del mode emprat per anar a activitats esportives.	206
36. Arbre de decisió resultant del mode emprat per anar al cinema.	207
37. Arbre de decisió resultant de la realització d'activitats extraescolars.	209
38. Mitjans de transport segons acompanyament (Arribada).	213
39. Mitjans de transport segons acompanyament (Sortida).	213
40. Acompanyament segons motius no escolars (%).	218
41. Permís dels progenitors per anar sols pel carrer (%).	223
42. Permís per anar sols pel carrer segons gènere (%).	223
43. Permís per anar sols pel carrer segons estudis realitzats (%).	224
44. Motius i situacions per permetre anar als infants sols pel carrer (%).	226
45. Motius i situacions per permetre anar als infants sols pel carrer segons gènere (%).	227
46. Mitjans de transport on els progenitors permeten o no anar als seus infants sols (%).	228

47. Graus d'autonomia segons l'indicador sintètic (%).	231
48. Graus d'autonomia dels infants enquestats segons gènere (%).	232
49. Graus d'autonomia dels infants enquestats segons procedència dels progenitors (%).	234
50. Graus de permissibilitat de l'indicador dels progenitors (%).	235
51. Graus de permissibilitat segons gènere dels progenitors (%).	236
52. Graus de permissibilitat segons grau d'instrucció dels progenitors (%).	237
53. Graus d'autonomia dels infants enquestats segons escola (%).	240
54. Graus de permissibilitat dels progenitors enquestats segons escola (%).	241
55. Variables d'anàlisi per categoria de desplaçaments realitzats, permisos atorgats i indicadors sintètics elaborats.	244
56. Arbre de decisió resultant de l'acompanyament per arribar a l'escola.	245
57. Arbre de decisió resultant de l'acompanyament per sortir de l'escola.	246
58. Arbre de decisió resultant de l'acompanyament per anar a comprar.	247
59. Arbre de decisió resultant de l'acompanyament per passejar a peu.	249
60. Arbre de decisió resultant de l'acompanyament per anar a visitar a familiars.	250
61. Arbre de decisió resultant de l'acompanyament per anar a jugar al carrer.	251
62. Arbre de decisió resultant de l'acompanyament per anar a activitats esportives.	252
63. Arbre de decisió resultant de l'acompanyament per anar a anar al cinema.	253
64. Arbre de decisió resultant de l'acompanyament per passejar en bicicleta.	254
65. Arbre de decisió resultant de l'acompanyament per anar a activitats extraescolars.	256
66. Arbre de decisió resultant del permís per deixar anar als infants sols pel carrer.	257
67. Arbre de decisió resultant de l'indicador d'autonomia.	259
68. Arbre de decisió resultant de l'indicador de permissibilitat.	261
69. Conciliació familiar i laboral segons gènere (%).	280
70. Conciliació familiar i laboral de les dones entrevistades segons nacionalitat i categoria professional (xifres absolutes).	282
71. Conciliació familiar i laboral dels homes entrevistats segons nacionalitat i categoria professional (xifres absolutes).	282
72. Permís de les entrevistades per deixar anar sols segons gènere del seu infant i nacionalitat (xifres absolutes).	286
73. Permís dels entrevistats per deixar anar sols segons gènere del seu infant i nacionalitat (xifres absolutes).	287
74. Principals preocupacions dels progenitors per deixar anar o no, sols als seus infants segons gènere (%)	293
75. Perfils dels progenitors enquestats segons la seva permissibilitat.	309
76. Perfils dels progenitors entrevistats segons la seva permissibilitat.	310

Índex de mapes

Mapa 1. Granollers en el context territorial català.	116
Mapa 2. Sistema urbà de Granollers.	117
Mapa 3. Sòl industrial i agrícola de Granollers.	119
Mapa 4. Distàncies a peu des del centre de Granollers.	120
Mapa 5. Distribució dels espais i equipaments relacionats amb els desplaçaments infantils analitzats.	125
Mapa 6. Zona peatonal i carrils bici existents.	127
Mapa 7. Escoles d'infantil i primària a Granollers.	129
Mapa 8. Distàncies des de les diferents escoles (<i>Buffers</i> de 1.000 metres).	130
Mapa 9. Percepció dels infants sobre Granollers.	313
Mapa 10. Percepció dels progenitors sobre Granollers.	314

RESUM

Aquesta Tesi Doctoral centra la seva atenció en un col·lectiu poc estudiat fins el moment en temes de mobilitat com són els infants. Les principals enquestes de mobilitat generals d'Espanya i Catalunya no permeten una anàlisi exhaustiva sobre aquest col·lectiu, i des del món acadèmic, aquesta temàtica és relativament recent. El marc conceptual i estat de la qüestió fa un recull d'articles indexats, segons la temàtica i metodologies aplicades i ofereix una revisió d'enquestes de mobilitat generals d'arreu del món. Aquesta investigació analitza la mobilitat quotidiana dels infants a la ciutat de Granollers, a partir de tres aspectes: autonomia, percepció i mobilitat activa. Per assolir aquests objectius la realització d'una enquesta específica, entrevistes i una activitat fotogràfica han estat necessàries. Amb la informació obtinguda s'han elaborat dos indicadors sintètics, un d'autonomia i un de permissibilitat i mapes de percepció. A més als resultats estadístics s'ha aplicat un model d'arbre de decisió (CHAID) per tal d'obtenir perfils de mobilitat. L'aplicació d'aquestes tècniques permeten presentar unes primeres dades enfocades directament sobre els desplaçaments quotidians dels nens i nenes de 10 a 12 anys, dins i fora de l'àmbit escolar, escolaritzats a escoles públiques de Granollers. Els resultats obtinguts apunten cap a una mobilitat activa, la majoria dels desplaçaments es realitzen en transports no motoritzats. Els infants van majoritàriament acompanyats per adults en els seus trajectes habituals, per tant, presenten una baixa autonomia. Per últim, la percepció dels adults se centra en els perills del trànsit i pors que els seus infants pateixin algun tipus d'agressió. Els infants perceben els carrers amb molt trànsit com a perillosos, però destaquen més els aspectes positius dels seus desplaçaments i espais de joc. Un altre punt a destacar és la pròpia morfologia i polítiques adoptades pel municipi de Granollers com un element que afavoreix la mobilitat activa.

Aquesta tesi és innovadora, dins de l'àmbit estatal i des d'una perspectiva acadèmica, en l'anàlisi de la mobilitat dels infants. La combinació de metodologies quantitatives i qualitatives i els resultats originals obtinguts són un primer pas dins d'aquesta temàtica.

ABSTRACT

This doctoral thesis focus on a group poorly studied hitherto in terms of mobility, such as children. The main general mobility surveys of Catalonia and Spain do not allow a thorough analysis of this group and this issue is relatively recent from academic world. The conceptual framework and the state-of-the-art gather a collection of articles indexed according to themes and methodologies applied. At the same time, it also offers a general review of surveys of mobility worldwide. This research analyzes the children's daily mobility in the town of Granollers from three areas: autonomy, perception and active mobility. The creation of a specific survey, interviews and photographic activity have been necessary in order to achieve these objectives. Synthetic indicators have been developed, both autonomy and permissibility, and maps of perception with the information obtained. Otherwise, a decision tree (CHAID) model has been applied to the statistical results with the aim of obtaining profiles of mobility. The application of these techniques allows introducing some initial data focused directly on the daily journeys of children from 10 to 12 years, inside and outside the school, who are enrolled in public schools in Granollers. The results point to an active mobility given that a vast majority of journeys are made in non-motorized transport. Adults in their usual routes mostly accompany children; therefore, they have a low rate of autonomy. Finally, the perception of adults is focused on the dangers of traffic and their fears that their children suffer some form of aggression. Children perceive the streets with heavy traffic as dangerous, although the positive aspects of their journeys and play areas are remarkable. Another highlight point is the own morphology and policies adopted by the council of Granollers as an element that promotes active mobility.

This thesis can be considered a pioneer within the national and academic perspective, in the analysis of children's mobility. The combination of quantitative and qualitative methodologies and the original results obtained are a first step in this area.

Antecedents de la present tesi

Sempre recordaré el matí que vaig obrir la bústia de casa meva i em vaig trobar una carta de l'AGAUR, Agència de Gestió d'Ajuts Universitaris i de Recerca. Recordaré com no vaig esperar ni arribar a casa i ràpidament la vaig obrir i àvidament vaig llegir el seu contingut. En aquell full de paper m'indicaven que m'atorgaven un ajut predoctoral FI-DGR (Contractació de personal investigador novell) per realitzar una tesi doctoral. Aquell moment no el puc descriure amb paraules, perquè les meves sensacions interiors eren molt contradictòries. D'una banda, m'arribava una oportunitat que no m'esperava, d'altra banda, una certa preocupació per tornar a treballar amb persones molt exigents, i no estar a l'alçada de les circumstàncies. Aquests pensaments i sentiments tan contradictoris són un record d'aquells primers moments. Tot i així, una idea molt clara tenia al cap i com diu la dita, qui no arrisca no guanya, així que em vaig dir a mi mateix: endavant, tu pots! Crec que ara, escrivint aquestes paraules, comprovo que m'he arriscat i he guanyat moltíssimes experiències, coneixements i persones que també formen part d'aquest llarg camí que és realitzar una tesi.

Pensar en un inici concret d'aquesta Tesi Doctoral em resulta molt difícil de concretar. Administrativament s'inicia a l'abril del 2012, però reflexionant profundament, tal com avui dia entenc aquest treball, va començar al setembre del 2013 de la mà dels meus directors Àngel Cebollada i Anna Ortiz, tots dos membres del Departament de Geografia de la Universitat Autònoma de Barcelona. El primer, membre del grup de recerca de Geografia Aplicada, la segona, membre del grup de recerca de Geografia i Gènere. Malgrat aquesta data, els antecedents els puc ubicar molt abans. Durant la realització dels meus estudis de tercer cicle en el Màster d'Estudis Territorials i de la Població, realitzat a la UAB, i treballant amb una beca de suport a la recerca dins del grup d'estudis de mobilitat, transport i territori (GEMOTT) en el Departament de Geografia a la Universitat Autònoma de Barcelona vaig conèixer un camp bastant desconegut per mi, la mobilitat. En aquells moments, el naixement del meu primer fill va coincidir amb la proposta de la Dra. Carme Miralles cap a temes de mobilitat i infants que em vam semblar molt interessants, ja que em tocaven molt de prop i podrien ser el tema del treball de fi de màster. La meva tesina titulada "Els hàbits de mobilitat de la població infantil a Catalunya" la considero com el punt d'inici de la temàtica d'aquesta Tesi Doctoral. La seva realització em va indicar buits, en relació amb la mobilitat infantil en el context espanyol i català. Com afirma Marta Román, autora de les principals publicacions en la matèria com "*Camino escolar*" *Pasos hacia la autonomia infantil*, del Ministerio de Fomento, o "*Hagan sitio, por favor! La reintroducción de la infancia en la Ciudad*", del Centro Nacional de Educación Ambiental (CENEAM), no hi ha gaires estudis específics que analitzin en detall els desplaçaments quotidians dels infants ni tampoc quins avantatges o obstacles es troben segons l'àmbit per on es moguin. D'altra banda la realització de la tesina i l'anàlisi de dades de l'enquesta de mobilitat quotidiana (EMQ) del 2006 em va mostrar com el col·lectiu

infantil no gaudeix de la mateixa atenció que tenen els adults en enquestes d'aquest tipus.

Doncs bé, amb un parell d'intencions molt definides al cap em plantejava aquesta tesi. La primera, volia fer un estudi sobre infants amb dades directament procedents d'ells. La segona, la seva veu i opinions havien d'aparèixer d'alguna manera. En el cas de no aconseguir alguna d'aquestes no té gaire sentit parlar de mobilitat infantil i potser seria millor canviar el tema o la població objectiu.

El següent pas va ser plantejar com aconseguiria aquestes dades i com obtenir els testimonis dels infants. A partir de la lectura d'articles relacionats amb aquesta temàtica i l'anàlisi d'enquestes de mobilitat generals vaig decidir portar a terme una enquesta específica amb qüestionaris concrets. Aplicant aquesta tècnica podria obtenir les dades directament dels infants i alhora obtenir les seves opinions. Els progenitors, els quals també intervenen en la seva mobilitat, també van ser inclosos a amb uns qüestionaris per adults. Per últim i com un afegit a les possibles dades obtingudes, els meus directors em van plantejar la possibilitat de realitzar una activitat fotogràfica realitzada pels infants. La idea era incloure un exercici que els agradés i on ells poguessin expressar-se més lliurement i sense les imposicions d'un qüestionari. Aquesta finalment va ser realitzada aportant de primera mà uns testimonis i unes imatges que l'enquesta no pot assolir.

Un punt d'inflexió en aquest recorregut va ser la meva estada de recerca al Consiglio Nazionale delle Ricerche a Roma al 2014. El projecte "la città dei bambini" promoguda per Francesco Tonucci, va representar un gir mental cap a l'àmbit de la psicopedagogia i l'educació. Fins el moment la meva mentalitat es trobava subjecta al pensament geogràfic i l'espai, però la meva estada allà em va plantejar noves formes de pensar i sobretot comprendre que les decisions en matèria de mobilitat també tenen repercussions en àmbits més personals dels infants. En termes generals una major autonomia dels infants té efectes beneficiosos no sols a nivell de salut i activitat física, sinó també psíquica. Una major autonomia denota, en segons quines edats, un millor coneixement de l'entorn on l'infant viu i interactua i més seguretat alhora de prendre decisions que els afecten de forma personal. Aquesta estada va augmentar considerablement el meu interès pels aspectes relacionats amb l'autonomia i en especial cap a temes més enllà de la geografia com la psicologia, l'educació o la pedagogia. De fet alguns dels investigadors del centre em preguntaven quins temes portaven a un geògraf allà, la meua resposta era, tot succeeix en un lloc; el lloc importa perquè les nostres vivències i experiències passen en un espai concret, situat històricament, espacial i social, llavors alguns em deien que mai no s'ho havien plantejat en aquest sentit. Aquest comentari jo també el vaig interioritzar entenent que tractar la mobilitat pot anar més enllà de l'anàlisi espacial i pot tocar àmbits acadèmics molt variats. Aquí vaig veure i comprendre en què consisteix la

interdisciplinarietat acadèmica i no puc dir que no m'agradés la sensació. En aquell centre, lluny dels meus i de l'entorn quotidià, vaig redescobrir una lliçó que m'acompanyarà sempre, tot està relacionat d'alguna manera, el problema radica en si es pot comprendre, o no.

Un cop definida quina metodologia podria emprar, on la duria a terme i sobre quin segment de població l'aplicaria va arribar el moment més important i també el més complicat, què volia saber?, o en altres paraules, definir quins eren els meus objectius de recerca.

Objectius i preguntes de recerca

Conèixer la mobilitat dels infants de 10 a 12 anys escolaritzats en escoles públiques d'infantil i primària de Granollers és l'objectiu principal d'aquesta tesi. Aquest caràcter generalista del meu objectiu de recerca ha de ser acotat perquè una de les primeres troballes (llegint articles relacionats), és que aquesta depèn de múltiples factors que han de ser concretats degudament, sinó em puc abocar a investigar la immensitat i perdre'm en aquest llarg camí. Com a resultat d'aquesta elecció, tres són els aspectes de la mobilitat quotidiana dels infants que he analitzat.

Un primer aspecte són els propis desplaçaments dels infants, com van a l'escola? I com es fa la mobilitat fora d'aquesta? Per donar resposta a aquesta qüestió, característiques com el transport emprat, el temps que triguen en realitzar-los, o la realització en dies de pluja són incloses i analitzades. El segon tret inclòs és l'autonomia per desplaçar-se, una autonomia entesa en termes d'anar sols, sense companyia d'adults, o bé en companyia d'aquests. El tercer, la percepció dels propis infants i dels seus progenitors ha de ser contemplada per tal de comprendre millor la realitat que envolta a la seva mobilitat i decisions que els afecten directament.

Aquests tres aspectes coincideixen plenament amb els principals temes tractats des de la literatura internacional en matèria de mobilitat infantil. En aquest sentit treballs com el de Hillman (1990), Tonucci (1992) i Johansson (2006) van ser referents per a cadascuna d'aquestes tres "potes" amb les quals volia plantejar-me el repte d'assolir el meu objectiu. Encara que tres són els temes que he prioritzat per tal de conèixer la mobilitat dels infants em calia concretar més en aquests aspectes i em vaig plantejar preguntes de recerca més específiques.

1. Pot considerar-se activa la mobilitat dels infants escolaritzats a Granollers?

Aquesta és la primera qüestió que em vaig realitzar i es vincula amb els desplaçaments dels infants. Quina utilització dels modes considerats actius (a peu, bicicleta i skate o patinet) fan els infants és un punt d'interès, ja que estudis com Fyhri, (2011), Pooley, (2008), i Schlossberg (2006), entre d'altres consultats, analitzen els modes emprats per anar a l'escola i defensen una mobilitat activa com a primer pas per evitar problemes

de salut com l'obesitat dels infants, l'exposició a la contaminació atmosfèrica i de retruc reduir la utilització del cotxe i mitjans motoritzats amb els beneficis que comporta.

2. Quin grau d'autonomia presenten els infants en els seus desplaçaments quotidians?

Aquesta segona pregunta de recerca és un tret destacat d'aquest treball en tant que una de les temàtiques més estudiades en l'àmbit de la mobilitat infantil. Esbrinar si els infants gaudeixen d'una autonomia en els seus trajectes quotidians o van acompanyats per adults és una característica important de la mobilitat, que va més enllà i afecta al seu desenvolupament com a persones.

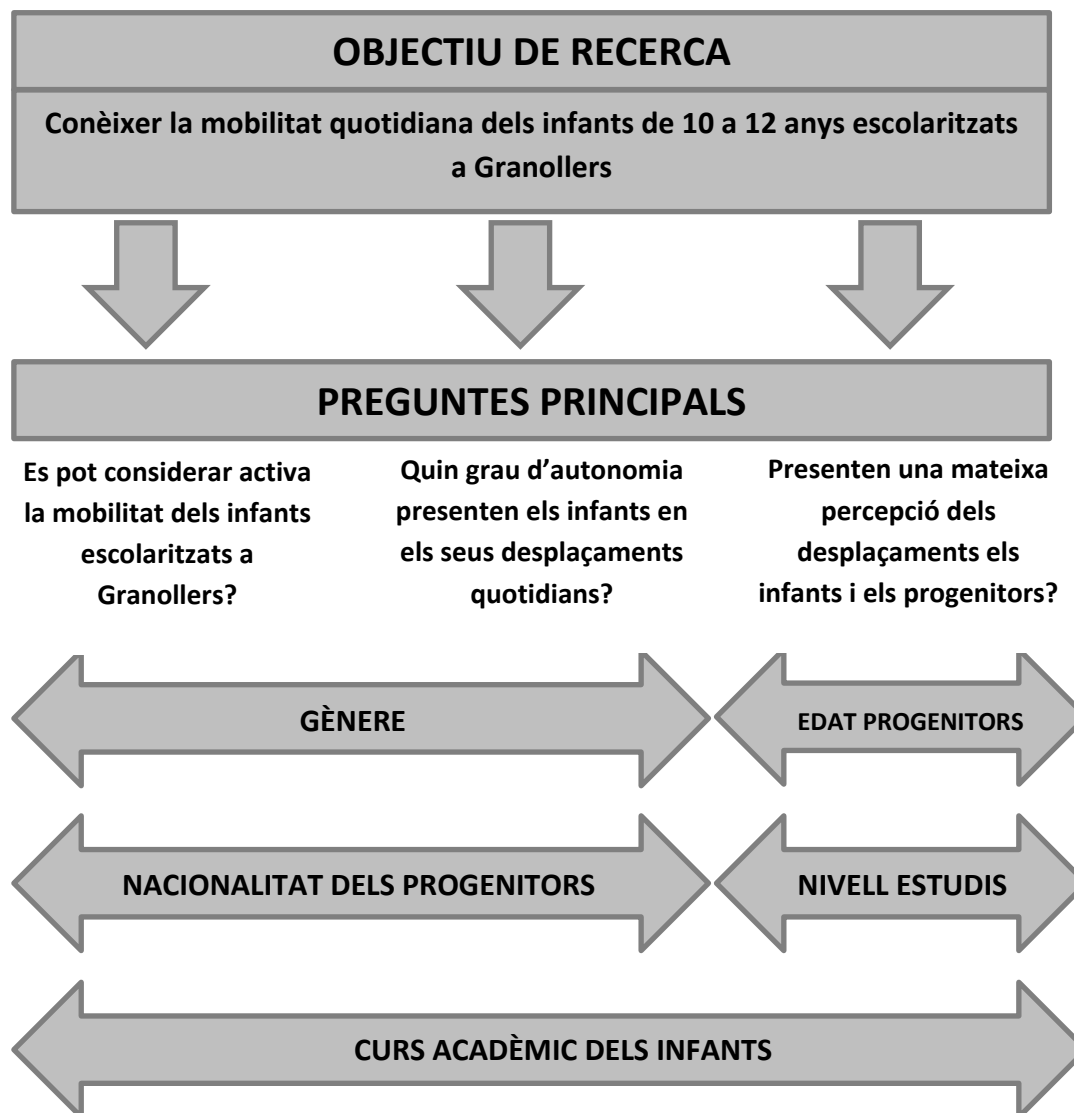
3. Presenten una mateixa percepció dels desplaçaments els infants i els progenitors?

Aquesta darrera qüestió de recerca es necessària ja que cal entendre la mobilitat com un conjunt de decisions. Estudis que incideixin en els factors que intervenen o determinen la percepció dels progenitors són Drianda (2011), Backett (2004), Nevelsteen (2012), van ser molt interessants perquè ressalten la importància de la percepció vers les decisions preses. Aquestes no recauen exclusivament en els infants i són compartides amb els seus progenitors. Per aquesta raó la percepció havia de ser considerada i analitzada per a cadascun dels col·lectius per tal de donar resposta a aquesta pregunta.

A les dues primeres preguntes de recerca principals he aplicat transversalment les variables gènere i nacionalitat dels progenitors. Aquest encreuament respon al meu objectiu d'analitzar possibles diferències provocades per aquestes variables en els aspectes de la mobilitat investigats tal com d'altres estudis realitzen (Rissotto, 2002; Yeung, 2008; Porter, 2011; Romana, 2012) entre d'altres consultats. Per la darrera de les qüestions principals l'edat i nivell d'estudis dels progenitors. El curs acadèmic que realitzen els infants l'he aplicat per a totes tres qüestions són les que he seleccionat per esbrinar possibles influències o diferències segons aquests factors.

Per tal de visualitzar l'objectiu de recerca, les preguntes de recerca principals i les variables aplicades per a cadascuna de les preguntes principals ofereixo la figura 1.

Figura 1. Esquema dels objectius i preguntes de recerca establertes.



Font: Elaboració pròpia.

Estructura

Aquesta Tesi Doctoral s'estructura en sis capítols. En el *capítol 1* es presenta el marc conceptual i un estat de la qüestió a partir d'una revisió bibliogràfica d'articles indexats i una revisió d'enquestes de mobilitat general. En el *capítol 2* s'explica la metodologia emprada per obtenir les dades necessàries que conformaran la base sobre la qual poder donar resposta a les qüestions plantejades. Tant els qüestionaris, indicadors sintètics elaborats, el model d'arbre de decisions (CHAID), com les entrevistes i l'activitat fotogràfica són aquí detallats amb profunditat. El *capítol 3* se centra en la descripció de l'àmbit d'estudi on s'ha dut a terme aquest treball. El municipi de Granollers es contextualitza dins el conjunt de Catalunya i com a sistema urbà propi. D'altra banda informacions relacionades amb la seva població, densitat, extensió, morfologia són també descrits. En aquest apartat s'ubiquen les escoles del municipi i

altres serveis que han estat inclosos en les enquestes i que són d'interès per comprendre millor els desplaçaments realitzats pels infants. El *capítol 4*, el més extens, correspon als resultats obtinguts de l'anàlisi dels qüestionaris, entrevistes i fotografies. En ell s'ofereix tota la informació analitzada i comentada. El *capítol 5* se centra en la discussió dels resultats obtinguts. En aquest apartat es contextualitzen els resultats que he obtingut pel meu cas d'estudi enfront d'altres investigacions realitzades arreu del món. El *capítol 6* inclou les conclusions resultants i dono resposta a les preguntes de recerca plantejades.

Després d'aquests capítols afegeixo unes reflexions finals on comento el meu objectiu de recerca principal, aspectes a millorar per properes investigacions, futures línies d'investigació, febleses i fortaleses detectades respecte la mobilitat dels infants a Granollers i suggereixo possibles aplicacions d'aquest treball. Per últim, la bibliografia i fonts consultades són incloses.

Els annexos inclouen part del material emprat i elaborat que per un caràcter secundari o per qüestions de format no apareixen al cos principal del treball.

Per últim vull, incloure en aquesta introducció la meva posicionalitat com autor d'aquest treball. Certament un investigador o investigadora no sempre adopta una posició totalment neutre respecte al seu entorn, testimonis o opinions que recull al llarg del seu treball. En aquest sentit com a pare de dos fills i familiars amb certs problemes de salut em permeten conèixer de primera mà alguns dels problemes detectats en matèria de mobilitat infantil, en tant que em permeten tenir una empatia amb molts dels progenitors i progenitores entrevistats ja que el que ells em comenten també és una realitat per a mi. Aquest fet en alguns casos ha comportat que les entrevistes fossin més properes i aportessin més detalls i informació d'interès. Essent resident a Granollers, porto tota la meua vida vivint a la ciutat, fa que conegui molt bé el municipi i gran part de les zones o problemes detectats no m'eren totalment desconeguts. En aquest sentit, crec que la meua posició m'ha permès identificar-me més amb la meua temàtica i alhora m'ha permès profunditzar amb certes persones i situacions que m'ha comentat anècdotes i opinions que penso que d'altra forma no hauria estat possible.

MARC CONCEPTUAL I ESTAT DE LA QÜESTIÓ

“Els que s’enamoren de la pràctica sense la teoria són com els pilots sense timó ni brúixola, que mai podran saber on van”

Leonardo da Vinci (1452-1519)

Pintor, arquitecte, botànic, científic, escriptor, escultor, filòsof, enginyer,
inventor, músic, poeta i urbanista italià.

1.1. Introducció

En aquest capítol teòric, prèviament a la pròpia revisió introdueixo dos dels conceptes principals d'aquesta tesi com són la infància i la mobilitat. Aquests els he considerat indispensables explicar com un primer pas en la teoria, ja que és el títol de la tesi i alhora no puc explicar l'evolució d'aquesta matèria sense donar per assentada una base conceptual. Posteriorment a aquestes conceptualitzacions ofereixo una breu evolució dels paradigmes en els estudis sobre mobilitat i també dels estudis de geografia i infància, així com una revisió molt general de l'evolució dels estudis de mobilitat infantil.

Seguidament analitzo la producció científica dins de la temàtica de la mobilitat infantil. Per realitzar-la faig una revisió bibliogràfica de revistes i publicacions científiques per tal d'obtenir una base teòrica que em permeti comprendre com conceptualment i metodològicament ha evolucionat la matèria. Un cop efectuada aquesta revisió procedeix a analitzar els articles que he seleccionat seguint dues vessants: temàtica (centrada en els temes que tracten) i metodològica (focalitzada en l'aplicació de tècniques i mètodes per treballar amb infants i mobilitat). He de puntualitzar que aquesta revisió tot i englobar diferents disciplines sempre prioritza la Geografia.

A continuació, detallo els procediments que he seguit per realitzar aquesta revisió bibliogràfica tot oferint dades sobre la procedència geogràfica de les revistes i articles entre d'altres informacions. Seguidament analitzo la bibliografia que he obtingut segons els temes que tracten resultant en un total de cinc eixos analítics que engloben a la seva vegada d'altres temes més específics. Després d'aquesta revisió temàtica ofereixo la revisió metodològica on he classificat els diferents articles en un total de sis categories que recullen la gran diversitat de tècniques i mètodes aplicats a la mobilitat infantil. Per últim, afegeixo un apartat específic de revisió d'enquestes generals de mobilitat quotidiana, on analitzo com aquestes s'aproximen a la mobilitat infantil. Finalment, procedeix a ubicar aquesta tesi dins del cos teòric i metodològic que conformen els estudis sobre mobilitat infantil.

1.2. Què és un infant? Conceptualitzant la infància

En paraules de Gill Valentine, 1997: "la infància és una invenció, una ideologia que es (re)construeix i es (re)produeix en l'espai i el temps". Ella cita l'exemple de l'historiador de la infància (Ariès, 1962), destacant com els infants a l'Europa occidental durant l'Edat Mitjana eren vistos com petits adults i per tant no hi havia cap tipus de disposició especial per a ells. Per contra, a partir del segle XX ha sorgit una concepció occidental de la infància "universal" en què els infants estan temporalment separats del món dels adults on predomina la idea d'una infància feliç, amb temps lliure i sense responsabilitats i els infants són imaginats com "innocents", "incompetents", vulnerables i dependents dels seus pares. Per descomptat, sovint aquesta concepció

difereix bastant de la realitat. Valentine afirma que l'experiència de la infància no és universal, sinó el que significa ser en una edat determinada es creua amb altres factors com les identitats, el deteriorament de la seva mobilitat, la pobresa, l'haver de cuidar d'un progenitor malalt trencant així amb aquesta experiència idealitzada de la dependència i de la innocència.

No obstant, en aquesta tesi no adopto aquesta concepció "ideal" de la infància i la interpreto com un col·lectiu amb interessos i motivacions diferents als adults. Per aquest motiu m'interessa més delimitar les edats en què es produeix aquesta ruptura entre el món adult i la infància, per tal de dividir i diferenciar correctament entre el col·lectiu infantil i l'adult.

Entre les edats en què es produeix aquesta divisió entre adult i infant hi ha una gran varietat, fins i tot la pròpia organització de les Nacions Unides utilitza més d'una definició. A nivell estadístic la consideració "infància" s'atorga a persones menors de 15 anys. Informes com el *World Youth Report* (ONU, 2011), publicat per aquest mateix organisme categoritza als joves com aquelles persones en edats compreses entre 15 i 24 anys. L'altra definició, és la proposada en la Convenció de Nacions Unides dels Drets dels Infants de 1989, la qual coincideix amb la majoria d'edat en nombrosos països i és la següent:

"Article 1. La Convenció considera infant tot individu menor de 18 anys, llevat que, en virtut de la llei que li sigui aplicada, hagi assolit abans la majoria d'edat" (OACNUDH, 1989).

Aquestes definicions proposades posen de manifest certes limitacions, ja que no en tots els països la llei determina la majoria d'edat en la mateixa edat. A aquestes limitacions cal afegir la importància del context on es localitza aquest col·lectiu i les experiències quotidianes com elements que defineixen la construcció social de la infància (Valentine, 1996; Holloway, 2000). Barker (2009b) destaca la complexitat de la definició d'aquesta etapa vital tot i l'adopció de les definicions ofertes per Nacions Unides, tal com reflecteix en la seva introducció d'un *special issue* sobre mobilitat infantil a la revista *Mobilities*:

"Els nens i els joves constitueixen una gran part de la població però difícil de definir, ja que les cultures i societats creen diferents distincions culturals, polítiques i jurídiques que distingeixen la infància, la joventut i l'edat adulta. Mentre que la Convenció de 1989 de Nacions Unides sobre els Drets de l'Infant defineix l'infant com un subjecte menor de 18 anys, en molts contextos occidentals els adolescents es veuen a si mateixos com a joves més que els adults. En algunes societats africanes, els individus de vint i trenta anys es poden veure com joves si aquests no s'han casat".

Barker, 2009b, 7-8.

Per tant, la complexitat en la definició d'infància i com aquest concepte és adaptat en els diferents contextos socioespacials, en tant que les seves pròpies construccions socials encara ho dificulten més, em veig en la necessitat de ser molt reduccionista. En aquesta tesi la infància és conceptualitzada com aquell col·lectiu poblacional menor de divuit anys. En el proper apartat de metodologia justifico específicament les edats seleccionades i els motius pels quals han estat escollides per ser analitzades.

1.3. Què és la mobilitat? I un desplaçament?

Segons el diccionari de la Real Academia Española (RAE, 2012), "mobilitat" és la qualitat de movable. Movable del llatí *movibilis*, es defineix com que per si mateix pot moure's, o ser capaç de rebre moviment per un impuls aliè. Per tant la idea des del llenguatge és aquesta capacitat per moure's personalment o bé per un factor aliè.

La mobilitat és un fenomen on s'integren diferents dimensions que són analitzades des de diferents disciplines i enfocaments. En aquest sentit la meua revisió bibliogràfica presentada en un proper apartat mostra com les revistes i articles seleccionats provenen de diferents disciplines i temàtiques molt variades. Una conceptualització de la mobilitat on es fa palesa aquesta varietat de dimensions o factors és la que realitza Gutierrez (2010), la qual la defineix com una pràctica social de viatge que conjuga desitjos i necessitats de desplaçament (o requeriments de mobilitat) i capacitats per satisfer-los. Les dinàmiques d'aquesta interacció reconeixen condicions de l'entorn, que poden dificultar, reduir o limitar el desplaçament, o bé facilitar-lo.

Les condicions són definides pel propi espai físic però també per la gestió del territori. Factors com la distribució i densitat dels usos del sòl, administració i gestió de la informació, comunicació i organització dels serveis i activitats, més enllà de la pròpia gestió del transport poden facilitar o dificultar la mobilitat de les persones. Gutierrez detecta que cada grup socioeconòmic i cultural desenvolupa les seves pròpies relacions amb l'espai definint diverses dinàmiques. Aquestes responen al que denomina esfera de condicions privades (a escala personal, familiar, veïnal) i una pública que depèn de les infraestructures i serveis de transport i segons el motiu del desplaçament (educació, salut, compres, oci, etc.). Una altra conceptualització, en aquest cas des de la Geografia Humana és: la mobilitat quotidiana s'entén com la suma dels desplaçaments que realitza la població de forma habitual per accedir a béns i serveis en un territori determinat (Miralles-Guasch, 1998).

En ambdós casos el concepte desplaçament apareix com una unitat d'anàlisi de la mobilitat. Com a definició genèrica i la que he adoptat en aquest treball, l'exposada en l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana de Catalunya (EMQ) del 2006:

"Un desplaçament es correspon amb un únic motiu i pot tenir una o més etapes realitzades amb modes de transport diferents." (DPTGC, 2006).

Per tal d'obtenir una visió més global d'aquest concepte he realitzat una comparativa de les principals enquestes generals de mobilitat quotidiana, vinculades principalment amb els països de procedència dels articles però també d'altres parts del món. Aquesta la presento en un apartat de revisió d'enquestes després de l'anàlisi metodològic aplicat en els estudis seleccionats sobre mobilitat infantil.

Una vegada conceptualitzada la mobilitat i els desplaçaments cal emmarcar breument l'actual paradigma en els estudis sobre mobilitat. En paraules de Banister (2008), la mobilitat sostenible ofereix un paradigma alternatiu per investigar la complexitat de les ciutats, i enfortir els vincles entre els usos del sòl i els transports. Aquest nou paradigma substitueix a l'anterior paradigma de la modernitat, amb la presa de consciència dels límits ecològics i ambientals del planeta i posant de relleu la importància de les variables mediambientals que fins el moment havien estat obviades.

Des d'aquesta nova perspectiva les conseqüències mediambientals tant a nivell local (ocupació del sòl, contaminació de l'aire, sorolls, etc.) i a nivell global (canvi climàtic, pèrdua de biodiversitat, recursos naturals limitats, etc.) són replantejades i es transformen les estratègies en la gestió de la mobilitat i els transports (Bettini, 1998). La introducció d'aquest nou paradigma comporta l'aparició de noves variables d'anàlisi de tipus socioespacials, econòmiques i socials (AAE, 2005). El tret més rellevant d'aquest nou paradigma és un canvi en el subjecte d'anàlisi, que dels modes de transport passen a avaluar a les persones que realitzen els desplaçaments, atorgant rellevància a l'anàlisi dels motius que originen aquests desplaçaments, els modes emprats i el temps que triguen en realitzar-los,

Conjuntament al paradigma de la sostenibilitat, des de la Geografia, concretament des de la Geografia Cultural, a partir dels 80's, la qual analitza la societat i l'espai des de nous enfocaments interdisciplinaris i un compromís polític (Ortiz, 2007), permet comprendre com aquests nous enfocaments geogràfics contribueixen en el sorgiment de la mobilitat infantil com a matèria d'estudi.

Des de la geografia cultural, l'anàlisi de la societat i l'espai es realitza tenint en compte la diversitat d'identitats segons el gènere, l'edat, l'ètnia, la classe social, etc., essent aquesta una de les seves aportacions més rellevants. I és que a partir de la inclusió d'aquestes variables, certs col·lectius que fins aleshores no havien gaudit d'interès científic, degut al predomini d'una posició d'anàlisi masculina, heterosexual, de mitjana edat, de classe mitjana i occidental, comencen a ser visibles com a subjectes d'estudis. En aquest sentit les dones, els infants, els joves, les persones grans i els immigrants, entre d'altres col·lectius, són focus de les investigacions d'aquesta nova perspectiva geogràfica.

Per tant, aquest nou enfocament des de la geografia cultural cap a col·lectius poblacionals no estudiats fins el moment, i el canvi en el subjecte d'anàlisi, des de la mobilitat, que dels modes de transport passen a avaluar a les persones que realitzen els desplaçaments, atorgant rellevància a l'anàlisi dels motius que originen aquests desplaçaments, els modes emprats i el temps que triguen en realitzar-los, conformen el gran salt conceptual que permet entendre l'aparició de la mobilitat infantil com a camp d'interès científic.

1.4. Infants, mobilitat i geografia

Fins fa relativament poc temps els infants no han estat un focus principal en les diferents disciplines de les ciències socials com l'antropologia, sociologia i la geografia, (James, 1990, Philo, 1997). Com afirmen Holloway i Valentine (2000), encara es produeixen investigacions que ignoren en gran part o només recullen molt per sobre les experiències reals del món social dels infants, reafirmant la seva invisibilitat com a col·lectiu. Amb el canvi de segle hi ha un increment en els estudis relacionats amb la vida dels infants, (Mayall, 2001) que és anomenat com *'the new social studies of childhood'*. Aquests nous estudis reconeixen com la infància i les pròpies relacions socials dels infants són per propi dret, motiu de recerca.

Segons Barker,(2003b), aquest nou corrent de recerca és paral·lel a l'increment del moviment dels drets dels infants. Tots dos reivindiquen la participació dels infants i prendre decisions tant dins de les investigacions realitzades com en les polítiques del moment, per tal de fer-los més visibles. Els estudis d'aquest tipus són habituals en la dècada dels 60 i 70's, i es caracteritzen per allunyar-se d'un enfocament acadèmic i tractar de comunicar les experiències i necessitats dels infants per fer possible la seva participació en el desenvolupament de polítiques. El treball de Matthews i Limb (1999), és un exemple on els investigadors vinculen els infants amb els responsables polítics per participar en la presa de decisions. Aquests tipus d'estudis es fan extensius a d'altres grups socials exclosos en la recerca com les dones, discapacitats o minories ètniques (Alderson, 2000; Harrison, 2001; Pink, 2001).

Aquest emergent cos d'investigació analitza les formes en que els infants són competents com a actors socials i contribueixen activament en les seves pròpies vides (Sibley, 1991, O'Brien, 2000, Smith i Barker, 2000). Les noves investigacions que es realitzen són multidisciplinàries, com des de la sociologia (Prout i James, 1996), del treball social (McNeish, 1999), l'antropologia (Boyden i Ennew, 1997) i l'educació (Edwards i Alldred, 1999).

Des de la Geografia Humana apareix una subdisciplina, geografia dels infants i joves, la qual ha tingut un paper destacat en l'exploració de les experiències dels infants i la seva espacialitat (McKendrick, 2000). Els geògrafs i geògrafes de la infància analitzen aquestes temàtiques en gran varietat d'escala espacial, edats i contextos (Katz, 2004;

Zeilig i Ansell, 2008). Una altra de les línies de recerca desenvolupades està relacionada amb el ús del temps que fan en els diferents espais que utilitzen. Aquests espais poden ser espais urbans (Collins i Kearns, 2005), espais rurals (Tucker, 2003), en la mateixa escola (Kraftl, 2006), en els parcs infantils (Woolley, 2008) o en d'altres espais construïts (Kraftl, 2007). Els geògrafs i geògrafes també han investigat com els seus espais quotidians influeixen amb les seves identitats i es constitueixen (Beazley, 2003; Hopkins, 2006). Aplicant una perspectiva de diversitat i diferència dins del propi col·lectiu d'infants, alguns estudis emfatitzen en les seves experiències en diferents països (Punch, 2000; van Blerk, 2005), el paper del lloc com element de diferenciació dels patrons quotidians de mobilitat dels infants i les seves experiències migratòries (van Blerk i Ansell, 2006) i la creixent restricció espacial en països occidentals (Pain, 2006).

Alguns estudis destacats en aquestes línies de recerca són el de Porter (2002) realitzat en diferents països de l'Àfrica Sub-Sahariana on els infants exerceixen un paper important en el transport d'aliments i aigua, més enllà de la seva pròpia mobilitat personal, qüestionant la perspectiva occidental predominant sobre la mobilitat dels infants està relacionada exclusivament amb desplaçaments de tipus personal. Gough i Franch (2005), en dues zones amb ingressos baixos i mitjans a Recife, Brasil, examinen la mobilitat socioespacial dels joves i les exclusions i inclusions socials associades als espais. En l'estudi de Lolichen (2006), portat a terme en diferents regions rurals de l'Índia, fan participar als infants, assumint aquests el rol d'investigadors, sobre la seva mobilitat quotidiana i la disponibilitat de recursos i conclouen que els infants estan preparats per desenvolupar noves capacitats relacionades amb la seva mobilitat personal.

Tot i la gran varietat de temàtiques tractades des de la geografia de la infància, l'interès de la meua recerca es situa dins de l'àmbit de la mobilitat. Dins d'aquesta línia de recerca específica l'estudi "*Child in the City*" de Ward (1978), és un dels pioners en plantejar qüestions relacionades amb la mobilitat dels infants en l'espai públic. Un altre dels textos clàssics, i referent d'aquesta tesi, és el de Hillman (1990), el qual destaca que els infants realitzen desplaçaments i també formen part de la mobilitat. En ell els autors realitzen una comparativa de la mobilitat dels infants del Regne Unit i Alemanya al llarg de 20 anys detectant com la independència mòbil dels infants, entesa com la realització de trajectes sense adults, s'ha reduït considerablement a favor d'una major utilització dels vehicle privat.

L'estudi de Hillman va obrir una via molt definida d'investigacions de tipus empíric i molt focalitzades sobre els patrons de mobilitat dels infants. Així, doncs, es troben investigacions molt similars en diferents contextos territorials com: Suècia (Sandqvist, 2002), Dinamarca (Fotel i Thomsen, 2004), Itàlia (Rissotto i Tonucci, 2002) o Nova Zelanda (Collins i Kearns, 2001).

1.4.1. Mobilitat infantil i desplaçaments analitzats

La majoria d'estudis i treballs realitzats des de l'acadèmia sobre mobilitat infantil analitzen els desplaçaments de tipus escolar. Exemples de recerques que estudien els trajectes en aquests àmbits són: DiGiuseppe (1998) o McDonald (2008b), que analitzen els mitjans de transport utilitzats per anar a l'escola, en el darrer cas també se centra en col·lectius infantils amb baixes rendes; Nelson(2008), estudia la distància de l'escola a casa com a factor determinant en l'elecció del mode de transport; Underlien (2008), mesura els riscos i la seguretat en els viatges cap a l'escola dels infants danesos; Yeung (2008) avalua els factors que influencien la decisió dels pares sobre el mode de transport emprat per anar a l'escola; Arbour-Nicitopoulos (2012), mesuren la utilització del *carpooling* en els recorreguts escolars com a opció de transport; Falch (2013), mesura el rendiment escolar a partir de la distància de l'escola a casa i el temps que triguen. Els treballs de Mackett (2003); Kearns i Collins (2003b); Collins (2005) i (2010); Kingham i Ussher (2005) i (2007); Mendoza (2009) estudien els Walking School Buses (WSB) i que tan sols analitzen els desplaçaments relacionats amb l'escola amb aquesta pràctica en mobilitat, conformen una altra temàtica d'estudi específica.

Estudis enfocats únicament sobre desplaçaments personals o fora de l'escola són: Smith i Barker,(2000), Hjorthol i Fyhri, (2009) que a partir de l'enquesta general de mobilitat de Noruega analitzen quins modes de transports són utilitzats en les activitats d'oci que realitzen els infants; Lin i Yu (2009) analitzen els efectes de l'entorn urbà en els desplaçaments per oci, Pacilli (2013) analitza l'autonomia infantil a partir de l'estil de vida dels seus progenitors tenint en compte aquells desplaçaments d'oci i fora de l'escola.

Els estudis on es contempen tots dos tipus de desplaçaments s'enfoquen des de la perspectiva d'analitzar la mobilitat infantil segons l'entorn on resideixen, esbrinar quin grau d'activitat física realitzen, relacionat amb l'obesitat infantil, i el grau d'autonomia en els seus recorreguts quotidians. El treball de Carver (2012) analitza l'autonomia dels infants en zones rurals i urbanes d'Austràlia; Christensen, (2011), combina diferents metodologies per comparar la mobilitat dels infants en entorns rurals i suburbans incloent-ne tot els tipus de trajectes quotidians; Sjolie i Thuen (2002) per tal de comparar l'activitat física dels infants residents en entorns rurals i urbans contempen tant els trajectes de tipus escolars com aquells que realitzen per activitats d'oci; Brown (2008), analitza la mobilitat quotidiana dels infants per determinar diferències de gènere; Fyhri (2011) analitza variables relacionades amb els infants (distància, mode transport, etc.) tant en trajectes de tipus escolars com d'oci, per comprovar quina influencien tenen respecte al seu nivell d'autonomia mòbil.

Per tant puc concloure que els estudis sobre mobilitat infantil, des d'una perspectiva geogràfica, són relativament recents si els comparem amb d'altres matèries o subdisciplines de la Geografia. Aquests presenten temàtiques i enfocaments molt

diversos, i fins i tot el propi subjecte i els desplaçaments a avaluar poden ser molt diferents entre els estudis ubicats dins d'aquesta matèria.

En el proper apartat, a partir de la revisió bibliogràfica realitzada, procedeix a desenvolupar dins la temàtica de mobilitat i infants, les principals línies d'investigació establertes, debats, estudis i metodologies aplicades en aquesta matèria. Algunes d'aquestes línies d'investigació i metodologies estan estretament vinculades i han estat referents per aquesta investigació. Per últim haig de remarcar que tot i la classificació realitzada per temàtiques, aquestes no s'han d'entendre com a compartiments estancs sinó que són transversals ja que en nombroses ocasions una mateixa línia d'investigació pot aproximar-se a d'altres.

1.5. Posant fil a l'agulla... una revisió bibliogràfica de la mobilitat infantil

El criteri que he seguit per realitzar aquest estat de la qüestió està basat en una revisió bibliogràfica de revistes científiques indexades i no indexades, tant internacionals com nacionals. Aquesta decisió la justifico pel fet que en aquest tipus de publicacions apareixen, per regla general, les últimes novetats sobre estudis i, a la seva vegada, compten amb una major rellevància i impacte en l'àmbit científic. Entre les diverses publicacions que es relacionen amb la mobilitat infantil, he prioritzat la perspectiva geogràfica per damunt d'altres com, la sociologia, la medicina o la psicologia.

Totes les revistes que per antiguitat i disponibilitat de la publicació ho han permès, les he analitzat per un període temporal que comprèn a partir de l'any 2000. També he trobat altres estudis, llibres i material relacionat amb la temàtica d'estudi, tant a nivell nacional com internacional. En aquest sentit, aquesta revisió bibliogràfica és purament acadèmica i tan sols recull articles i investigacions publicades en divulgacions científiques. No obstant, no puc obviar la gran quantitat d'estudis i informes realitzats des d'administracions locals i regionals a nivell tècnic. Estudis com els camins escolars i d'altres iniciatives similars en matèria de mobilitat són nombrosos en aquest món tècnic i més professional que tot i conèixer la seva existència no he inclòs pel motiu abans citat.

Prèviament a la presentació d'eixos temàtics i metodològics analitzats a partir dels articles que conformen aquesta revisió bibliogràfica comento els criteris per seleccionar les diferents revistes i articles tant internacionals com nacionals. Per a les publicacions especifico exactament quines han estat consultades i ofereixo informació relativa a aquestes, com el factor d'impacte o el país d'edició. A més realitzo una anàlisi per àmbit geogràfic i temàtic de les revistes seleccionades i, finalment, unes breus reflexions sobre els resultats obtinguts.

Després de l'anàlisi de les revistes explico els criteris que he adoptat per seleccionar els articles que conformen aquesta revisió bibliogràfica així com informació addicional

relacionada amb la revista on apareix publicat, en aquest cas el país d'edició i l'àrea de coneixement on he classificat la publicació.

1.5.1. Criteris de selecció de les revistes

El procés de selecció el vaig realitzar a partir de tres criteris principals: temàtica de les revistes científiques catalogades, el seu factor d'impacte i l'àmbit geogràfic. En una primera part de la revisió, per filtrar les publicacions científiques, vaig procedir a utilitzar la llista de les revistes de Geografia incloses en el *Social Science Citation Index (SCCI)* del *Institute for Scientific Information*, a partir d'ara i endavant, "ISI", i vaig començar a seleccionar aquelles que presentaven un major factor d'impacte.

El criteri per factor d'impacte presenta un greu problema, apareixen les revistes de l'àrea de Geografia sense cap tipus de distinció de temàtiques. Després de buidar algunes de les catalogades amb aquest procediment, vaig aplicar un nou criteri. Aquest va consistir en centrar la temàtica de les publicacions amb la relacionada directament amb el meu objecte d'estudi. En aquest sentit vaig utilitzar divulgacions específiques relacionades amb temes d'infància, i d'altres que tracten la mobilitat i els transports. En aquesta segona fase de recerca vaig prioritzar la temàtica de la publicació per sobre de la seva rellevància científica.

El resultat obtingut a partir de l'aplicació d'aquests dos criteris és que la major part de revistes seleccionades procedeixen dels Estats Units i del Regne Unit. Amb la finalitat d'evitar una visió polaritzada i exclusivament anglosaxona sobre la matèria, vaig aplicar un nou criteri de tipus geogràfic. Aquest el vaig prioritzar per davant dels altres dos utilitzats anteriorment, incorporant revistes indexades i no indexades per l'ISI procedents de països europeus, llatinoamericans i d'Espanya.

Les revistes seleccionades les he classificat en set àmbits temàtics. Aquesta classificació té relació amb les línies d'investigació que les divulgacions consultades presenten en les seves respectives pàgines web i publicacions.

Tres categories s'ubiquen fora de la Geografia i es corresponen amb revistes sobre "Medicina i Salut", "Psicologia i Sociologia" i un àmbit que he denominat "Altres Temàtiques" que comprèn les publicacions que no he pogut classificar en les anteriors disciplines. Les quatre restants, s'ubiquen dins de la Geografia. D'aquestes quatre, he diferenciat una primera de "Geografia General". En aquesta incloc publicacions amb temes diversos. Les altres tres es corresponen amb revistes especialitzades en temes de transports, infants i urbanisme.

1.5.2. Revistes seleccionades

Degut al volum trobat i seleccionat, he decidit classificar entre les revistes acadèmiques de procedència anglosaxona, no anglosaxona i estatals (*Veure taules 1, 2 i 3*).

Taula 1: Característiques de les revistes anglosaxones seleccionades.

	Títol Revista	Àmbit Temàtic	Factor d'Impacte (2012)	País d'edició
1	BRITISH MEDICAL JOURNAL	Medicina i salut	4,49	Regne Unit
2	MEDICINE AND SCIENCE IN SPORTS AND EXERCISE	Medicina i salut	4,43	Estats Units
3	AMERICAN JOURNAL OF PREVENTIVE MEDICINE	Medicina i salut	4,04	Estats Units
4	INTERNATIONAL JOURNAL OF BEHAVIORAL NUTRITION AND PHYSICAL ACTIVITY	Medicina i salut	3,83	Estats Units
5	JOURNAL OF ECONOMIC GEOGRAPHY	Geografia i Economia	3,66	Regne Unit
6	PROGRESS IN HUMAN GEOGRAPHY	Geografia General	3,55	Regne Unit
7	PREVENTIVE MEDICINE	Medicina i salut	3,22	Estats Units
8	APPLIED GEOGRAPHY. PUTTING THE WORLD'S HUMAN AND PHYSICAL RESOURCE PROBLEMS IN A GEOGRAPHICAL PERSPECTIVE	Geografia i Urbanisme	3,08	Estats Units
9	JOURNAL OF SCIENCE AND MEDECINE IN SPORT	Medicina i salut	3,03	Austràlia
10	JOURNAL OF THE AMERICAN PLANNING ASSOCIATION	Geografia i Urbanisme	2,77	Estats Units
11	TRANSPORTATION RESEARCH PART B: METHODOLOGICAL	Geografia i Transports	2,75	Regne Unit
12	HEALTH AND PLACE	Medicina i salut	2,70	Estats Units
13	SOCIAL SCIENCE AND MEDICINE	Medicina i salut	2,68	Regne Unit
14	JOURNAL OF ENVIRONMENTAL PSYCHOLOGY	Psicologia	2,40	Regne Unit
15	TRANSPORTATION RESEARCH PART A: POLICY AND PRACTICE	Geografia i Transports	2,35	Regne Unit
16	ACCIDENT ANALYSIS PREVENTION	Geografia i Transports	2,35	Regne Unit
17	TRANSPORTATION JOURNAL	Geografia i Transports	2,35	Regne Unit
18	BMC PUBLIC HEALTH	Medicina i salut	2,00	Regne Unit
19	HEALTH PROMOTION INTERNATIONAL	Medicina i salut	1,94	Regne Unit
20	DEMOGRAPHY	Altres Temàtiques	1,93	Regne Unit
21	JOURNAL OF MIXED METHODS RESEARCH	Altres Temàtiques	1,91	Estats Units
22	ANNALS OF THE ASSOCIATION OF AMERICAN GEOGRAPHERS	Geografia i Urbanisme	1,89	Estats Units
23	GEOFORUM	Geografia i Urbanisme	1,88	Estats Units
24	TRANSPORT REVIEWS	Geografia i Transports	1,88	Regne Unit
25	ENVIRONMENT AND PLANNING A. URBAN & REGIONAL RESEARCH	Geografia i Urbanisme	1,85	Regne Unit
26	PREVENTING CHRONIC DISEASE	Medicina i salut	1,82	Estats Units

Marc conceptual i estat de la qüestió

Caminant de la mà dels infants. Una anàlisi des de la Geografia de la mobilitat infantil a Granollers (Catalunya)

27	TRANSPORT POLICY	Geografia i Transports	1,72	Regne Unit
28	JOURNAL OF TRANSPORTS GEOGRAPHY	Geografia i Transports	1,71	Regne Unit
29	TRANSPORTATION RESEARCH PART C: EMERGING TECHNOLOGIES	Geografia i Transports	1,71	Estats Units
30	EUROPEAN URBAN AND REGIONAL STUDIES	Geografia i Urbanisme	1,67	Regne Unit
31	BRITISH JOURNAL OF DEVELOPMENT PSYCHOLOGY	Psicologia	1,57	Regne Unit
32	WORLD DEVELOPMENT	Geografia i Economia	1,54	Regne Unit
33	CULTURAL GEOGRAPHIES	Geografia i Urbanisme	1,48	Estats Units
34	EURASIAN GEOGRAPHY AND ECONOMICS	Geografia i Urbanisme	1,47	Regne Unit
35	QUALITATIVE RESEARCH	Altres Temàtiques	1,43	Estats Units
36	INJURE PREVENTION	Medicina i salut	1,39	Regne Unit
37	AREA	Geografia General	1,37	Regne Unit
38	ANTIPODE	Geografia i Urbanisme	1,28	Regne Unit
39	JOURNAL OF PAEDIATRICS AND CHILD HEALTH	Medicina i salut	1,28	Austràlia
40	URBAN STUDIES	Geografia i Urbanisme	1,28	Regne Unit
41	MOBILITIES	Geografia i Transports	1,24	Regne Unit
42	TRANSPORTATION RESEARCH PART D: TRANSPORT AND ENVIRONMENT	Geografia i Transports	1,21	Regne Unit
43	THE PROFESSIONAL GEOGRAPHER	Geografia General	1,21	Estats Units
44	URBAN GEOGRAPHY	Geografia i Urbanisme	1,19	Estats Units
45	CHILDREN'S GEOGRAPHIES	Geografia Infants	1,16	Regne Unit
46	CHILDHOOD	Geografia Infants	1,10	Regne Unit
47	THE ANNALS OF REGIONAL SCIENCE	Geografia i Transports	1,01	Estats Units
48	ENVIRONMENT AND PLANNING B. PLANNING AND DESIGN	Geografia i Urbanisme	0,83	Regne Unit
49	GENDER, PLACE AND CULTURE	Geografia Infants	0,81	Regne Unit
50	CHILDREN AND SOCIETY	Geografia Infants	0,73	Regne Unit
51	THE SOCIOLOGICAL REVIEW	Sociologia	0,57	Regne Unit
52	SPACE AND POLITY	Geografia i Transports	0,50	Regne Unit
53	INTERNATIONAL JOURNAL OF SOCIOLOGY AND SOCIAL POLICY	Geografia Infants	---	Regne Unit
54	CHILDREN, YOUTH AND ENVIRONMENTS	Geografia Infants	---	Estats Units
55	JOURNAL OF PREVENTION AND INTERVENTION IN THE COMMUNITY	Medicina i salut	---	Estats Units
56	LOCAL ENVIRONMENT	Altres Temàtiques	---	Regne Unit

Font: Elaboració pròpia a partir de les revistes seleccionades.

Taula 2: Característiques de les revistes no anglosaxones seleccionades.

	Títol Revista	Àmbit Temàtic	Factor d'Impacte (2012)	País d'edició
1	EUROPEAN CHILD & ADOLESCENT PSYCHIATRY	Psicologia i Sociologia	2,821	Alemanya
2	JOURNAL OF GEOGRAPHICAL SYSTEMS	Geografia General	1,171	Alemanya
3	SOCIAL INDICATORS RESEARCH	Altres Temàtiques	1,131	Països Baixos
4	TRANSPORTATION	Geografia i Transports	1,023	Països Baixos
5	REGIONAL SCIENCE AND URBAN ECONOMICS	Geografia i Urbanisme	1,008	Països Baixos
6	ZEITSCHRIFT FUR KINDER-UND JUGENDPSYCHIATRIE UND PSYCHOTHERAPIE	Psicologia i Sociologia	0,989	Suïssa
7	CHILD INDICATORS RESEARCH	Altres Temàtiques	0,958	Països Baixos
8	ERDKUNDE	Geografia General	0,929	Alemanya
9	EUROPEAN JOURNAL OF TRANSPORT AND INFRASTRUCTURE RESEARCH	Geografia i Transports	0,674	Països Baixos
10	PRAXIS DER KINDERPSYCHOLOGIE UND KINDERPSYCHIATRIE	Psicologia i Sociologia	0,578	Alemanya
11	GEOGRAFISK TIDSSKRIFT- DANISH JOURNAL OF GEOGRAPHY	Geografia General	0,514	Dinamarca
12	NORSK GEOGRAFISK TIDSSKRIFT- NORWEGIAN JOURNAL OF GEOGRAPHY	Geografia General	0,429	Noruega
13	ERDE	Geografia General	0,351	Alemanya
14	INTERNATIONAL JOURNAL OF TRANSPORT ECONOMICS	Geografia i Transports	0,345	Itàlia
15	EURE	Geografia i Urbanisme	0,297	Xile
16	PSYCHIATRIE DE L ENFANT	Psicologia i Sociologia	0,282	França
17	SCIENCES SOCIALES ET SANTE	Medicina i salut	0,276	França
18	REVUE FRANCAISE DE SOCIOLOGIE	Psicologia i Sociologia	0,241	França
19	ENVIRONMENTAL MONITORING AND ASSESSMENT	Altres Temàtiques	0,217	Països Baixos
20	GEODETSKI VESTNIK	Geografia i Urbanisme	0,212	Eslovènia
21	REVISTA DE GEOGRAFIA NORTE GRANDE	Geografia General	0,195	Xile
22	TEMPO SOCIAL	Psicologia i Sociologia	0,172	Brasil
23	MOVIMENTO	Altres Temàtiques	0,157	Brasil
24	BERLINER JOURNAL FUR SOZIOLOGIE	Psicologia i Sociologia	0,149	Alemanya
25	ACTES DE LA RECHERCHE EN SCIENCES SOCIALES	Altres Temàtiques	0,148	França
26	REVISTA DE ESTUDIOS SOCIALES	Altres Temàtiques	0,129	Colòmbia
27	DADOS-REVISTA DE CIENCIAS SOCIAIS	Altres Temàtiques	0,111	Brasil
28	PERFILES LATINOAMERICANOS	Altres Temàtiques	0,045	Mèxic
29	ARGOS	Altres Temàtiques	0,045	Veneçuela
30	ANDAMIOS	Altres Temàtiques	0,017	Mèxic
31	SOCIEDADE E CULTURA	Altres Temàtiques	0,002	Brasil
32	SUD-OUEST EUROPEEN	Geografia General	0,001	França
33	GEOGRAPHISCHE ZEITSCHRIFT	Geografia General	0,001	Alemanya
34	BOLETIM DA SOCIEDADE DE GEOGRÁFIA DE LISBOA	Geografia General	---	Portugal
35	RIVISTA GEOGRAFICA ITALIANA	Geografia General	---	Itàlia

Font: Elaboració pròpia a partir de les revistes seleccionades.

Taula 3: Característiques de les revistes estatals seleccionades.

	Títol Revista	Àmbit Temàtic	Factor d'Impacte (2012)
1	INFANCIA Y APRENDIZAJE	Psicologia i Sociologia	0,4
2	SCRIPTA NOVA	Geografia General	0,365
3	BOLETÍN DE LA ASOCIACIÓN DE GEOGRÁFOS ESPAÑOLES	Geografia General	0,13
4	ANALES DE GEOGRAFÍA DE LA UNIVERSIDAD COMPLUTENSE	Geografia General	---
5	BOLETÍN DE LA REAL SOCIEDAD GEOGRÁFICA	Geografia General	---
6	CIUDAD Y TERRITORIO. ESTUDIOS TERRITORIALES	Geografia General	---
7	CUADERNOS DE GEOGRAFÍA DE LA UNIVERSIDAD DE VALENCIA	Geografia General	---
8	CUADERNOS DE INVESTIGACIÓN GEOGRÁFICA	Geografia General	---
9	CUADERNOS GEOGRÁFICOS DE LA UNIVERSIDAD DE GRANADA	Geografia General	---
10	DOCUMENTS D'ANÀLISI GEOGRÀFICA	Geografia General	---
11	ERÍA	Geografia General	---
12	ESPACIO, TIEMPO Y FORMA. GEOGRAFÍA	Geografia General	---
13	ESTUDIOS GEOGRÁFICOS	Geografia General	---
14	GEOFOCUS	Geografia General	---
15	GEOGRAPHICALIA	Geografia General	---
16	INVESTIGACIONES GEOGRÁFICAS	Geografia General	---
17	LURRALDE. INVESTIGACIÓN Y ESPACIO	Geografia General	---
18	PAPELES DE GEOGRAFÍA	Geografia General	---
19	POLÍGONOS. REVISTA DE GEOGRAFÍA	Geografia General	---
20	REVISTA DE ESTUDIOS ANDALUCES	Geografia General	---
21	REVISTA DE ESTUDIOS REGIONALES	Geografia General	---
22	REVISTA DE GEOGRAFÍA	Geografia General	---
23	SERIE GEOGRÁFICA	Geografia General	---
24	TREBALLS DE LA SOCIETAT CATALANA DE GEOGRAFÍA	Geografia General	---
25	XEOGRÁFICA. REVISTA DE XEOGRAFÍA, TERRITORIO E MEDIO AMBIENTE	Geografia General	---

Font: Elaboració pròpia a partir de les revistes seleccionades.

1.5.3. Analitzant les revistes seleccionades

Un total de 116 revistes científiques han estat seleccionades per aquesta revisió bibliogràfica. D'aquest nombre, 88 divulgacions són indexades per *ISI* i 28 no es troben incloses en aquest índex científic. Aquestes xifres són una primera aproximació sobre les publicacions consultades.

En els resultats que ofereixo a continuació he tingut en compte la procedència d'aquestes publicacions amb l'objectiu de precisar millor la informació. Aquest criteri geogràfic resulta de l'elaboració de tres apartats. En el primer analitzo les revistes

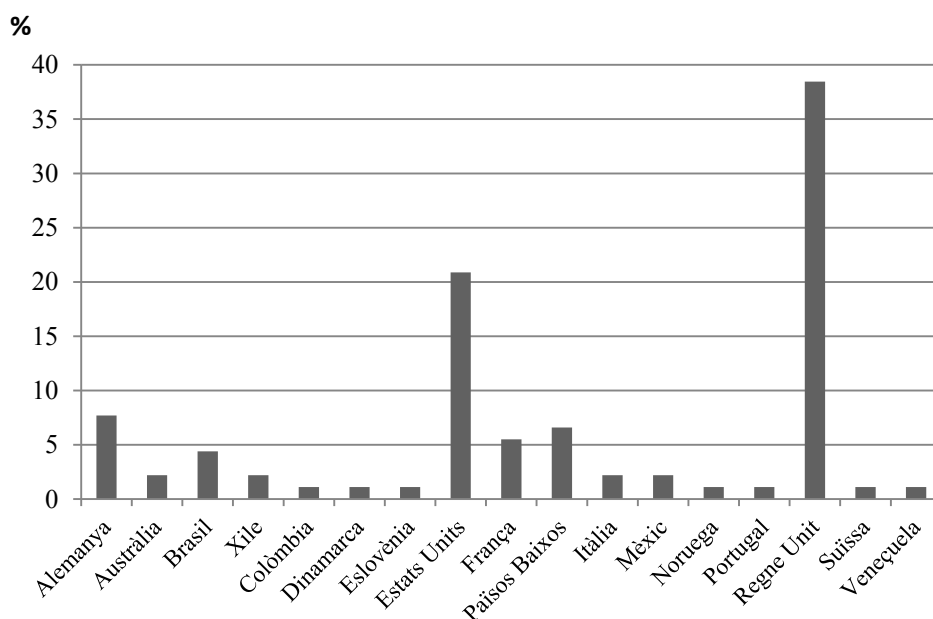
d'origen internacional; en el segon apartat, específic de l'àmbit estatal. En tots dos, presento informació relativa al seu nombre, si es tracten de divulgacions indexades o no i el país d'edició. En el tercer apartat presento dades sobre la temàtica de les publicacions sense tenir en compte el país d'edició, ja que com s'ha pogut veure amb anterioritat (*Taula 3*), les divulgacions nacionals es concentren en un únic àmbit temàtic.

a) Revistes internacionals

Un total de 91 revistes científiques formen la selecció internacional contemplada en esta revisió bibliogràfica. D'aquest número, 85 divulgacions són indexades per *ISI* i 6 no es troben incloses en aquest índex científic. Del total de publicacions 56 es corresponen a revistes anglosaxones i 35 a publicacions no anglosaxones.

Una primera conclusió, tot i els meus esforços per eludir la visió exclusivament anglosaxona de les revistes internacionals seleccionades, és que aquestes s'editen principalment en aquests països. Els resultats obtinguts mostren que més de la meitat de les publicacions són editades al Regne Unit i als Estats Units. Pel darrere destaquen Alemanya, França i els Països Baixos, que junts s'aproximen al 20% de les revistes seleccionades i amb una presència inferior les procedents de Llatinoamèrica. Respecte aquests únicament destaco Brasil que amb un 4,5% és qui obté un percentatge més elevat (*Figura 2*).

Figura 2. Revistes internacionals seleccionades per país d'edició (%).



Font: Elaboració pròpia a partir de les revistes seleccionades.

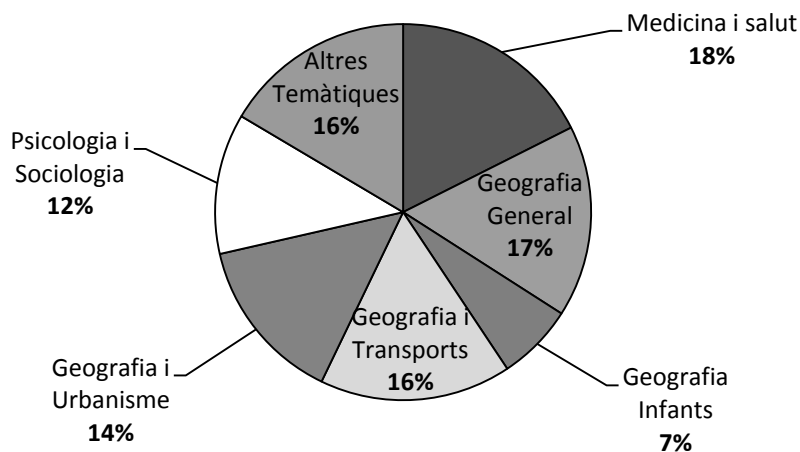
b) Revistes estatals

Les revistes consultades procedents d'Espanya són 25 en total. Como he comentat anteriorment només tres d'aquestes es troben indexades per *ISI*. Aquestes es corresponen amb: *Infancia y Aprendizaje*, *Scripta Nova* i el *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*. Totes aquestes les he classificat dins de "Geografia General", exceptuant el cas de la primera, la qual s'emmarca dins del camp de la psicologia i sociologia.

1.5.4. Temàtica de las revistes seleccionades

En relació amb les diferents àrees de coneixement on ubico les divulgacions seleccionades, s'observen diferències poc significatives, així doncs, no puc afirmar que una predomini respecte a una altra. Entre les diferents categories establertes aquelles revistes que tracten la mobilitat infantil des de la perspectiva de la "Medicina i salut" amb un 18%, són lleugerament superiors a les de "Geografia General" amb un 17%, i també a les de "Geografia i Transports" i "Altres Temàtiques" ambdues amb un 16%. Només en el cas de les revistes d'infància, degut al seu caràcter tan específic no són tan nombroses respecte a les altres tipologies recollides i obtenen el menor percentatge de totes amb un 7% (Figura 3).

Figura 3. Revistes seleccionades per àmbits temàtics (%).



Font: Elaboració pròpia a partir de les revistes seleccionades.

1.5.5. Reflexió sobre les revistes seleccionades

Els resultats obtinguts em permeten realitzar dues lectures segons el àmbit geogràfic analitzat. Puc afirmar que les revistes geogràfiques són, de forma destacada, la principal font en matèria de mobilitat infantil. Aquest fet no estranya, ja que la mobilitat de les persones, inclosos els infants, compte com un dels principals temes

d'estudi en aquest tipus de publicacions. Així doncs, aquestes qüestions i col·lectiu, tenen un lloc definit en aquesta classe de divulgacions.

En l'àmbit internacional en les revistes especialitzades en transports, urbanisme i infants, la mobilitat infantil és una de les línies d'investigació. Destaquen a la seva vegada les aportacions que des del camp de la psicologia, sociologia, medicina i la salut realitzen en aquesta temàtica. Sota aquests enfocaments, la mobilitat i la percepció de l'espai d'aquest conjunt de població són variables d'interès ja que contribueixen a la salut i el benestar de les persones.

A nivell estatal els resultats obtinguts mostren que la mobilitat infantil com a objecte d'estudi no compta amb publicacions tan específiques i són les revistes de geografia més generalistes les que cobreixen i exploten aquesta àrea de coneixement fins el moment.

En definitiva, tot i la meua prioritització de les revistes geogràfiques, els resultats obtinguts m'indiquen que la mobilitat infantil és una àrea de coneixement de caràcter multidisciplinari. Enfocada des de disciplines tan diferents com la Medicina, Sociologia, i la Psicologia, aquesta temàtica, fins i tot dins de la pròpia Geografia, es troba en revistes de temàtica molt específica i en d'altres de més generals on s'inclouen tot tipus d'articles i estudis relacionats amb ella.

1.6. Articles

La classificació dels articles la presento a partir dels criteris aplicats en la seva selecció. A més ofereixo dades relacionades com el país de publicació i temàtica de la revista de procedència. Posteriorment, els analitzo de dues maneres diferents. La primera a partir de la temàtica d'estudi i objectius principals d'investigació i, la segona, segons la metodologia aplicada. Les diferents tipologies que he establert per aquestes dues formes de procedir són analitzades en els seus respectius apartats corresponents.

1.6.1. Criteris de selecció dels articles

Per a la selecció dels diferents articles la seva disponibilitat des de la UAB, ha estat l'únic requisit necessari. No totes les publicacions són consultables i no tots els articles es poden descarregar. A partir d'aquesta condició obligatòria he procedit sota de dues formes per recopilar la bibliografia consultada.

La primera, amb l'objectiu d'acotar el número de resultats possibles, ha consistit en una recerca avançada dins dels propis índexs de les revistes. A partir de paraules clau, com: *movilidad infantil, mobility, children*, he filtrat articles compresos dins del període temporal abans comentat.

Aquest mètode, en publicacions de caràcter general no m'ha aportat grans resultats. Per millorar-los, he procedit a augmentar el rang de la recerca, sense precisar tant en

la temàtica, vaig redefinir la recerca cap tots aquells estudis que tractessin la mobilitat en qualsevol àrea (mobilitat residencial, mobilitat quotidiana, de col·lectius poblacionals específics, etc.). Després d'aquest increment del rang de recerca el nombre d'articles es va incrementar.

La segona forma de procedir és la denominada tècnica de bola de neu. Aquesta consisteix en que a partir d'una primera font, de manera sistemàtica i a través de referències i cites, en alguns articles, en d'altres, a partir de la seva bibliografia, trobar altres investigacions afins amb la meua temàtica d'interès. La finalitat es trobar altres autors i treballs relacionats, augmentant així la base bibliogràfica de referència.

El problema d'aplicar la tècnica bola de neu és que em proporciona els articles sense un ordre cronològic. Seguint amb aquest procediment no puc afirmar que tot el període temporal escollit d'una publicació específica hagi estat revisat. Per evitar aquest problema, he seleccionat entre les revistes més citades, tant siguin especialitzades en mobilitat i infància com d'altres temàtiques, i he procedit a buidar-les de manera sistemàtica, és a dir, any a any, número a número.

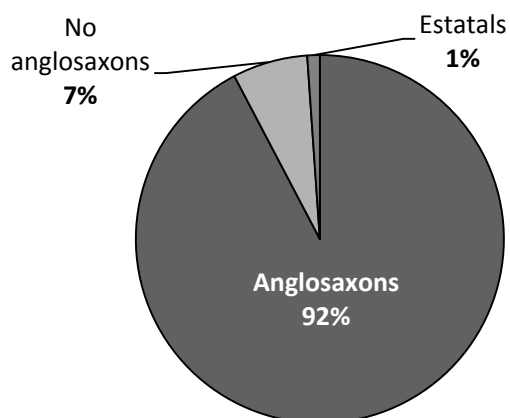
El procés de buidatge ha consistit en revisar els títols de tots els articles publicats en els índexs dels diferents números de les revistes consultades, sempre compresos per al període temporal que he citat anteriorment. Aquells treballs que a partir de les seves *keywords* i *abstracts*, podia observar una possible relació amb el tema d'investigació, els analitzava amb major atenció. En altres paraules, he comprovat a partir d'una primera lectura de la seva introducció i conclusions que realment els objectius i els resultats són del meu interès. Després d'aquesta anàlisi, en cas afirmatiu l'he seleccionat i posteriorment guardat per ser llegit en profunditat.

1.6.2. Articles seleccionats

Un total de 91 estudis són la selecció sobre la que basaré la meua anàlisi dels articles presentats. D'aquesta xifra, 84 es corresponen a estudis internacionals. Concretament, un 92% procedeixen de revistes editades en països anglosaxons i el 7% són d'origen no anglosaxó (*Figura 4*). Una vegada més es confirma que la producció científica relacionada amb la temàtica de mobilitat infantil és clarament dominada pels països anglosaxons. En aquest cas no puc especificar si la producció dels seus autors és superior a la d'altres països, però en canvi, sí puc afirmar que són els que més estudis i investigacions publiquen al respecte.

Els articles seleccionats procedents de fonts autòctones representen un 1% del total. Aquest baix número d'estudis trobats i la temàtica de les revistes, "Geografia General", on els publiquen és força simptomàtic ja que és reflex de l'interès que aquest tema i col·lectiu ha suscitat fins aquest moment en aquest país.

Figura 4. Articles seleccionats per país d'edició (%).

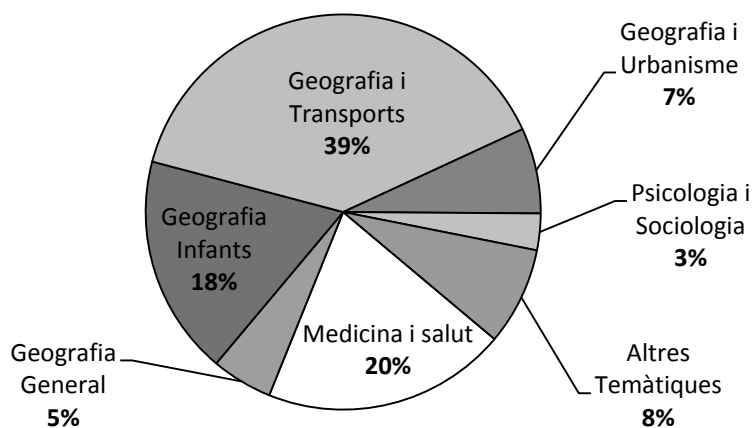


Font: Elaboració pròpia a partir de les revistes seleccionades.

En relació amb les temàtiques de les revistes d'on procedeixen els articles seleccionats els resultats que mostra la figura 5 són clars. La prioritització de la perspectiva geogràfica enfront a les altres disciplines que he inclòs queda reflectit per l'alt percentatge d'articles procedents de la Geografia.

Com es pot observar, un 69% dels estudis seleccionats procedeixen d'aquesta àrea de coneixement essent les temàtiques de transports i infants les més destacades un 39% i un 18%, respectivament. Significativa és l'aportació realitzada des de la medicina i salut amb un 20% de les investigacions consultades. En sentit invers, m'ha sorprès la categoria de "Geografia General" que tot i representar un 17% de les publicacions que he seleccionat, comentat anteriorment, respecte al nombre d'articles aportats a la meva selecció es redueix a un 5%.

Figura 5. Articles seleccionats segons temàtica de la revista de procedència (%).



Font: Elaboració pròpia a partir de les revistes seleccionades.

1.7. Una primera classificació de la bibliografia: eixos temàtics establerts

Els diferents articles han estat agrupats en cinc eixos analítics: “autonomia mòbil”, “control parental i percepció”, “salut i seguretat viària”, “mètodes de recerca” i “teoria”. Aquests els he definit a partir del tema central que tracten les diferents investigacions seleccionades (*Taula 4*).

Aquests eixos no s’han d’entendre com a compartiments estancs. Així doncs, el diferents eixos establerts es relacionen uns amb d’altres, compartint conceptes i objectius que no són exclusius d’un únic tema. En altres paraules, existeixen interseccions entre les diferents línies que he establert.

Cadascun dels eixos està format per diferents temes. Aquests els he definit a partir dels objectius fixats en les diferents investigacions donant lloc a un total de 13 propostes. Els temes són variats i engloben múltiples aspectes d’anàlisi, des de la forma urbana i l’entorn, fins l’obesitat infantil i la seguretat vial. El caràcter específic del tema determina si els puc, o no, associar a més d’un eix analític. En aquest sentit, la meitat dels temes són exclusius d’un únic eix (*Taula 4*).

L’eix d’autonomia mòbil és el més tractat en els articles que he seleccionat i destaca de la resta d’eixos amb 30 estudis. Pel darrere, “salut i seguretat viària” i el “control parental i la percepció” són dels més analitzats. Menys atenció he trobat en els eixos de “mètodes de recerca” i “teoria”.

La confluència dels diversos temes l’he analitzat a partir del diferent grau de transversalitat que presenten. En aquest sentit els desplaçaments a l’escola, les polítiques urbanes i pràctiques en mobilitat són els dos que obtenen un major nombre d’articles amb 23 i 15 respectivament. Juntament a aquests, les metodologies específiques aplicades als infants, són els tres temes més tractats ja que en quatre dels cinc eixos establerts apareixen. D’altra banda, la contaminació atmosfèrica i la discapacitat infantil, entre d’altres, són una mostra de temes exclusius essent aquests casos els relacionats amb la salut i la percepció, respectivament.

Taula 4. Articles seleccionats segons eixos analítics i temes tractats (xifres absolutes).

Temes Tractats	Eixos analítics					TOTAL Temes Tractats
	Autonomia mòbil	Salut i seguretat viària	Control parental i percepció	Mètodes de recerca	Teoria	
Desplaçaments a l'escola	9	10	2	2		23
Polítiques urbanes i pràctiques en mobilitat	6	3	4	1	1	15
Modes de transport	4	1	3	1		9
Entorn i forma urbana	6		2			8
Accidents i seguretat vial dels infants		6	1			7
Altres desplaçaments (Diferents a l'escola)	2		2	2		6
Control parental			4	1	1	6
Diferències en la dep/independència (urbà-rural, gènere)	3			1	1	5
Teoria sobre mobilitat infantil				1	3	4
Sobre el benestar (indicadors, percepció, opinió, etc.)			2			2
Discapacitat infantil			2			2
Obesitat infantil		2				2
Contaminació atmosfèrica		2				2
TOTAL EIX ANALÍTIC	30	24	22	9	6	91

Font: Elaboració pròpia a partir dels articles seleccionats.

A partir de la taula 4 examino de forma individual cadascun dels cinc eixos analítics que he establert. L'objectiu d'aquesta anàlisi central de l'eix i els diferents temes d'estudi que contempnen i inclouen cadascun d'ells són algunes de les informacions que ofereixo a continuació.

1.7.1. Autonomia mòbil

Els articles seleccionats que conformen aquest eix temàtic analitzen el grau de llibertat que gaudeixen els infants per desplaçar-se. El concepte d'autonomia infantil és analitzat amb major profunditat en el capítol de metodologia on explicaré la interpretació que he adoptat d'aquest concepte, en aquest treball, tant per l'elaboració d'un indicador sintètic, com per la interpretació dels resultats posteriorment. En aquest apartat em centro específicament en els articles seleccionats i com dins del tema d'independència mòbil adopten perspectives i enfocaments diversos.

Prèviament a l'anàlisi pròpia dels articles explico breument l'evolució conceptual d'aquesta temàtica, ja que es tracta d'una de les principals línies d'investigació en el camp de la mobilitat infantil. Segons Kytta (2004), es poden diferenciar tres tipus de

tractaments o enfocaments relacionats amb la independència mòbil. En els primers estudis el focus d'atenció residia en la distància entre les llars dels infants i els llocs on se'ls permet jugar, passejar i socialitzar-se (van Vliet 1983). Un segon cos de treballs interpreten el concepte de independència mòbil com una llicència o permís per poder moure's independentment per l'entorn. Aquest permís o llicència és conceptualitzat com un conjunt de regles i normes definides pels progenitors relacionades amb poder creuar sols els carrers o poder anar en bicicleta de manera autònoma (Hillman, 1990; Kytta, 1997; O'Brien, 2000). Aquest segon tipus d'enfocament presenta variants com el permís atorgat per anar a casa d'amics i amigues o botigues (Woolley, 1999; Prezza, 2001). El darrer dels enfocaments mesura el grau d'independència mòbil dels infants al llarg d'un període de temps. Els estudis corroboren una disminució de l'autonomia dels infants durant les últimes dècades en països com, Austràlia (Tranter, 1993), Estats Units (Gaster, 1992), Finlàndia (Syvänen, 1991) o Gran Bretanya (Hillman, 1990). Altres estudis com el de Prezza (2001), mostren una major grau d'acompanyament per anar a l'escola a Itàlia, o com les restriccions en mobilitat afecten més als infants més petits i sobretot a les nenes.

Com es pot veure la temàtica d'independència mòbil és molt transversal i ha estat analitzada des de perspectives i conceptes múltiples. No obstant, les diferents investigacions que he afegit s'aproximen a través de sis temes principal i d'aquestes, examino els més rellevants: "desplaçaments a l'escola, polítiques urbanes i pràctiques en mobilitat i, entorn i forma urbana" (Taula 4).

Dues informacions són tractades en tots els estudis d'aquest eix, independentment del tema. Aquestes dues són els modes de transport, i les característiques dels subjectes com l'edat, el gènere, l'ètnia o els ingressos de la llar, entre d'altres. Si bé, aquestes informacions són suficients per oferir resultats tal com mostra el treball de Brown (2008), on utilitza el gènere i l'edat per mostrar diferències en l'autonomia mòbil dels infants.

El tema més tractat d'aquest eix són els desplaçaments escolars. En aquest sentit diferencio dos tipus d'aproximacions respecte a aquest trajecte: autor/es que l'analitzen a partir de les seves característiques pròpies i dels trets dels subjecte que el realitza (edat, gènere, distància, etc.), i els que ho fan a través de pràctiques en mobilitat.

Dins de les investigacions que realitzen la seva anàlisi a partir dels subjectes i el propi desplaçament, dues orientacions són les que presento. La primera, centrada en el subjecte (Romana, 2012; Rissotto, 2002) on el gènere i l'edat delimiten el trajecte escolar. La segona, aquella on la distància defineix el mode en que s'efectua aquest recorregut (McDonald, 2008b; Timperio, 2006).

Les pràctiques en mobilitat, han de ser enteses com aquell conjunt d'accions, activitats o rutes dirigides per fomentar un transport més actiu a l'escola. Concretament els denominat *Walking School Buses*, d'ara en endavant, "WSB", degut a l'elevat nombre d'articles que el tracten, i la varietat d'anàlisis que aquesta pràctica presenta són motius suficients per analitzar-lo en profunditat com un altre tema més dins del present eix.

El WSB, com a idea d'un camí segur i actiu a l'escola és suggerida per Engwicht en 1993, però fins 1996, a Canadà, no apareix una primera experiència al respecte, (Kingham, 2005). Actualment, aquest tipus de pràctica s'ha importat a d'altres països si bé amb resultats desiguals. El funcionament d'aquests és molt similar a un autobús escolar. Es recullen als infants al llarg d'una ruta establerta i van a peu i de forma segura fins l'escola. Els progenitors o d'altres agents implicats amb els infants adquireixen una gran importància ja que aquests són els impulsors d'aquest tipus de pràctica.

La rellevància dels WSB resideix en el gran potencial que tenen per fomentar un forma més activa de desplaçar-se a l'escola. Aquest canvi en el mode de transport repercuteix en un augment relatiu de l'autonomia dels infants a l'anada al col·legi, que tot i anar acompanyats d'adults, opten per realitzar aquest recorregut a peu per motius tan diversos com poden ser parlar amb els amics o amigues o jugar de camí a l'escola (Kingham, 2007; Collins, 2005). Tot i els seus beneficis, els estudis realitzats mostren les dificultats per implantar aquest tipus d'iniciativa i la seva durada al llarg del temps (Mackett, 2003; Kearns, 2003).

Altres investigacions relacionades amb la independència mòbil dels infants focalitzen l'interès en les dimensions, densitat i morfologia urbana de les ciutats com a element facilitador o no, de més oportunitats per desplaçar-se autònomament. En aquest sentit un dels debats més interessants és l'establert entre la dicotomia urbà-rural. Alguns estudis conclouen que els infants que viuen en entorns rurals o de baixa densitat gaudeixen de més llibertat que aquells que habiten en ciutats d'alta densitat (Heurlin-Norinder, 1996; Jones, 2000; Kytta, 1997; Nilheim, 1999; van der Spek i Noyon, 1997; O'Brien, 2000). Per contra, altres autors no corroboren aquesta major independència dels infants d'entorns rurals enfront d'entorns urbans (Matthews, 2000a; Matthews, 2000b; Tillberg Mattson, 2002).

Dins d'aquests estudis de morfologia urbana i mobilitat infantil l'estudi del barri, districte o entorn proper a l'escola i la llar també és tractat. Aquests poden tenir una repercussió en la autonomia mòbil dels infants en el sentit de que hi ha mesures que el poden fomentar. Des d'una millor organització del trànsit, (Björklid, 2002), a edificis amb patis i propers a zones verdes (Prezza, 2001) que l'afavoreixen, a estudis com el de Hillman (1990) o Björklid, (2002) que detecten com un augment en el volum de

trànsit restringeix la mobilitat dels infants. Per tant, la forma urbana i l'entorn determinen els desplaçaments siguin del tipus que siguin. Estudis com el de Scholssberg (2006) i McMillan (2007), ofereixen dades sobre la relació entre la forma urbana i l'elecció del mode per anar a l'escola, conclouen en ambdós casos, que la influència de la forma urbana és menor que la que exerceix la distància. Resultats similars obtenen els treballs de Kerr (2007) i Lin i Yu (2011), per als desplaçaments quotidians i per motius d'oci, respectivament.

Des d'una perspectiva més centrada en aspectes socials i culturals, la independència mòbil dels infants també ha estat analitzada. Així doncs, Berg i Medrich (1980) conclouen que els propis companys i companyes poden estimular i fomentar una major autonomia mòbil dels infants. Al contrari succeeix segons els perills i riscos socials detectats pels progenitors (Blakely, 1994; Valentine 1995,1997) o la pròpia indisciplina dels infants (Holloway i Valentine, 2000). En aquesta línia ubico estudis com el de Black (2001), Yarlagadda (2008) i Fyhri (2011), ja que en aquests s'afegeix la percepció i es relaciona amb l'autonomia mòbil dels infants. Concretament, pregunten l'opinió dels progenitors en relació a la possibilitat d'atorgar o no, una major llibertat de moviments als seus fills i filles en els seus desplaçaments quotidians. L'estudi de Johansson (2002) indica que la percepció dels progenitors respecte els perills socials és menor a Escandinàvia que en d'altres regions europees. Aquest factor cultural queda reflectit per les investigacions de Kytta (1997) i Hillman (1990), on Finlàndia destaca com a país on els infants gaudeixen d'una major independència mòbil que la d'infants d'altres països. L'estudi de Giuliani (1997) indica que els mateixos infants semblen témer més a la gent que al trànsit a Itàlia.

Aquests últims estudis i investigacions són una mostra de la transversalitat temàtica existent entre els diferents eixos establerts. Alguns d'aquests els podria classificar dins de l'eix de control parental i percepció però els he decidit ubicar en aquest eix concret degut a que els seus objectius es vinculen amb la independència o autonomia mòbil dels infants. Per tant, queda palesa aquesta connotació de no entendre aquests eixos com a compartiments estancs.

1.7.2. Salut i seguretat viària

Les investigacions que he inclòs dins d'aquest eix analític analitzen els efectes de la mobilitat en les condicions físiques dels infants. Aquest és el segon en importància, segons el nombre d'articles, rellevància deguda en part, a que molts investigadors creuen que si els infants caminen o utilitzen més la bicicleta per anar a l'escola, es possible reduir els riscos relacionats amb la salut (Tudor-Locke, 2001). Així doncs, aspectes com l'obesitat, la inactivitat física, les lesions patides, els accidents o la exposició a la contaminació atmosfèrica, són aquí analitzats. Un total de sis temes conformen aquest eix. D'aquesta xifra, la meitat són de caràcter exclusiu: "accidents i

seguretat vial, obesitat infantil, i contaminació atmosfèrica". Els més destacats i per aquesta raó, són els que he examinat i exposo a continuació són: "desplaçaments a l'escola, accidents i seguretat vial, obesitat i contaminació atmosfèrica" (*Taula 4*).

Independentment del tema analitzat, dues informacions són comunes en tots els estudis d'aquest eix. Els modes de transport i les característiques dels subjectes (edat, gènere, ètnia, etc.), són dades bàsiques en l'elaboració de resultats relacionats amb la salut i la seguretat viària dels infants. Treballs com el de LaScala (2004) o Underlien (2006), a partir d'aquestes dades, obtenen resultats relacionats amb els múltiples factors que han de ser considerats per realitzar polítiques i mesures que millorin i incrementin la seguretat del trànsit en zones properes a col·legis.

El trajecte a l'escola és el tema més tractat d'aquest eix, aquest duplica en número d'articles als altres temes (*Taula 4*). Una especial rellevància té la relació entre aquest desplaçament i els modes de transport actius. Potenciar l'exercici físic entre els infants per fomentar hàbits més saludables és un dels objectius d'interès en algunes investigacions (Booth, 2007; Cooper, 2007; Fesperman, 2008). En aquesta mateixa línia altres estudis focalitzen i posen de relleu la importància del gènere (Cooper, 2003; Loucaides, 2008), en ambdós casos conclouen que els nens es desplacen més activament, en el trajecte a l'escola, que les nenes.

Altres aspectes relacionats amb el desplaçament a l'escola i els modes de transport són els tractats per DiGiuseppi (1998), on destaca que per incrementar l'exercici físic dels infants la reducció del vehicle privat és primordial. Sjolie (2002) analitza aquest tema a partir d'establir diferències en l'activitat física dels infants en funció d'un entorn urbà o rural dels subjectes. L'autora conclou que no hi ha diferències significatives en quant al número d'hores que dediquen a activitats físiques però en els entorns rurals, degut a un trajecte més curt al col·legi, els infants dediquen una mica menys de temps que aquells amb en un entorn urbà. Cooper (2006) relaciona el transport actiu a l'escola amb aspectes cardiovasculars i en els seus resultats exposa que anar en bicicleta a l'escola pot contribuir a augmentar la seva salut en aquest sentit.

El segon tema més tractat és aquell relacionat amb els accidents i la seguretat vial dels infants. Les anàlisis efectuades per avaluar el nivell de risc al trànsit i la seguretat dels infants en els desplaçaments a l'escola, són els més destacats. S'observa dues maneres d'aproximar-se a aquestes avaluacions. La primera, més activa, enfocada cap a la prevenció dels riscos. La segona, més passiva, orientada a reduir problemàtiques existents.

La preventiva es més freqüent i utilitza dades com el transport emprat, el temps total d'anar a peu durant el dia, el número de cruïlles, la velocitat, carrers per on passen al llarg del dia els infants, entre d'altres. A partir d'aquestes informacions, hi ha una

varietat de resultats i conclusions obtingudes. Diagnòstics elaborats per millorar la seguretat vial i el risc de lesions causades pel trànsit (Roberts i Carlin, 1997). El treball d'Underlien (2006) proposa implicar a la policia i autoritats locals per fomentar a través de campanyes mediàtiques i noves lleis un transport més actiu a l'escola en detriment del vehicle privat en els desplaçaments al col·legi dels infants a Dinamarca. Un darrer exemple és la investigació de Collins (2001), per evitar problemes de congestió en les zones pròximes a les escoles i promoure alternatives a la utilització del cotxe.

Treballs orientats a reduir problemàtiques és el que presenta LaScala (2004), on a partir de les taxes anuals de lesions de vianants infantils, de quatre comunitats de Califòrnia, detecta problemàtiques que s'han de corregir per millorar la situació actual. En aquesta investigació determina que les lesions produïdes per col·lisions de trànsit de múltiples factors. No obstant, el número anual de lesions és major en àrees amb una densitat de població jove més gran, amb més atur, menys llars amb ingressos elevats i major flux de trànsit durant els mesos d'escola.

Un altre tema, no tan tractat com els anteriors, i analitzat des de la forma urbana, és l'obesitat infantil. Els estudis que he consultat identifiquen diferents factors de l'entorn que limiten o promouen l'activitat física dels infants. L'associació entre l'estructura urbana i el transport actiu són els dos més freqüents i apareixen en algunes investigacions consultades (Broberg, 2013; López-Zetina, 2006).

L'estudi de Broberg analitza l'estructura urbana i els modes de transports emprats a Finlàndia conclouent que en aquelles zones on els habitatges unifamiliars predominen s'observa una major utilització de transports a peu i en bicicleta, i en canvi, en zones residencials urbanes amb una elevada densitat s'observa una menor utilització d'aquests. Grant (2010) en una investigació al Canadà, realitza grups de discussió entre els joves de 12 a 15 anys, i aquests identifiquen tres tipus de factors que limiten l'activitat física i la seva promoció. En primer lloc, els econòmics, la capacitat dels organismes governamentals i autoritats per fer i mantenir infraestructures millor preparades per aquestes activitats; en segon lloc, els factors culturals, les persones s'han adaptat a un model basat en la utilització del vehicle privat i les seves conseqüències; els últims, els administratius, departaments amb competències contraposades i una clara estructura de professionals enginyers.

Un altre dels temes associats a la salut són els relacionats amb la contaminació atmosfèrica. En aquesta temàtica el focus s'ubica en l'exposició que els infants reben dels agents contaminants, CO₂, essent aquest un dels temes exclusius d'aquest eix analític. No són nombroses les anàlisis realitzades fins el moment d'aquest tema i les consultades es basen en la utilització de Sistemes de Posicionament Global (GPS), per obtenir dades (Ashmore, 2000; Pooley, 2008).

En ambdós casos a partir de la posició, temps i distància dels desplaçaments realitzats afegeixen informació relacionada amb la contaminació atmosfèrica i pol·lució, procedent de fonts oficials, i calculen els nivells d'exposició dels infants. Els autors destaquen que els resultats obtinguts no són del tot clars o evidents ja que depenen d'altres variables com les condicions atmosfèriques del dia escollit, la ruta escollida o el propi estat del trànsit en aquell moment determinat. No obstant, en totes dues investigacions els autors afirmen que hi ha una necessitat com a societat d'obtenir dades d'aquest tipus i amb una llarga temporalitat, ja que es tracta d'una línia d'investigació a desenvolupar en un futur.

1.7.3. Control parental i percepció

Els estudis basats en les opinions i impressions dels diferents subjectes respecte a un tema o objectiu d'anàlisi són els articles que formen aquest eix analític. Aquest, tot i ser el tercer en nombre d'articles és el que presenta una major varietat de temes. Concretament un total de deu són tractats, dels quals dos: "Control parental i discapacitat infantil", són de caràcter exclusiu. Els més destacats i els que analitzo a continuació són: "Polítiques urbanes i pràctiques en mobilitat, control parental, modes de transport i desplaçaments a l'escola" (*Veure Taula 4*).

L'absència del col·lectiu infantil en les polítiques urbanes i propostes per fomentar la seva participació i inclusió en aquestes, és un dels temes més tractats en aquest eix. Els articles seleccionats se centren en tres àmbits d'actuació política: transport i mobilitat, espais públics i benestar. En tots ells les característiques dels infants i joves i el seu entorn són dades bàsiques d'anàlisi.

L'article de Barker (2003c), conclou que les decisions en matèria de mobilitat infantil, en l'àmbit domèstic, són preses per les mares excloent l'opinió de l'infant. Per aquesta raó l'autor afirma que cal fomentar la participació dels infants en les polítiques de transports a través de la inclusió de les seves impressions i expectatives.

Els estudis que analitzen la percepció dels infants respecte als espais públics coincideixen en la necessitat d'incloure aquests en la elaboració d'indicadors i polítiques que els afectin de forma directa. Concretament, infraestructures que ofereixin possibilitats de jocs, que fomentin un transport més actiu, així com l'eliminació d'obstacles i barreres arquitectòniques que disminueixen aquestes possibilitats (Valentine, 1997; McCroskey, 2007).

En polítiques de benestar, la inclusió dels infants en informes i polítiques que millorin aspectes relacionats amb la seva qualitat de vida (independència mòbil, transport més actiu i més segur, etc.) són alguns dels aspectes que destaca Hood (2007) en el seu treball.

El control parental, entès com el poder de decisió respecte al mitjà de transport utilitzat en els diferents desplaçaments, és el segon dels temes més tractats en aquest eix. Les anàlisis efectuades sobre aquesta temàtica combinen informació de les característiques dels subjectes (edat, gènere, ingressos, etc.), amb les opinions i impressions dels progenitors respecte a la seguretat del trànsit, pors a possibles agressions físiques o sexuals (Backett, 2004; Nevelsteen, 2012).

Aquests dos estudis conclouen que factors com l'edat, la condició física i la seguretat del propi trajecte, influeixen significativament en la percepció dels progenitors i en les seves decisions respecte a la mobilitat dels seus fills i filles. En el cas de Backett (2004), afegeix les relacions dins la llar i determina que els riscos i perills són construccions socials percebudes de forma diferent pels diversos membres de la llar els quals han de ser negociats quotidianament. Una afectació directa d'aquests perills i riscos percebuts és l'elecció del mode de transport. Nevelsteen (2012), afirma en la seva investigació que la combinació de la percepció dels progenitors i les dades estadístiques són instruments molt útils per analitzar la relació espacial entre els subjectes i el seu entorn. En aquesta mateixa línia però emfatitzant la perspectiva de gènere, Porter (2011), en el seu estudi realitzat a l'Àfrica Sub-sahariana, obté que hi ha un major control sobre les nenes que sobre els nens en temes de mobilitat. En el seu cas particular és degut a que els progenitors consideren que les nenes són més vulnerables de patir agressions sexuals, entre d'altres factors que analitza.

Els modes de transports és un altre dels temes analitzats en aquest eix. Els estudis que he consultat els examinen centrant-se en una única categoria (actius/no actius), o bé, en un únic mitjà. Timperio (2004), és un dels primers en examinar la relació entre la percepció de l'entorn local i anar caminant o en bicicleta a destins locals entre els infants. Tot i les limitacions del propi estudi i la impossibilitat de comparar-lo amb d'altres de similars, determina que la percepció dels progenitors i els infants poden ser potencialment importants sobre els mitjans de transports emprats per aquests últims.

Barker (2009a) analitza la percepció dels infants en els seus desplaçaments en vehicle privat. A partir d'entrevistes i qüestionaris obté informació sobre les experiències dels infants en aquests mitjans. La seva conclusió és que en aquest espai (dins del cotxe), és cada cop més important pels infants tot i que pels adults tan sols és funcional. Pels infants el cotxe es transforma en un espai de joc, relaxació o d'interacció amb els adults. Alhora detecta que aquest mateix espai és un escenari de poder, on els adults a través de la tecnologia i altres recursos intenten controlar als infants i aquests ho intenten evitar.

El desplaçament a l'escola, un altre dels temes més freqüents, és analitzat en aquest eix des de dos punts de vista diferents. Per una banda, aquells estudis que examinen aquest recorregut a partir de la decisió sobre el mode de transport emprat, i l'altre, observen l'evolució d'aquest trajecte en un àmbit determinat. En ambdues

perspectives la utilització d'entrevistes i dades personals dels subjectes d'estudi són comunes.

En el treball de Yeung (2008) s'analitzen alguns dels factors que poden influenciar en aquesta decisió (edat, condicions físiques, seguretat, gènere, etc.). Els resultats obtinguts li permeten afirmar que la percepció dels progenitors sobre la distància, és el factor més influent en la decisió sobre el mode de transport emprat per anar a l'escola.

L'anàlisi temporal dels desplaçaments cap a l'escola, com aquests eren i són, i les possibles variacions al llarg dels últims 70 anys, és un dels objectius de la investigació de Pooley (2004). Per assolir-lo, la realització d'entrevistes a persones que habitaven fa 50 anys i que, actualment, viuen en la zona d'estudi conjuntament amb la utilització de dades estadístiques per complementar i verificar algunes de les informacions obtingudes van ser necessàries. L'aplicació d'aquests mètodes li van permetre realitzar una diagnosi temporal sobre aquest trajecte concret al llarg del temps resultant que alguns aspectes no han variat tant. Alguns d'aquests eren minimitzar el temps de realització del desplaçament el qual continua essent el mateix, l'obtenció per part dels infants d'una major independència mòbil, els quals avui dia ho continuen intentant i les preocupacions o pors dels progenitors respecte als perills i la seguretat.

1.7.4. Mètodes de recerca

Els articles on l'objectiu principal de la recerca és analitzar l'aplicació d'una tècnica concreta i quins avantatges o desavantatges ofereix la seva implementació, són els que formen aquest eix analític. Un total de nou estudis modelen aquest eix. Entre els temes tractats el "desplaçament a l'escola i altres desplaçaments" són analitzats a continuació (*Veure Taula 4*). Puntualitzo que en aquest cas el meu objecte d'anàlisi és la pròpia metodologia i en el proper apartat de revisió metodològica, són els infants i els seus desplaçaments a través de les diferents tècniques que s'apliquen.

La característica principal en les anàlisis sobre metodologies utilitzades és que totes les que comento a continuació tenen com a requisit indispensable la col·laboració dels infants. La utilització de càmeres i vídeos digitals, GPS i localització a partir dels telèfons mòbils, les primeres que presento, i s'han realitzat tant en desplaçaments escolars com en d'altres tipus.

En referència als desplaçaments escolars, dos treballs examinen les potencialitats d'aquestes metodologies (Pooley, 2008; Kullman, 2012). Aquests destaquen com aquestes noves tecnologies permeten obtenir dades manera directa i evitant la subjectivitat de la persona investigadora. En ambdós casos s'analitzen les possibilitats que ofereixen les diferents tècniques aplicades i comenten tant els seus avantatges com desavantatges.

Kullman i els seus col·laboradors combinen qüestionaris interactius, omplerts pels infants a través del telèfon, amb informació de geolocalització (GPS), els quals li van permetre modelar la mobilitat quotidiana dels infants i també afegir informació sobre les pròpies experiències subjectives dels infants. Conclouen que aquest tipus d'enfocament i tècniques requereixen la col·laboració i la coordinació tant dels infants com dels investigadors i investigadores. Resultats similars obté Pooley (2008), que en el seu estudi demostra el potencial de combinar metodologies qualitatives i quantitatives per integrar dades sobre els trajectes escolars. En el seu cas destaca la profunditat de les dades qualitatives i les possibilitats que aquestes ofereixen per comprendre alguns dels factors que influeixen en la presa de decisions respecte als mitjans de transports emprats en les llars.

En el cas dels “altres desplaçaments”, el treball de Lolichen (2006), comentat anteriorment, i el de Christensen (2011) també analitzen l'aplicació de tècniques amb *Global Positioning System* (GPS), i d'altres tècniques en la mobilitat quotidiana dels infants. Lolichen en el seu treball realitzat a l'Índia, aplica avaluacions participatives on els infants recopilen informació a partir dels seus propis recorreguts. En altres paraules, els infants elaboren guies a partir de les seves observacions personals d'aquells indrets més conflictius i inaccessibles indicant quins problemes tenen. La finalitat principal del seu estudi és implicar als infants en l'obtenció de dades i experiències per tal de fer visibles els seus problemes de mobilitat quotidiana.

Christensen i els seus col·laboradors en el seu estudi sobre mobilitat quotidiana dels infants a Dinamarca combina metodologies qualitatives i quantitatives. Destaquen entre les utilitzades el GPS per la facilitat amb la qual obtenir informació sobre els seus desplaçaments, i exposen en els seus resultats que és molt interessant la combinació de metodologies perquè permeten cobrir les carències d'unes amb les altres i com a conseqüència l'anàlisi resultant és més fiable i profunda.

1.7.5. Teoria

En aquest darrer eix analític ubico els articles que analitzen i revisen el desenvolupament del cos teòric de la mobilitat infantil. Aquest eix és el que presenta un menor nombre d'estudis, sis en total, i també una menor quantitat de temes tractats, només quatre: “Teoria sobre mobilitat infantil, polítiques urbanes i pràctiques en mobilitat” són els que analitzo a continuació.

Els estudis que analitzen els diferents enfocaments i temes que han anat apareixent al llarg de les dècades i que han contribuït a la mobilitat infantil ho fan des de dues perspectives diferents. Aquells que realitzen una recopilació dels estudis més influents de la temàtica en general i altres que desenvolupen un tema més específic dins del cos teòric general.

Les dues revisions realitzades per John Barker són de les més destacades. En una s'aproxima de manera cronològica (Barker, 2003a), exposant per dècades els principals enfocaments del moment i els objectes d'estudis. Així doncs, inicia la seva recopilació als 90's amb el determinisme, el positivisme i els models mèdics, passant per la categoria social, gènere, edat o el lloc com a variables d'anàlisi per potenciar la participació dels infants i la seva veu en polítiques que els afecten. En una altra revisió (Barker, 2003b) se centra en l'aplicació i evolució de les metodologies com un altre element d'interès en els estudis sobre mobilitat infantil.

En una altra línia teòrica més específica s'ubica el treball de Davison (2008), que examina la relació entre el transport actiu dels infants i la seva salut. En aquest estudi realitza una revisió de l'estat de la qüestió existent a partir de la literatura publicada del 2004 al 2008 en revistes mèdiques (*PubMed*, *PsycINFO*, etc.), molt centrada i específica pel tema d'anàlisi que tracta.

Un darrer estudi relacionat amb aquest eix realitza una estat de la qüestió sobre les metodologies aplicades a la mobilitat infantil. En altres paraules, aquesta idea de la transversalitat i no entendre els eixos com a compartiments estancs amb aquest article és molt evident. La investigació D'Andrea (2011), està relacionada amb les pràctiques en mobilitat que es realitzen i recopila tot un seguit de reflexions metodològiques. Les seves conclusions és que conceptualment la matèria ha avançat, aquesta però no s'ha vist acompanyada per un desenvolupament equivalent a nivell metodològic i s'han d'ampliar les anàlisis i investigacions sobre aquestes.

1.8. Filant més prim... una aproximació metodològica a la mobilitat infantil

Tradicionalment les metodologies aplicades a la investigació amb infants eren de tipus positivistes amb èmfasi en les tècniques quantitatives a gran escala on s'observava, es mesurava i s'avaluaven els infants per tècnics i investigadors adults. Aquest tipus de metodologia és criticada pel fet que els infants són estudiats com si es tractessin d'objectes en comptes de com a subjectes (Hill, 1996, Mauthner, 1997), o bé, perquè les investigacions s'han centrat en aspectes d'interès pels adults i no dels infants (Hood, 1996; Valentine, 1999), o no han donat veu als propis interessats en la investigació (Oakley, 1994; Christensen i James, 2000).

A partir de la dècada dels 90's conjuntament amb els nous estudis socials de la infància es desenvolupen noves formes de treballar amb els infants relacionades amb aquesta nova posició que ocupen els infants com a centre i subjecte en la recerca. Com a conseqüència d'aquest enfocament canvia la forma de relacionar-se entre investigador/es i infants. Segons Hill (1996), aquesta es caracteritza per una reciprocitat basada en la negociació i no en la imposició, escoltar amb atenció als infants i tractar temes que els interessin (Hood, 1996) o com comenten Morrow i

Richards (1996), estratègies més justes i respectuoses amb els infants com a subjectes i no pas com a objectes de la recerca.

Tot i el canvi en el posicionament de l'infant com a centre de la recerca, autors com McDowell, (2001) indiquen que els nens i nenes són impotents i vulnerables en relació amb els adults. En aquesta mateixa línia Morrow i Richards, (1996) i Valentine, (1999) detecten que els propis investigadors com adults que són, tenen un major estatus sobre els infants, més experiència, una major presència física i institucional motiu pel qual suggereixen formes més amistoses de relacionar-se i que reinverteixin aquesta relació desigual de poder. Com a resultat d'aquest debat alguns tipus d'investigacions socials reconeixen que la "objectivitat" és indesitjable o inabastable (Macbeth, 2001) i que cal examinar la influència de la persona investigadora en el procés d'investigació i la producció de dades (Pink, 2001).

En aquests moments una gran varietat de mètodes d'investigació innovadors són aplicats en la investigació amb infants. A continuació, a partir de la revisió bibliogràfica realitzada, classifico les principals metodologies aplicades en els articles seleccionats.

1.8.1. Una classificació metodològica de la bibliografia

A partir de la revisió bibliogràfica realitzada he classificat els articles seleccionats en un total de sis agrupacions: "Enquestes de mobilitat quotidiana i altres registres", "enquestes *ad hoc*", "mètodes orals", "mixtes", "revisió bibliogràfica" i "específiques". Aquestes categories recullen totes les metodologies que he trobat en els articles seleccionats. A continuació, ofereixo les xifres sobre el volum que representen cadascuna d'elles respecte el total d'articles seleccionats.

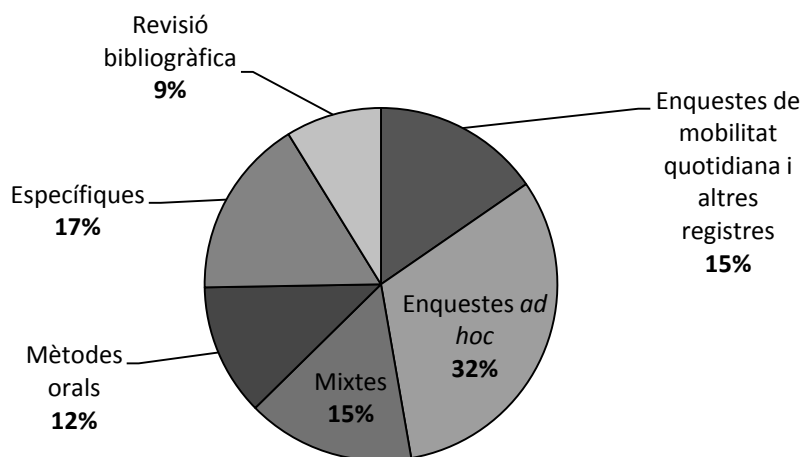
La primera afirmació que puc realitzar en base a les dades obtingudes és que les enquestes independentment del tipus són les tècniques més emprades. Concretament, un 47% dels estudis seleccionats les apliquen. Afegint la categoria "mixtes" a aquesta xifra, ja que en aquesta categoria també l'enquesta és emprada, s'arriba a un 62%, és a dir que 6 de cada 10 estudis sobre mobilitat infantil apliquen aquesta metodologia específica (Figura 6).

Aquests números contrasten amb els que assoleixen els mètodes qualitius, on "qualitatives" representa un 12% de les divulgacions on és aquesta l'única metodologia aplicada i que sumada a la categoria "mixtes" on també hi ha tècniques qualitatives assoleixen un 27% (Figura 6).

Per categories, individualment, les enquestes *ad hoc*, aplicades en un 32% dels estudis, és la tècnica més emprada. Amb un 17%, les investigacions basades en metodologies "específiques", és la segona més emprada. Les enquestes de "mobilitat quotidiana i altres registres" i "mixtes" totes dues amb un 15%, es situen en tercera posició. En

darrer lloc i amb percentatges menors es troba la “revisió bibliogràfica” amb un 9% (Figura 6).

Figura 6. Metodologies aplicades en els articles seleccionats (%).



Font: Elaboració pròpia.

A partir de la classificació metodològica dels articles, a continuació, examino de forma més detallada i individualment les diferents categories que he establert. També ofereixo informació específica del nombre d'estudis que les conformen, quines tècniques concretes utilitzen i les principals variables que apliquen.

a) Enquestes de mobilitat quotidiana i altres registres

Dins d'aquesta categoria incloc les investigacions basades en operacions estadístiques que analitzen els desplaçaments quotidians de tota la població, encara que focalitzen en l'infantil, i també altres que se sustenten en dades ofertes per organismes estadístics i de caràcter governamental. El meu interès en aquesta classificació, radica en distingir entre les diferents fonts que creen les dades. En aquest sentit, diferencio les de mobilitat quotidiana de la resta d'enquestes, i ofereixo informació sobre els diferents organismes que generen aquestes xifres. He de destacar que tots els estudis enumerats a continuació tenen com a font principal les administracions i governs estatals, regionals o locals.

Un 15% és el volum dels articles d'aquest tipus (Figura 6). D'aquest percentatge, un 10% es correspon amb els que utilitzen enquestes de mobilitat quotidiana i la resta amb investigacions basades en dades oficials de temàtiques diferents. Algunes de les operacions en aquesta selecció són la *National Travel Survey* (NTS) de Noruega, Dinamarca, Finlàndia i Regne Unit, i la *National Household Travel Survey* (NHTS) dels Estats Units, totes de caràcter nacional. D'àmbit regional he trobat la *San Francisco Bay Area Travel Survey* (BATS), i la *Household Travel Survey* per la regió d'Atlanta. A escala més local contemplo desplaçaments diaris dels municipis de Dinamarca i

facilitats pel *Danish Transport Research Institute*. En relació a estudis sobre el col·lectiu infantil, però amb una temàtica diferent de la mobilitat he trobat alguns exemples com la *National Survey of America's Families (NSAF)*, que analitza aspectes econòmics i socials de les famílies nord-americanes, o la *Californian Health Interview Survey*, que tracta temes de salut. També he recollit dades de fonts tan diverses com el Departament d'Educació de la ciutat de Nova York, la *California State-Wide Integrated Traffic Reporting System (SWITRS)* o el Cens dels Estats Units entre d'altres.

Les variables més utilitzades pels estudis basats en aquestes fonts d'informació són diverses i s'orienten en dos sentits. En primer lloc, aquelles que concreten i descriuen el grup d'estudi (edat, gènere, ètnia, estudis, estat civil, professió, ingressos de la llar, accés i nombre de vehicles a la llar, nombre de persones que resideixen, treballadors actius, etc.). D'altra banda, aquelles que defineixen i detallen característiques dels desplaçaments: distància, temps del recorregut, motius, modes de transport emprats (decisiones i avantatges de la seva utilització, evolució temporal en un determinat àmbit), entorn rural o urbà, densitat, morfologia urbana, usos del sòl, entre d'altres. Puntualitzo que algunes de les variables que he citat anteriorment, en ocasions, són emprades en tots dos sentits i no tan sols en un.

b) Enquestes *ad hoc*

Sota aquesta nomenclatura he classificat aquelles operacions estadístiques definides i realitzades amb un objectiu específic. Aquestes no són de caràcter oficial, ja que normalment són els propis investigadors i investigadores els encarregats de dissenyar i executar-les, degut a una manca de dades sobre el tema d'anàlisi. Les diferències entre aquestes i les anteriors (enquestes generals), és que les primeres analitzen un àmbit territorial reduït (escola, barri, etc.), amb un univers poblacional molt definit (edats delimitades, etc.).

Un 32% dels articles seleccionats, com he comentat anteriorment, conformen aquesta categoria (*Figura 6*). Tots els estudis *ad hoc* consultats analitzen comunitats educatives i se sustenten en un nombre variable d'escoles. Aquesta xifra oscil·la entre un i un màxim de 61 col·legis, depenent dels objectius de recerca.

En relació amb la població infantil aquesta sol ser delimitada a partir de dos criteris: el curs acadèmic realitzat i/o l'edat. En totes les anàlisis realitzades se seleccionen edats molt concretes, des d'un mínim de dos anys o cursos acadèmics fins a un màxim de sis. Dintre d'aquesta selecció per edats o cursos, en ocasions, es divideix en grups, com per exemples, confrontar els nens de 3 a 6 anys vers els de 7 a 10 anys.

Les grandàries de les mostres són molt variables, he trobat estudis amb 90-100 enquestats, fins a un màxim de 4.000 individus. De manera minoritària algunes de les investigacions informen de quina és la seva taxa de resposta en les enquestes. Els valors se situen amb mínims d'un 15% fins un màxim del 65%. Aquestes diferències

tant en el volum de persones, com en les taxes de resposta es troben clarament condicionades pels objectius d'anàlisi i resultats que es volen aconseguir.

En els estudis que realitzen aquests exercicis les característiques més emprades s'orienten en dues vessants. Es troben variables que concreten i descriuen el grup d'estudi: edat, gènere, ètnia, estudis, ingressos de la llar, accés i nombre de vehicles a la llar, nombre de menors, etc. I d'altra banda, la distància, el temps del recorregut, el motiu, els modes de transport emprats, l'entorn rural o urbà o els usos del sòl, que defineixen i detallen el desplaçament tornen, com ha succeït en les enquestes generals, a ser presents. Puntualitzo que també com en el cas anterior algunes de les variables són emprades en els dos sentits i no són exclusives d'un tipus o un altre.

c) Mètodes orals

En aquesta categoria he inclòs aquells articles que utilitzen exclusivament tècniques que obtenen les dades de les pròpies paraules dels infants i progenitors, siguin orals o escrites, i a partir d'aquí obtenen els seus resultats.

Un 12% són el total d'investigacions que utilitzen aquestes tècniques (*Figura 6*). De la gran varietat de tècniques que es poden incloure dins aquesta categoria, únicament faig referència a les entrevistes i diferents tipus d'aquestes: informals, en profunditat, individuals, grupals, etc.

En els casos consultats el nombre de persones entrevistades és variable. Aquesta xifra s'ubica en un mínim de 8-10 entrevistats fins a un màxim de 150 depenent dels objectius de recerca. El subjecte en les diferents entrevistes aplicades no sols inclou als infants, també a progenitors, docents i d'altres subjectes d'interès per l'estudi.

Entre els diferents tipus d'entrevistes aplicades, les individuals i informals, són les més freqüents. Aquestes es caracteritzen per no comptar amb una estructura o preguntes per realitzar a tots els subjectes. Menor rellevància tenen aquelles de tipus semiestructurat, que compten amb qüestions efectuades a totes les persones entrevistades degut a l'interès dels investigadors i investigadores, però que no han de comptar amb un ordre preestablert. En alguns estudis, els de tipus històric, les entrevistes en profunditat són aplicades per obtenir informació. Les realitzades en grup, una unitat familiar per exemple, són presents però minoritàries comparades amb les anteriors. El mateix resultat he trobat en estudis que apliquin grups de discussió entre alumnes en una escola, que són puntuals.

Sobre aquesta categoria puc afirmar que els estudis que utilitzen les entrevistes, en qualsevol de les seves varietats, i els grups de discussió, tenen com objectiu la percepció i opinió dels subjectes respecte a certs temes relacionats amb la mobilitat. Aquestes investigacions també proporcionen informació menys personal i més

genèrica. En aquest sentit, variables com la distància, els modes emprats, el motiu del desplaçament i la seva durada són freqüents.

d) Mixtes

Com indica la pròpia denominació, en aquesta categoria recullo aquells estudis que combinen qualsevol de les tècniques abans comentades. Tant els que empen entrevistes, de qualsevol tipus, amb enquestes, de qualsevol tipus, els he inclòs aquí. Es tracta també de l'única de les categories en què el seu percentatge no ha estat sumat a les tres anteriors.

Les investigacions que apliquen de manera conjunta aquests exercicis representen un 15% dels articles seleccionats (*Figura 6*). En tots els casos analitzats s'apliquen per analitzar la percepció dels progenitors i infants sobre els seus desplaçaments a l'escola. Dels diferents tipus de combinacions possibles, la més emprada és la que realitza entrevistes, de qualsevol tipus, amb enquestes o qüestionaris. Aquesta combinació apareix en tots els estudis consultats amb diferents matisos.

Respecte a les entrevistes, les més emprades són les de tipus presencial, individual i estructurades. En alguns casos s'han aplicat semiestructurades, en grup, en profunditat i realitzades per telèfon. Exceptuant les de tipus grupal que habitualment s'apliquen als infants, la resta són utilitzades per obtenir informació dels progenitors i actors clau (directors d'escoles, docents, responsables en matèria de mobilitat infantil, etc.). El nombre de persones entrevistades en aquests casos van d'un mínim de 4 a 6 persones fins un màxim de 40.

En relació amb els qüestionaris i enquestes realitzades, aquestes presenten diferents grandàries en funció dels objectius de recerca. Mínims de 80 a 100 enquestats i màxims de 1.000. En els casos consultats s'apliquen tant a progenitors com, directors d'escola, professor/es i infants. Puntualitzo que les entrevistes de tipus telefònic són emprades de forma minoritària en els estudis consultats.

Respecte les variables que utilitzen aquestes estudis de metodologia combinada segons analitzin el desplaçament a l'escola i la percepció apareixen la distància, els modes de transport emprats, el motiu per realitzar-lo o el temps de duració conjuntament amb l'opinió personal respecte a temes de seguretat, trànsit o civisme. Informacions sobre els subjectes i el seu entorn socioeconòmic: edat, gènere, estudis, ingressos, etc., també són habituals en estudis combinats amb aquests objectius. En base a la bibliografia consultada puc afirmar que la combinació de metodologies qualitatives i quantitatives ofereix els avantatges de totes dues permetent obtenir dades sobre múltiples aspectes i trets dels subjectes i del seu àmbit que d'altra manera seria molt difícil d'obtenir.

e) Revisió bibliogràfica

En aquesta categoria adjunto els articles que a partir d'una recopilació i anàlisi d'estudis i investigacions obtenen els seus resultats. Aquests adopten la forma d'un marc teòric o estat de la qüestió sobre aspectes o conceptes teòrics relacionats amb la mobilitat infantil.

En un 9% de les investigacions seleccionades s'aplica la revisió bibliogràfica (*Figura 6*). Dos tipus de recopilacions són les més freqüents. Una primera, relacionada amb les línies d'investigació existents (autonomia mòbil, seguretat i percepció de la mobilitat infantil, etc.). La segona sobre metodologies aplicades a aquest col·lectiu. En ambdós casos, distingeixen entre aquells que aborden temes o conceptes més generals enfront als que són més específics.

De les revisions relacionades amb línies d'investigació n'hi ha varietat d'enfocaments, però en els articles consultats és més habitual trobar una retrospectiva del tema analitzat. Aquesta comença a partir dels estudis pioners en la temàtica, per després analitzar com ha evolucionat fins l'actualitat. En ocasions (Barker, 2003a; 2003b), ofereixen les últimes aportacions sobre un tema ja tractat amb anterioritat.

En el segon tipus de recopilació, relacionada amb les metodologies que s'apliquen en els estudis de mobilitat infantil, distingeixo dues formes de procedir. Aquells que realitzen una revisió general de totes les metodologies associades a un tema específic (Kesby, 2007; Hemming, 2008) i d'altres que se centren en l'anàlisi d'una única tècnica (Schwanen, 2007).

f) Específiques

Els estudis que he classificat en aquesta categoria agrupen i utilitzen una gran varietat de mètodes (dibuixos, fotografies, vídeos, redaccions, mapes, localització per GPS, diaris de viatges, etc.). També dins es troben models matemàtics aplicats específicament als infants i combinacions de diferents mètodes que no siguin entrevistes i enquestes, per exemple: enquestes i fotos, vídeos i redaccions, etc., que no les he inclòs en anteriors categories són incloses en aquesta.

Aquestes tècniques les considero molt interessants degut a la manera tan particular d'utilitzar-se amb el col·lectiu infantil. Segons el cas que he consultat, poden ser aplicades en combinació amb d'altres, o bé emprades de forma exclusiva, sempre sota el criteri de les persones investigadores. He subratllat la rellevància d'aquestes tècniques perquè en cas d'afegir-les a categories més generals aquestes es diluirien dins i la seva presència passaria desapercibuda.

El 17% dels articles seleccionats s'ubiquen dins d'aquesta categoria (*Figura 6*). En primer lloc analitzo com les tècniques, citades anteriorment, s'apliquen. En tots els

casos on s'utilitzen, aquestes són realitzades directament pels infants, és a dir, són els propis subjectes d'anàlisi els encarregats de realitzar dibuixos, fotografies, vídeos redaccions o mapes de localització, escriuen els seus diaris de viatges i redacten les seves pròpies redaccions sobre el tema d'estudi. Aquesta manera de procedir tan singular, únicament l'he trobat en estudis que fan servir aquest tipus d'exercicis. Per aquesta raó la informació obtinguda té un gran valor i interès, perquè són dades molt personals i s'han creat amb la col·laboració i la participació dels infants implicats.

Dels diferents mètodes específics, els més emprats en els estudis consultats són la utilització de la fotografia com a complement d'altres tècniques principals, normalment, qüestionaris o entrevistes (Porter, 2002; Kyttä, 2004; Cass, 2005, Christensen, 2011; Arbour-Nicitopoulos, 2012). En alguns casos també s'apliquen redaccions, localització per GPS i els dibuixos com exercicis addicionals. En aquest sentit, el treball de Kopnina (2011) usa redaccions conjuntament amb entrevistes en profunditat. O el cas de treballs que apliquen dibuixos, fotografies i vídeos juntament amb enquestes *ad hoc* i entrevistes (Smith, 2000; Lolichen, 2006), són una mostra d'investigacions que apliquen aquest tipus de pràctiques.

De manera minoritària he trobat investigacions que, de manera exclusiva, utilitzen la fotografia o dibuixos. En un estudi experimental Kullman (2012), proporciona càmeres i videocàmeres digitals durant el desplaçament a l'escola per obtenir les seves dades, o el de Rissotto (2002), on partir de mapes muts i els dibuixos sobre els trajectes realitzats pels infants extreu les seves conclusions. Per últim, exemple d'investigacions que utilitzen models matemàtics per obtenir resultats són Mackett, (2005), sobre calories i exercici físic dels infants, o Ashmore, (2000), sobre la contaminació que reben els infants en funció del mode de transport emprat per anar a l'escola.

Les variables més freqüents en aquesta categoria són similars a la d'anteriors categories establertes, així doncs: la distància, els modes de transport, el motiu del desplaçament i la durada del trajecte, juntament amb l'opinió personal dels subjectes són les més habituals. També ofereixen informació sobre els propis subjectes i el seu entorn socioeconòmic: edat, gènere, estudis, ingressos, etc. Tot i obtenir aquesta informació, l'interès radica en la precisió i la profunditat de les dades que provenen directament de la implicació dels infants en el propi estudi. Aquests assumeixen el paper d'investigadors atorgant una major fiabilitat a la informació obtinguda que la que es podria obtenir per altres canals que no ofereixen la mateixa qualitat (Kullman, 2012).

1.9. Una revisió d'enquestes generals de mobilitat

Com he comentat amb anterioritat, la definició adoptada de desplaçament en aquest treball prové de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana de Catalunya (EMQ). Les enquestes generals de mobilitat són una de les principals fonts d'informació sobre els

desplaçaments de la població. Aquestes són dels instruments més emprats per l'anàlisi de la mobilitat de les persones, però ho fan des de perspectives i metodologies diferents. L'objectiu d'aquest apartat és comparar l'EMQ amb d'altres operacions estadístiques similar per tal d'obtenir una visió més global de com aquestes defineixen els desplaçaments, els motius i els modes que inclouen, en tant com s'aproximen i categoritzen la població infantil.

1.9.1. Selecció de les enquestes

Les vuit enquestes de mobilitat quotidiana que analitzaré en els propers apartats provenen de diferents orígens geogràfics. La seva elecció és deguda al meu interès en la seva metodologia, la població que inclouen i l'àmbit territorial que representen. No obstant, la facilitat per obtenir i consultar les dades i la seva disponibilitat en pàgines web i altres fonts similars han estat factors determinants en aquesta selecció. Estudis com el de Casado (2008 i 2012), Violland (2011) i Pazos (2005) m'han servit de guia per incloure les següents enquestes.

La taula 5 resumeix les vuit enquestes analitzades i ofereix informació com el país, el nombre d'edicions realitzades i l'analitzada, la seva periodicitat i l'organisme promotor. Exceptuant la nord-americana (NHTS) i la mexicana (EOD), la resta s'ubiquen en països europeus. Excepte el cas de l'EMQ de Catalunya, que és d'àmbit regional, i la mexicana EOD, que es realitza a la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), la resta d'operacions presentades són d'àmbit nacional. En tots els casos seleccionats he analitzat la darrera edició disponible, algunes de les quals van del 2006, fins altres més actuals del 2013. Exceptuant el cas francès i mexicà que es realitzen cada 10 i 13 anys, respectivament, la resta d'estudis consultats es publiquen amb una freqüència d'entre 5 i 6 anys.

Taula 5. Característiques de les enquestes generals de mobilitat seleccionades.

País/Regió	Nº edicions	Edició analitzada	Periodicitat	Organisme promotor
Espanya/Catalunya (EMQ)	3	2006	Cada 5 anys	Autoritat del Transport Metropolità i Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya
Espanya (Movilia)	2	2006	Cada 5 anys	Ministeri de Foment, Govern d'Espanya
Mèxic (EOD)	2	2007	Cada 13 anys	Institut Nacional d'Estadística Geografia i Informàtica, Govern del Districte Federal i de l'Estat de Mèxic
França (ENTD)	5	2007/08	Cada 10 anys	Institut Nacional d'Estadística i d'Estudis Econòmics
Alemanya (MiD)	5	2008	Cada 6 anys	Ministeri Federal Alemany de Transports, Obres Públiques i Urbanisme
Estats Units (NHTS)	7	2009	Cada 5 anys	Departament de Transports dels Estats Units i la Federal Highway Administration
Regne Unit (NTS)	23	2013	Anual (des de 1995)	Departament de Transports del Govern del Regne Unit
Suïssa (MS)	8	2010	Cada 5 anys	Oficina Federal de Desenvolupament Territorial i Estadístic de Suïssa

Font: Elaboració pròpia a partir de les enquestes consultades.

1.9.2. Una mateixa unitat d'anàlisi? Conceptualitzant un desplaçament

És important reflexionar sobre les definicions que adopta aquest concepte en cadascuna de les enquestes seleccionades, ja que de la similitud o disparitat puc valorar la comparativa entre les diferents enquestes. En altres paraules, si la definició de la seva unitat bàsica és molt diferent entre les diverses operacions estadístiques, estaria valorant variables diferents que no podrien ser comparades. No obstant, el desplaçament és la unitat bàsica que recullen i analitzen les enquestes i és el seu principal objectiu.

Totes les enquestes coincideixen en definir el desplaçament com a unitat d'anàlisi, tot i tenir procedències i entorns culturals diferents. Aquestes associen el desplaçament a

un motiu o propòsit que el genera, o destí, que la persona ha d'arribar o assolir. A continuació ofereixo les definicions textuais de les diferents operacions consultades:

- EMQ: trajecte que es realitza des d'un origen a un destí per un motiu, utilitzant un o més modes de transport (*DPTGC, 2006*).
- MOVILIA: moviment d'una persona des d'un lloc d'origen a un lloc de destí realitzat per una finalitat o motiu. Un desplaçament suposa un motiu. Tot canvi de motiu implica un nou desplaçament. Per aquesta raó, la tornada al lloc d'origen d'un desplaçament es considera com un desplaçament diferent a l'inicial (*MFGE, 2006*).
- EOD: un motiu el qual genera un viatge. S'inclouen els transbordaments realitzats i els modes de transports emprats per arribar al destí final del viatge (*INEGI, 2007*).
- ENTD: moviment d'una persona des d'un lloc d'origen fins a un destí. Es caracteritza per un únic motiu. Tot canvi de motiu implica la finalització del desplaçament (*INSEE, 2007/08*).
- MiD: una persona surt de casa a peu o en un altre mode de transport per anar cap a un destí. L'anada i la tornada a casa compten com a dos desplaçaments (*FMTBUA, 2008*).
- NHTS: un viatge des d'un lloc cap a un destí, realitzat per una persona en qualsevol mode de transport. Un viatge pot consistir en una o més etapes. Una nova etapa es defineix perquè hi ha un canvi de transport o vehicle (*USDT, 2009*).
- NTS: un viatge és definit com un trajecte d'un sol sentit, amb un únic propòsit principal (*DTGUK, 2012*).
- MS: un desplaçament s'inicia quan una persona comença a moure's per algun propòsit (per exemple, anar al treball o passejar). El desplaçament finalitza quan l'objectiu és assolit, quan canvia el propòsit o la persona està durant una hora o més en el mateix lloc (*OFDT, 2010*).

En cinc dels estudis consultats: EMQ, Movilia, ENTD, NTS i MS, coincideixen en finalitzar el desplaçament en el moment que s'assoleix o s'arriba al propòsit o motiu que el va originar. L'enquesta suïssa especifica que una estada de més d'una hora en el mateix lloc també finalitza el desplaçament. D'altra banda, EOD, MiD i NHTS coincideixen en que el desplaçament finalitza quan s'arriba o s'assoleix un destí.

1.9.3. Motius dels desplaçaments

El segon dels aspectes analitzats és com les diferents enquestes, categoritzen i classifiquen els motius o propòsits que originen els viatges o desplaçaments. Cal analitzar en profunditat aquesta característica ja que cadascun d'aquests s'associa a un recorregut o trajecte i alhora són l'element definidor i originador d'aquests.

Les enquestes analitzades recullen dades sobre qualsevol tipus d'activitat que generi un desplaçament. Aquesta gran diversitat de motius ofereix una gran quantitat d'informació que les operacions consultades, sota un criteri d'agregació, simplifiquen. En algunes apareixen publicades els motius de manera desagregada i en d'altres ho fan de forma agregada. Hi ha diferències respecte la xifra de categories que apliquen: quinze motius en l'enquesta suïssa (MS), fins trenta-quaranta que enumeren l'americana (NHTS) i l'alemanya (MiD), respectivament. No obstant, per simplificar la informació he decidit utilitzar les dades agregades que publiquen totes les enquestes.

Els estudis que he consultat estableixen de forma agregada, entre set i onze motius, exceptuant EMQ amb només tres. Els més comuns són: "Treball", "Estudis", "Oci", "Compres", "Visitar a familiars/amics", "Acompanyar a altres persones" i "Altres". Com mostra la taula 6, el motiu "treball", segons l'operació seleccionada presenta un major o menor grau de detall en la informació que ofereixen. L'enquesta mexicana (EOD), a la pròpia categoria treball afegeix una altra denominada "relacionado con el trabajo", i l'enquesta francesa, distingeix entre lloc habitual de treball o no. Aquestes distincions dins la categoria laboral no apareixen en la resta d'enquestes.

El retorn a casa és un motiu al qual li atorgo un interès especial ja que aquest permet mesurar la pendularitat dels desplaçaments de la població. Les enquestes el classifiquen de maneres diverses: EMQ, EOD i ENT D els inclouen en els seus informes de resultats publicats. MS i MiD no ofereixen informació al respecte ni en informes de resultats ni en els seus apartats de metodologia.

Movilia i NHTS, tot i recollir-lo, no els publiquen en els informes de resultats. En el cas de la NHTS no he trobat cap justificació d'aquesta exclusió, en el cas de Movilia els motius són els següents:

"El motivo volver a la vivienda se considera un desplazamiento independiente. Pero este motivo, está, por sus propias características, inducido por otro anterior. Por ello, resulta de mayor interés analizar la distribución del resto de motivos, que son los que originan realmente los desplazamientos" (MFGE, 2006).

Taula 6. Motius agregats dels desplaçaments en les enquestes seleccionades.

EMQ	MOVILIA	EOD	ENTD	MiD	NHTS	NTS	MS
Mobilitat ocupacional	Treball	Trabajo	<i>Travailler dans autre lieu/Treball en un altre lloc</i>	<i>Arbeit/Treball</i>	<i>To-FromWork/Anar-Tornar del treball</i>	<i>Commuting</i>	<i>Travail/Treball</i>
Mobilitat personal	Estudis	Relacionado con el trabajo	<i>Travailler dans son lieu fixe et habituel/Treball en lloc habitual</i>	<i>Ausbildung/Educació</i>	<i>Work Related Business/Negocis</i>	<i>Business</i>	<i>Formation/Educació</i>
Retorn a casa	Compres	Ir a estudiar	<i>Études/Estudis</i>	<i>Einkauf/Compres</i>	<i>Shopping/Compres</i>	<i>Other work</i>	<i>Activité prof., voyage de service/Activitat professional</i>
-	Visites a familiars i amics	Compras	<i>Achats/Compres</i>	<i>Freizeit/Oci</i>	<i>School-Church/Escola-Església</i>	<i>Education</i>	<i>Loisirs/Oci</i>
-	Passejar	Social, diversión	<i>Soins Démarches/Cuidar a altres</i>	<i>Dienstlich/Negocis</i>	<i>Social and Recreational/Social i Recreacional</i>	<i>Shopping</i>	<i>Services et accompagnement/Gestions i acompanyar</i>
-	Oci	Trámites	<i>Visite/Visites</i>	<i>Begleitung/Acompanyar</i>	<i>OtherFamily-Personal Errands/Familia-Gestions personals</i>	<i>Personal business</i>	<i>Achats/Compres</i>
-	Acompanyar infants/altres persones	Llevar o recoger a alguien	<i>Accompagnement/Acompanyar</i>	<i>Erledigung/Gestions</i>	<i>Other/Altres</i>	<i>Social or entertainment</i>	<i>Autres/Altres</i>

-	Altres	Ir a comer	<i>Autres motifs personnels/ Altres motius personals</i>	-	-	Holidays or day trips	-
-	-	Otros	<i>Loisirs/ Oci</i>	-	-	Just walk	-
-	-	Regresar a casa	<i>Restauration/ Restauració</i>	-	-	Escort trips	-
-	-	-	<i>Retours au domicile/ Tornada a casa</i>	-	-	-	-

Font: Elaboració pròpia a partir de les enquestes consultades.

1.9.4. Modes de transport agregats

El darrer dels elements que he analitzat són els mitjans de transport emprats per realitzar els diferents desplaçaments. Aquesta informació és una altra de les principals característiques a destacar de les enquestes de mobilitat quotidiana seleccionades.

Amb l'excepció de l'enquesta mexicana, la qual no inclou desplaçaments a peu, la resta inclouen tots els modes de transports emprats per la població. Aquests sense excepcions s'entenen de la mateixa forma: mitjà de transport utilitzat per realitzar el desplaçament, independentment del tipus, motoritzat o no motoritzat.

Com les diferents enquestes comptabilitzen els transports emprats en un mateix desplaçament és interessant ja que hi ha varietat de procediments. Excepte la mexicana en què no he trobat la informació, la resta d'enquestes estableixen un criteri jeràrquic. Aquest consisteix en determinar un dels mitjans com a principal, i la resta, són secundaris.

EMQ estableix el mode principal a partir d'un criteri de classificació propi. Segons el desplaçament utilitzi modes mecànics o no mecànics, els primers són sempre els principals. D'altra banda, MiD i ENTD consideren com a mode principal aquell en que s'ha realitzat una major distància en quilòmetres, fins el lloc de destí. Movilia, en desplaçaments de llarga distància, superiors a 50 quilòmetres, estableix la següent jerarquia: avió-vaixell-tren-autobús-cotxe i resta de modes (MFGÉ, 2006).

Les enquestes agrupen els mitjans segons criteris propis. Les categories presentades oscil·len des d'un mínim de dos i un màxim de sis. EMQ, MS i NHTS distingeixen de manera general entre transports no motoritzats i motoritzats, dins d'aquests últims

diferencien entre públic i privat. En canvi, Movilia, MiD, ENTD i NTS especifiquen una mica més, i concreten alguns dels mitjans emprats. Movilia estableix tres categories dins dels transports públics: tren i avió i dues específiques d'autobús. MiD pels transports privats mostra dues categories segons la persona siguin conductora del vehicle o passatgera. ENTD divideix el transport privat entre vehicles de dues rodes i cotxes. NTS especifica dos tipus de ferrocarrils i la bicicleta. En resum, puc afirmar que les enquestes coincideixen majoritàriament en els modes establerts, però difereixen en el grau de precisió que ofereixen sobre cadascun d'ells (Taula 7).

Taula 7. Modes de transport agregats en les enquestes seleccionades.

EMQ	MOVILIA	EOD	ENTD	MiD	NHTS	NTS	MS
No motoritzat	Más de 5 minutos a pie o bicicleta	Transporte Público	Marche à pied/ A peu	zu Fuß/ A peu	Walk	Walk	MD (Mobilité douce)/ No motoritzat
Transport Públic	Tren y Avión	Transporte Privado	Vélo/ Bicicleta	Fahrrad/ Bicicleta	Public Transportation	Car and car/van	TIM (Transport Individuel Motorisé) Transport Privat
Transport Privat	Autobús interurbano	-	Deux roues à moteur/ Motor a dues rodes	ÖPV (Öffentlicher Personen verkehr) Transporte público de pasajeros	Private Vehicle	Rail and Light Rail	TP (Transports Publics)/ Transports Públics
-	Autobús urbano y metro	-	Voiture/Cotxe	MIV Motorisierter Individual verkehr (Mitfahrer)/ Transport privat motorizat (passatger)	Other	Local bus	Autres/ Altres
-	Coche o moto	-	Transport collectif/ Transport col·lectiu	MIV Motorisierter Individual verkehr (Fahrer)/ Transport privat motorizat (conductor)	-	Bicycle	-
-	Otros	-	Autres moyens de transport/ Altres mitjans de transport	-	-	Other/ Altres	-

Font: Elaboració pròpia a partir de les enquestes consultades.

1.9.5. La població infantil en les enquestes seleccionades

Totes les enquestes consultades inclouen el col·lectiu infantil, si bé no totes ho fan de la mateixa manera. Amb la finalitat d'establir similituds i diferències respecte els diferents criteris seguits per classificar i analitzar aquesta població he analitzat dos aspectes comuns presents en totes. El primer és la seva delimitació, és a dir, quina edat mínima i màxima emmarquen aquest grup poblacional. El segon, com en alguns casos el subdivideixen per realitzar observacions més detallades. Dintre de l'anàlisi dels infants hi ha un cas singular en el seu tractament el qual detallo en un apartat propi.

Una qüestió prèvia que m'ha sorgit arrel d'aquesta anàlisi és com les pròpies enquestes obtenen informació sobre els infants. Els estudis consultats no detallen si pregunten directament als infants, o bé, obtenen aquestes dades a través dels progenitors. Els casos analitzats indiquen que aconseguixen aquesta informació dels membres de la llar, però no he trobat a qui entrevisten exactament o quan recullen aquesta informació.

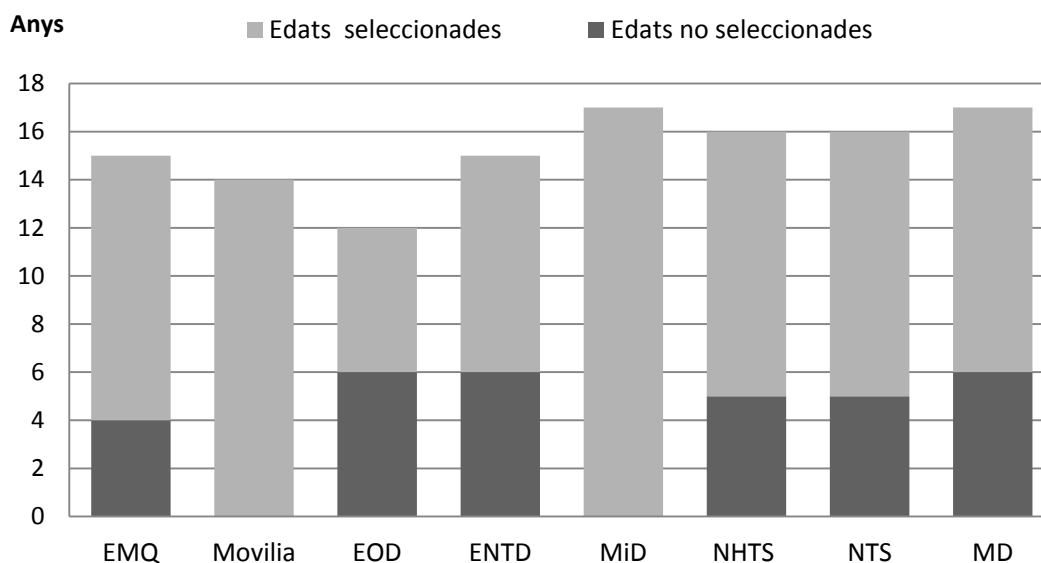
a) Delimitant el col·lectiu infantil

Les edats en les quals les enquestes ubiquen a la població infantil són fixades de formes diverses. En general, arguments com els oferts per Richardson (1995), expliquen des d'un punt de vista econòmic que l'inici en la recollida d'informació s'endarrereix a edats més madures, ja que l'obtenció i explotació d'aquestes dades és costosa i en ocasions aquesta població no és d'interès. Altres com Smith (1979) i Kunert (2002), segons l'objectiu d'un estudi, el disseny de les enquestes es pot enfocar cap a certs col·lectius i excloure-ne a d'altres.

No hi ha un criteri comú respecte a l'edat d'inici en la recollida de dades. Només les enquestes espanyola i alemanya, contemplen el col·lectiu infantil en la seva totalitat, ja que el seu inici és a partir de 0 anys. La resta ho fan a edats variables com: EMQ als 4 anys, NHTS i NTS als 5 anys, EOD, ENTD i MS a partir dels 6 anys (*Figura 7*).

Un altre dada interessant és en quines edats màximes les enquestes fixen un límit al conjunt infantil. En aquest sentit i amb l'excepció de l'enquesta mexicana (EOD) als 12 anys, entre 14 i 17 anys són les edats en que la resta d'estudis analitzats determinen aquest límit superior. Concretament, l'enquesta alemanya i suïssa el limiten als 17 anys, la nord-americana i l'anglesa ho fan als 16 anys, la francesa i la catalana als 15 i l'espanyola als 14 anys (*Figura 7*).

Figura 7. Població infantil en les enquestes seleccionades.



Font: Elaboració pròpia a partir de les enquestes consultades.

b) Classificació interna del col·lectiu infantil

El segon procediment que he examinat és com les diferents enquestes classifiquen la població infantil, és a dir, si s'estableixen divisions internes dins del propi col·lectiu. Aquest tipus de categorització em permet obtenir informació més precisa sobre aquest conjunt de població i observar, a partir dels resultats publicats, possibles diferències en les pautes de mobilitat segons l'edat.

En cinc de les vuit enquestes seleccionades no es divideix el col·lectiu infantil: EMQ, Movilia, EOD, ENTD i NHTS engloben en un únic grup totes les edats infantils. En canvi, MiD, NTS i MS realitzen diferents subgrups, quatre, dos i tres, respectivament. Dintre d'aquests casos les enquestes alemanya i suïssa coincideixen en els diferents subgrups establerts, finalitzant als 17 anys, com he comentat anteriorment (*Taula 8*).

Taula 8. Classificació infantil en les enquestes seleccionades.

Enquesta	Regió/País	Classificació infantil
EMQ	Catalunya/Espanya	De 4 a 15 anys
MOVILIA	Espanya	De 0 a 14 anys
EOD	Mèxic	De 6 a 12 anys
ENTD	França	De 5 a 15 anys
MiD	Alemanya	De 0 a 4 anys; De 5 a 10 anys De 11 a 13 anys; De 14 a 17 anys
NHTS	Estats Units	De 5 a 16 anys
NTS	Regne Unit	De 5 a 10 anys De 11 a 16 anys
MS	Suïssa	De 6 a 9 anys; De 10 a 14 anys; De 15 a 17 anys

Font: Elaboració pròpia a partir de les enquestes consultades.

c) Un cas singular: Mobilité en Suisse

L'enquesta de Suïssa és l'únic cas que publica en els seus informes de resultats dades específiques sobre la població infantil a partir de la classificació interna que realitza per aquest conjunt. Aquesta va més enllà i denomina de forma qualitativa els diferents subgrups que estableixen.

La MS descriu de la següent forma al col·lectiu infantil: *Enfants*, aquella població que comprèn dels 6 fins els 9 anys d'edat. *Adolescents*, el conjunt de 10 a 17 anys d'edat. En últim lloc, encara que fora de la meua anàlisi, inclou els *Jeunes Adultes*, fent referència a les edats de 18 a 24 anys (OFDT, 2010). L'anàlisi que realitza sobre aquests tres grups és la mateixa que aplica en la resta de població. Ofereix informació sobre els motius dels desplaçaments, modes emprats, durada dels desplaçaments entre d'altres informacions diverses. En definitiva, aquest estudi el considero un model a seguir per la resta d'enquestes respecte l'anàlisi que realitza sobre la població infantil.

1.9.6. Breus reflexions sobre la revisió d'enquestes generals

Totes les enquestes són elaborades per les autoritats de cada país (governos, ministeris, etc.). En el cas de Mèxic, França i Suïssa els seus Instituts Estadístics assumeixen un paper destacat i també col·laboren en la seva publicació.

Els motius i modes que contempen les enquestes seleccionades, de forma agregada, són similars però difereixen respecte al detall o precisió que ofereixen en algunes de les categories que estableixen.

El tractament que realitzen les diferents enquestes sobre la població infantil és divers. Tan sols Movilia i MiD recullen totes les edats d'aquest conjunt poblacional, ja que aquestes dues inicien la seva recollida d'informació a partir dels 0 anys. Respecte la forma de classificar-lo, l'opció més habitual és en una única categoria i no realitzar divisions internes. En els límits d'edats superiors que estableixen per aquesta població hi ha un cert consens en la franja dels 14 als 17 anys.

En conclusió, les enquestes de mobilitat quotidiana analitzades mostren diferències respecte l'aproximació, la informació i els resultats que ofereixen i publiquen sobre la població infantil. En el cas de l'enquesta de referència pel present treball, l'EMQ, on s'insereix el meu àmbit d'estudi, tot i oferir certa informació sobre el col·lectiu infantil donat que no és el seu objectiu, no precisa en aspectes com l'acompanyament, la durada o com són els desplaçaments en dies de pluja.

1.10. Ubicació del present treball en el cos teòric i metodològic

Aquesta tesi és realitzada en el marc de la Geografia, més concretament en la Geografia Humana i dins d'aquesta branca de coneixement orbita en l'esfera dels "*the new social studies of childhood*", els quals reconeixen que la infància i les seves pròpies relacions socials són per dret propi un motiu d'investigació. Ara bé, dos trets són essencials per comprendre la mobilitat infantil com a matèria d'estudi. El primer, com des de la geografia cultural es trasllada l'atenció cap a col·lectius poblacionals que fins aleshores no han gaudit d'un gran interès científic, en el meu cas són els infants. El segon, des de la mobilitat, que sota el paraigua del paradigma de la sostenibilitat incorpora variables ambientals, econòmiques i socials i també comporta un canvi en el subjecte d'anàlisi. Aquest, com he comentat anteriorment, varia dels modes de transports a les persones que els utilitzen, i és el canvi conceptual necessari per comprendre aquest treball. Així doncs, els estudis en mobilitat infantil, on ubico aquest treball, són el resultat de dues línies de coneixement que es troben. D'una banda, els nous corrents d'estudis centrats en la infància, i d'altra banda, un canvi conceptual i teòric en el subjecte d'anàlisi de la mobilitat que facilita aquesta aproximació entre àrees de coneixement.

Dins de l'àmbit dels estudis en mobilitat infantil i en part seguint la línia del treball de Ward (1978) o Hillman (1990), focalitzo el meu interès en la mobilitat dels infants en l'espai públic i en els seus patrons quotidians. Així doncs, tot i analitzar els desplaçaments escolars que són els més habituals en aquesta temàtica també m'interesso pels seus trajectes fora de l'àmbit escolar enfocant la meua anàlisi cap al seu grau d'autonomia i la percepció dels infants i progenitors.

En relació amb les temàtiques específiques dins de la mobilitat infantil com he avançat aquest treball s'insereix en els debats sobre autonomia mòbil o independència mòbil. La meua posició al respecte és similar al que realitzen (Hillman, 1990; Kytta, 1997; O'Brien, Jones, i Sloan, 2000; Woolley, 1999; Prezza, 2001), on a partir del conjunt de regles i normes definides pels progenitors analitzo el grau d'autonomia del qual gaudeixen els infants. Dins d'aquest enfocament els trets socials i culturals dels infants i progenitors també són analitzats, ja que els perills detectats pels progenitors poden estimular o disminuir l'autonomia dels seus fills i filles. En aquest sentit, m'aproximo a treballs com el de Blakely, (1994); Valentine (1995),(1997); Black (2001), Yarlagadda (2008), i Fyhri (2011).

Un altre dels temes amb el que es relaciona aquesta tesi és el que he classificat com control parental i percepció, on les opinions i comentaris dels subjectes, siguin infants o progenitors són necessaris per comprendre la mobilitat dels infants i alhora proposar mesures o iniciatives més específiques que la puguin millorar. En aquest sentit, treballs com el de Hood (2007), Backett (2004), Yeung (2008), Nevelsteen (2012) han estat una guia inestimable.

Tot i aquesta vinculació més directa amb aquestes dues temàtiques la transversalitat d'aquest treball és evident en el sentit d'aproximar-se a d'altres temes d'estudi de la mobilitat infantil, encara que no tan exhaustivament com en els dos citats.

Des del punt de vista metodològic el treball adopta metodologies molt diverses, que precisament per aquesta diversitat es complementen entre elles, en aquells indrets on una no aconsegueix arribar bé, una altra ho fa, millorant així els resultats finals. L'aplicació de l'enquesta *ad hoc*, quantitativa, permet obtenir moltes dades i facilita la tasca de realització d'un marc general, però no em permet el grau d'aprofundiment i detall que les entrevistes i fotografies emprades m'ofereixen.

En relació amb les metodologies aplicades, la revisió d'enquestes generals de mobilitat quotidiana evidencia la necessitat d'adoptar una enquesta específica donat el meu objectiu d'analitzar la població infantil. Encara que aquestes la recullen, la informació resultant és massa general i poc exhaustiva, per tant, necessito una eina més específica que em permeti arribar al nivell de detall desitjat. Així doncs, segons les metodologies que he aplicat, aquesta tesi la classificaria en la categoria "mixtes" i "específiques" perquè en ella combino metodologies quantitatives i qualitatives,

juntament amb un toc “específic”, que són les fotografies i plànols d’ubicació pels infants.

METODOLOGIA

“When working with children, to begin to hear their perspective, adults need to listen, watch and allow space for the child and to change or relinquish some of their own predetermined research agenda and methods.”

Cook and Hess, 2007, 31.

“Cuando se trabaja con niños/as, para empezar a conocer su punto de vista, los adultos/as tienen que escuchar, ver y dejar espacio para el niño/a y cambiar o renunciar a parte de su propia agenda y métodos de investigación predeterminados.”

Cook and Hess, 2007, 31.

2.1. Decidint com obtenir dades, seleccionant la metodologia més adient

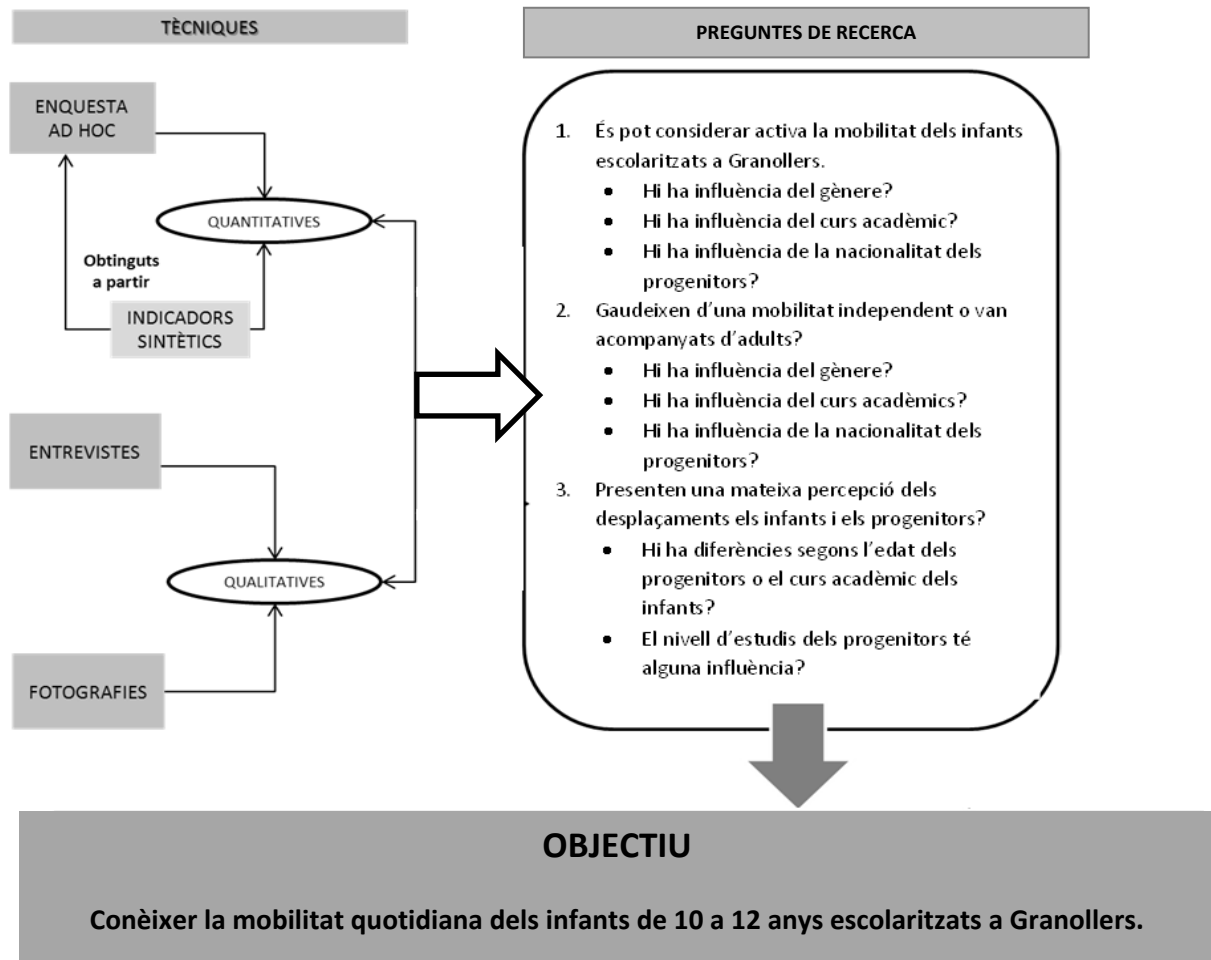
Decidir quina metodologia és la més adient per a un treball, quines edats s'han de seleccionar o les escoles on vull dur a terme una activitat, són de les eleccions més complicades a les quals m'he enfrontat com a investigador en la realització d'aquest treball de investigació. Per valorar quines tècniques es poden aplicar de forma satisfactòria en la present recerca va ser necessària una revisió bibliogràfica i metodològica. Aquesta, com he explicat en el capítol anterior, va permetre analitzar les diferents tècniques emprades en estudis similars per posteriorment seleccionar aquelles que es poden adaptar millor al cas d'estudi. Aquesta revisió em va demostrar que les possibilitats són moltes i que em calia precisar més sobre el que volia fer.

En aquesta selecció de tècniques per aplicar, Skelton (2001), va ser de gran ajut. Aquesta autora considera les tècniques qualitatives com aquelles que permeten escoltar i donar veu a col·lectius vulnerables, com són els infants i jovent, tot just el que jo volia i necessitava. Si vull estudiar al col·lectiu infantil cal que aquest surti reflectit en ell i no tractar-lo com un objecte inanimat, almenys aquesta era la meva intenció. És en aquest punt on em surgeix una preocupació, la de com realitzar una investigació de manera respectuosa i sobretot no autoritària, ja que en tot moment jugaré un rol d'adult que pot intimidar als infants i que com bé remarca (Matthews, 1998, 318) quan es treballa amb infants són ells els que em fan el favor a mi com investigador. Sortosament, autors com Valentine (1999) i Holt (2004), em van proporcionar un seguit de consells o recomanacions al respecte d'entre els quals destaco aquells que vaig adoptar: explicar molt clarament als nois i noies qui sóc, d'on vinc, a què em dedico i el motiu pel qual estic allà, quin és el meu objectiu i si em volen ajudar a aconseguir-ho. Assegurar tant als infants com als progenitors, els més preocupats, que aquestes dades són totalment confidencials i no es farà cap mal ús d'elles. Altres recomanacions que vaig seguir va ser adaptar el llenguatge per les activitats plantejades als infants, utilitzant paraules planeres i poder ser entesos sense problemes i intentar, en la mesura que em va ser possible, fer atractives tant les meves explicacions com l'exercici a realitzar.

A partir d'aquí vaig pensar en tres activitats per realitzar. Aquestes es situen en la línia d'investigacions com la de Hillman (1990), un dels treballs pioners en mobilitat infantil aplicant enquestes en escoles tant als nens com als progenitors; Rissotto (2002), que utilitza plànols d'ubicació per esbrinar el grau de coneixement del medi que tenen els infants; Kullman (2012) que realitza un estudi dels desplaçaments escolars dels infants utilitzant càmeres digitals, o Smith (2000), que combina qüestionaris, entrevistes, fotografies i vídeos van ser alguns dels punts de referència en la metodologia aplicada en aquest estudi.

La figura 8 mostra les diferents tècniques emprades en aquesta recerca i els objectius pels quals les he utilitzat. Especifico que totes les tècniques estan relacionades entre elles i no tan sols responen a un únic objectiu determinat.

Figura 8. Esquema de les tècniques emprades i objectius proposats.



Font: Elaboració pròpia.

Per caracteritzar la mobilitat dels infants i determinar el grau d'autonomia mòbil, he optat per aplicar diferents tipus de tècniques, essent la més important l'enquesta *ad hoc*. Una bona caracterització de la mobilitat necessita d'un marc general que proporcioni informació de com i per què els infants realitzen els seus desplaçaments quotidians, tot i que he incidit més en els de tipus escolar, però alhora valorant altres trajectes no escolars. Una enquesta específica em permet obtenir de forma més ràpida grans quantitats de dades, que no pas les altres tècniques emprades (Figura 8).

La realització d'entrevistes als pares i mares dels propis infants, em permetrà un millor aprofundiment de les dades obtingudes. La informació rebuda és rellevant per aconseguir respondre un altre dels objectius plantejats, l'anàlisi d'aspectes més subjectius, com són la percepció i l'opinió dels progenitors respecte els desplaçaments infantils (Figura 8).

L'aprofundiment en l'opinió del col·lectiu infantil l'he portat a terme amb un darrer exercici basat en la realització de fotografies per part dels propis infants. Aquesta activitat, tot i ser un repte, ja que la seva implementació és relativament recent, representa una oportunitat per implicar al propi subjecte d'estudi alhora d'explicar i descriure de primera mà, el seu entorn i desplaçaments habituals. També ofereix la possibilitat d'endinsar-se en les seves opinions personals i extreure aquells aspectes més rellevants pels objectius de la meua recerca (*Figura 8*).

2.2. Edats seleccionades

La franja de població entre els 9 i 12 anys és la seleccionada en aquesta investigació. L'elecció d'aquestes ve justificada per diversos motius. En primer lloc, aquestes edats s'emmarquen dins de les definicions d'infància més acceptades a nivell mundial. En segon lloc, estudis de gran rellevància en matèria de mobilitat infantil inclouen aquestes edats en les seves investigacions. És el cas de Hillman, que analitzen a infants de 7 a 15 anys, o bé, Pooley (2008) que en els seus estudis seleccionen a infants de 5 a 16 anys.

D'altra banda, per analitzar el grau d'independència dels infants em calia que els infants acomplissin dos requisits. El primer, que aquests tinguessin una certa maduresa per poder respondre a l'enquesta i obtenir unes dades mínimament fiables. En aquest sentit Mackett (2005) justifica la seva elecció d'edats entre 10 i 13 anys i apunta cap aquesta maduresa dels infants destacant-ne les noies:

“The children in the study are aged 10–13. This is a period when children are changing dramatically physiologically and psychologically as they proceed through puberty, with girls maturing at a younger age than boys, in general.”

Mackett, 2005, 211.

Lin i Yu (2011) també apunten que a major edat s'assumeix la possibilitat de que puguin respondre millor a les qüestions que els hi plantegen en el seu estudi:

“This study investigated the fourth, fifth and sixth grades (between 10 and 12 years old) based on the assumption that students in these grades would be better able to respond to questions.”

Lin i Yu, 2011, 249.

El segon dels requisits és que els infants comencin a tenir un cert grau d'autonomia i certes llibertats individuals de moviment ja que en cas contrari no s'obté una

resposta adequada al objectiu de recerca. En aquest sentit alguns autors apunten aquest inici d'autonomia mòbil en les edats compreses entre els 8 i 11 anys:

“The research canvassed the opinion and the experience of parents with a child of aged between eight and 11 years. This age group was selected because this is the stage when children begin to venture beyond the immediate vicinity of the home environment (Moore, 1978; Matthews, 1987), and when independent neighbourhood play becomes a reality.”

Valentine, 1997, 224

2.3. Escoles seleccionades

L'elecció dels centres educatius on aplicar les diferents metodologies ha d'acomplir com a primera condició que es localitzi dins de l'àmbit del municipi de Granollers, que és la meua zona d'estudi. La segona premissa per la seva elecció és que els infants de la franja de 9 a 12 anys, les edats seleccionades, havien d'estudiar en ells. Per tant, només els col·legis d'Infantil i Primària reuneixen aquestes condicions i no la resta.

Les escoles de primària seleccionades han estat les de concessió pública. L'objectiu en tot moment és garantir la igualtat de condicions entre els centres educatius i que aquests presentin les mateixes oportunitats d'accés. Un altre aspecte és el relacionat amb l'oferta educativa, algunes de les escoles concertades i privades ofereixen estudis en secundària i posteriors que les públiques de primària de Granollers no donen. Sota aquestes dues premisses els col·legis concertats i privats difereixen dels públics. Per tant, les escoles públiques de primària de Granollers presenten un perfil més homogeni en tant que hi ha les mateixes oportunitats per accedir, es tracta d'una zona única com s'explicarà en el proper capítol, ni tampoc presenten diferències en la seva oferta educativa.

Un altre dels motius per seleccionar aquestes escoles es que segons dades del departament d'Ensenyament de l'Ajuntament, de tots els infants que cursen 5è i 6è al municipi, el 55%, ho fan en col·legis públics de primària a Granollers, per tant, de cara a la realització de l'enquesta *ad hoc* garanteix la possibilitat d'obtenir la meitat del col·lectiu poblacional seleccionat.

Les escoles de titulació pública i municipal s'han mostrat més predisposades i m'han donat més facilitats que no pas les concertades i privades on no hi tenia cap vinculació directa. En aquests casos l'absència de contactes implica que aquests centres no estiguin tan predisposats a participar ja que, com passa en tots els col·legis, el calendari escolar està molt ajustat, s'han de realitzar moltes activitats i no hi ha temps suficient per a tot. Les escoles seleccionades són citades en cadascuna de les activitats plantejades, per mostrar aquelles que han participat voluntàriament de les que no han col·laborat.

2.4. Enquesta *ad hoc*

La manca d'informació relacionada amb la mobilitat infantil a Granollers és un dels principals problemes d'aquesta recerca. Si bé a nivell general trobem enquestes generals de mobilitat on apareixen dades sobre els infants, aquestes no aprofundeixen en els resultats. Per tant, per l'àmbit d'estudi desconec si els infants realitzen aquests trajectes sols o si van acompanyats, qui els acompanya, si creuen els carrers sols o no, si disposen de bicicleta o han viatjat alguna vegada sols en transport públic.

Per aquesta raó l'obtenció d'una base de dades que permeti respondre a les hipòtesis plantejades en aquesta tesi és prioritària i un dels primers objectius que cal assolir. Estudis consultats com el de Tranter (1994), McMillan (2007), Collins (2010) i Lin i Yu (2011), que no disposen de dades o fonts específiques i volen analitzar un nombre relativament alt de subjectes, més de 40-50, apliquen i duen a terme enquestes de tipus específic. Aquestes es caracteritzen perquè són dissenyades i realitzades pels propis investigadors amb una finalitat i objectius molt concrets. Es solen aplicar en àmbits reduïts (escoles, instituts, etc.) i sobre un univers poblacional ben delimitat, normalment, per edat o curs acadèmic.

Aquestes particularitats i la rapidesa en la obtenció de dades, comentat anteriorment, són les raons per les que he optat per elaborar i aplicar una enquesta específica. La obtenció d'aquesta informació em permet realitzar una primera aproximació sobre la mobilitat infantil a Granollers alhora que em proporciona un marc general sobre el qual sustentar posteriors anàlisis i activitats d'aprofundiment.

2.4.1. Disseny dels qüestionaris

Els qüestionaris que he utilitzat en el present treball han estat dissenyats per tal de poder ser omplerts amb rapidesa i facilitat. En aquest apartat procedeix a descriure els dos qüestionaris realitzats. El primer, centrat en els infants de 10 a 12 anys, i el segon, dirigit als progenitors, tutors i/o responsables dels infants.

La realització de dos qüestionaris respon a la intenció d'analitzar els factors que intervenen i que poden influir en la mobilitat dels infants. No sols els infants han de ser enquestats, ja que les decisions preses en matèria de mobilitat en aquestes edats en ocasions són determinades pels seus progenitors o responsables (Nevelsteen, 2012). La possibilitat d'obtenir informació sobre els familiars em permet comparar els punts de vista sobre el grau de llibertat que atorguen els progenitors i el que gaudeixen els infants, per tant, comprovar si realment es compleix el que els infants diuen, en tant que la seva anàlisi em permet observar quines pors o temors són més específiques de cadascun dels col·lectius implicats.

2.4.2. Justificació de les preguntes

En tots dos qüestionaris plantejo preguntes al voltant de tres aspectes. Aquelles que descriuen al grup d'estudi, les que caracteritzen el desplaçament, i en últim lloc, les relatives al grau d'independència dels infants. Altres temes rellevants que es pregunte i que serveixen per analitzar correctament els tres aspectes són els accidents i la seguretat, així com, la pròpia percepció dels infants i progenitors al respecte.

a) Qüestionari infants ¹

Un total de 19 són les preguntes que he plantejat als infants. A banda de les pròpies qüestions haig de remarcar informacions prèvies que els infants han d'incloure a l'inici de l'enquesta: col·legi, curs i el grup, en aquells centres on hi ha més d'una línia. Aquestes dades són bàsiques per tal de poder codificar correctament els qüestionaris i obtenir dades específiques per a cada escola.

Les preguntes 1, 2, 3 i 4 descriuen atributs del subjecte d'estudi. Aquestes dades són bàsiques per tal d'establir diferències, similituds i relacions entre els hàbits de mobilitat, percepció i els diferents aspectes personals. L'edat i el sexe són dues variables indispensables per tal d'analitzar la població objectiu. D'altra banda la procedència dels seus progenitors m'ofereix una altra característica rellevant. Aquestes quatre qüestions estan relacionades directament amb totes les hipòtesis de recerca plantejades. Aquestes em permeten analitzar el grau de llibertat dels infants de Granollers en funció de la seva edat, sexe o la procedència geogràfica dels seus progenitors o estudiar la percepció dels infants i si aquesta pot variar en funció del gènere o del context sociocultural.

P1: Quina edat tens?

P2: Ets? (Nen o nena).

P3: A quin país van néixer els teus pares/mares?

P4: Aquest últim curs has canviat de casa?

Les qüestions 5, 7, 9, 11, 12 i 18, defineixen característiques dels desplaçaments realitzats pels infants. Aquestes són necessàries per descriure i analitzar els hàbits de mobilitat de la població d'estudi. Totes estan relacionades directament amb els objectius de recerca plantejats a l'entorn dels hàbits de mobilitat dels infants i com aquests poden dependre del sexe, edat o fins i tot, de la procedència dels seus progenitors.

P5: Com vas arribar ahir pel matí a l'escola?

P7: Com vas sortir de l'escola ahir?

P9: Quant de temps trigues en arribar a l'escola?

¹ Veure qüestionari complet pels infants als annexos.

P11: Quan plou com arribes a l'escola?

P12: Quan plou com surts de l'escola?

P18: Quina d'aquestes activitats has realitzat al llarg de la setmana? (Dins la qüestió es demana en quin mitjà van).

Els ítems 6, 8, 10, 13, 14, 15, 16 i 17 directament ofereixen informació sobre aspectes relacionats amb el grau d'autonomia mòbil dels infants. Aquestes preguntes es vinculen amb l'objectiu principal d'analitzar el grau de llibertat dels infants a partir de la seva independència mòbil.

P6: Vas arribar sol o sola a l'escola ahir?

P8: Vas sortir sol o sola de l'escola ahir?

P10: Creues habitualment els carrers, carreteres i cruïlles tu sol o sola?

P13: Tens bicicleta? (Dins es demana si van per la calçada o si els agradaria fer-ho).

P14: Has anat alguna vegada sol o sola en autobús?

P15: A casa de quants amics o amigues vas tu sol o sola?

P16: Quant de temps triges en arribar a la seva casa? (En referència a un amic o amiga).

P17: Fas alguna activitat extraescolar aquest curs? (Es demana també si van sols o acompanyats).

La qüestió 19 és l'única on es demana als infants que escriguin i expliquin experiències agradables i desagradables en els seus desplaçaments habituals. Aquesta es vincula amb l'objectiu d'analitzar la percepció dels infants i analitzar els riscos, perills i opinió que tenen sobre els seus entorns quotidians i la seva pròpia mobilitat.

P19: Explica alguna situació que en els teus recorreguts habituals (anar a l'escola, al parc, activitats extraescolars, etc.), et provoquin una sensació de por o "mal rotllo", i una altra, que et faci sentir content.

Tot i la vinculació directa que s'atribueix a cadascuna de les preguntes fixades en el qüestionari d'infants, aquestes no han de ser enteses com a compartiments estancs sinó que entre elles hi ha una transversalitat i una interacció. El resultat d'aquesta interrelació de les variables obtingudes queda reflectida en el indicador sobre el grau d'autonomia elaborat, el qual es basa en les qüestions 6, 8, 10, 14, 15 i 18, explicat amb major detall en el seu proper apartat corresponent.

P6: Vas arribar sol o sola a l'escola ahir?

P8: Vas sortir sol o sola de l'escola ahir?

P10: Creues habitualment els carrers, carreteres i cruïlles tu sol o sola?

P14: Has anat alguna vegada sol o sola en autobús?

P15: A casa de quants amics o amigues vas tu sol o sola?

P18: Quina d'aquestes activitats has realitzat al llarg de la setmana? Indica si has acompanyat o acompanyada, o no.

b) Qüestionari progenitors²

Les preguntes plantejades als progenitors dels infants seleccionats són un total de 17. Com en el cas dels infants, aquesta versió s'ha lliurat en totes les escoles. L'estructura del qüestionari la vaig haver de simplificar degut a que algunes de les respostes obtingudes eren redundants i en altres casos no eren ben emplenades pels familiars.

Les mateixes informacions prèvies que es van demanar als infants es van incloure en el cas dels adults. Així a partir del nom de l'escola i el curs que realitzen els infants es poden vincular els resultats obtinguts en els dos qüestionaris. Per tant, amb certes limitacions, es poden contraposar les informacions facilitades pels infants i progenitors d'una mateixa escola i curs acadèmic.

Les preguntes 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 i 9 descriuen atributs del subjecte d'estudi i de la llar de residència. Com en el cas dels infants, aquestes dades són bàsiques ja que aporten informació rellevant de l'entorn familiar dels infants. Si es tracta d'una família nombrosa o amb un únic infant, si disposen de vehicle privat o la tinença de carnet de conduir, entre d'altres. Aquestes qüestions estan relacionades directament amb la necessitat de donar un marc de referència als progenitors enquestats i veure com aquestes variables es relacionen amb el grau de permissibilitat que donen als seus infants.

P1: Quina és la seva edat?

P2: Sexe (Marcar una opció).

P3: Quins són els seus estudis?

P4: Pot conciliar la seva jornada laboral amb els horaris escolars?

P5: Quantes persones conviuen a la seva llar?

P6: Disposen a casa de vehicle privat?

P7: Quantes persones a casa tenen permís de conduir.

P9: Quin és el mitjà de transport més utilitzat habitualment per la família?

Les qüestions 8, 10 i 11 es vinculen amb l'objectiu d'analitzar el grau d'independència dels infants a partir de les llibertats que els adults els hi permeten. Com succeeix en el cas dels infants, hi ha una transversalitat i una interacció entre les diferents qüestions, i no han de ser enteses com a variables aïllades. En aquest sentit, anar al carrer sols, o en quins mitjans de transports poden accedir sols, són algunes de les variables en que es fonamenta la construcció de l'indicador de permissibilitat. Aquest ofereix dades per

² Veure qüestionari pels progenitors als annexos.

respondre a la qüestió de recerca sobre com els elements personals i culturals (edat, estudis, sexe) dels adults influeixen en la permissibilitat que donen als seus infants.

P8: Deixa anar al seu fill o filla sol o sola pel carrer?

P10: A quines hores del dia no deixa anar al seu fill o filla sol o sola pel carrer?

P11: En quins mitjans de transport deixa anar sol o sola al seu fill o filla?

Els ítems 12, 13 i 14 estan relacionats amb les preguntes de recerca sobre la percepció dels adults vers la seva infància. Aquestes qüestions em permeten obtenir informació subjectiva sobre quins mitjans utilitzaven per anar a l'escola, i contraposar-la amb la situació actual dels seus infants.

P12: Quan vostè era un infant, com viatjava a l'escola dels 10 als 12 anys d'edat?

P13: Creu que va tenir més o menys oportunitats per sortir sol o sola en comparació amb el seu fill o filla actualment?

P14: Creu que avui dia hi ha més o menys seguretat en els desplaçaments dels infants? I accidents relacionats?

La pregunta 15 és de tipus explicatiu i demano que opinin sobre possibles elements que podrien facilitar aquesta independència mòbil dels infants. L'objectiu d'aquesta qüestió és, d'una banda, determinar quines són les preocupacions i riscos que detecten els adults, i d'altra banda, relacionar si es dona una correspondència entre aquests elements a millorar i les situacions que provoquen por o temor als infants.

P15: Quins elements creus que haurien de millorar a Granollers per tal de que els infants puguin anar sols?

Per finalitzar, les qüestions 16 i 17 es demana als progenitors si estan disposats a col·laborar en iniciatives de mobilitat que fomentin l'autonomia dels seus infants i alhora si estarien disposats a ser entrevistats. Tot i que no es relacionen de manera directa amb un objectiu de recerca, la seva funció és cabdal ja que proporcionen contactes per poder realitzar entrevistes, explicades en el seu apartat corresponent.

P16: Estaries disposat/da a col·laborar en iniciatives de mobilitat que fomentin l'autonomia del teu fill/a?

P17: Estaries disposat/da a ser entrevistat/da per parlar sobre aquest tema?

2.4.3. Temporalitat i procediment de mostratge

La realització de l'enquesta es va dur a terme durant tres mesos. Concretament des del novembre de 2013 fins al gener del 2014. Un total de 10 escoles van participar en l'enquesta i són la font principal de dades. En aquest cas el període de temps coincideix amb la recollida de la mostra.

El procediment de mostratge es de tipus probabilístic. És a dir, els elements escollits que conformen la mostra estan subjectes a una probabilitat de ser seleccionats. En aquest cas concret es tracta d'un mostratge aleatori simple, sense reemplaçament, com que la població és finita, la probabilitat que s'esculli una unitat és la mateixa per a totes les unitats que resten en cada extracció i depèn de les que s'han escollit anteriorment per formar part de la mostra. Cal especificar que aquesta probabilitat s'ha vist modificada per la disponibilitat i predisposició dels diferents centres educatius on estudia la població objectiu.

2.4.4. Obtenció de les dades

Segons la disponibilitat dels centres educatius seleccionats vaig procedir de dues maneres possibles per tal d'executar l'enquesta. La plantejada teòricament per a totes les escoles, és la presencial. És a dir, accedeixo personalment als centres i explico als infants en què consisteix l'enquesta. Primerament els dono informació sobre la meua persona i organisme del qual procedeix, així com detallo l'interès i la finalitat de l'estudi en el qual participen. Altrament, agraeixo i demano la màxima col·laboració i sinceritat en les respostes, i també soluciono els possibles dubtes i problemes que puguin sorgir durant la realització de l'activitat en els diferents grups classe. El lliurament i recollida de les enquestes per als infants es feien en la mateixa sessió. L'enquesta val a dir que en 10-15 minuts ja estava feta i un cop finalitzaven tots els infants les recollia. A continuació, els donava l'enquesta per les famílies, que alguns volien omplir immediatament, i els explico en què consisteix i que són pels seus progenitors no per a ells. Proposo una data pel seu retorn a l'escola, normalment acordat amb el tutor/a o professor/a en el mateix moment. Per últim, animo i demano als infants que engresquin al màxim als seus progenitors perquè participin en aquesta enquesta i en futures entrevistes personals.

La segona manera de procedir és no presencial. En aquests casos jo només deixava el material i les enquestes en els centres educatius. Allà, els equips docents, directors/es o caps d'estudis, les lliuren als tutors dels infants de 5è i 6è. Aquests en última instància s'encarreguen que els alumnes les realitzin, ja sigui en una estona al mateix centre, o bé, com a deures per a casa. En aquest procediment la recollida d'enquestes incloïa tant les dels infants com les dels familiars.

En cinc dels deu col·legis seleccionats: Fàtima, Granullariu, Lledoner, Pau Vila i Ponent, l'enquesta la vaig fer de manera presencial a tots els grups classe. Depenent del nombre de línies parlem de dos, tres o un màxim de quatre grups classe. No en tots els centres vaig procedir de la mateixa manera. En alguns casos per tal d'evitar la pèrdua de temps de classe feia les enquestes en tots els grups participants alhora. És el cas del Granullariu, on les vaig realitzar en els quatre grups pràcticament al mateix temps, o bé, com en el cas de Ponent, on es van reunir els cursos participants a la biblioteca, que amb més espai per a tots els infants permetia la seva realització

conjunta. A Fàtima, Pau Vila i Lledoner, es van passar individualment, és a dir, primer feia un grup i una vegada finalitzat en aquest passava al següent grup.

En els centres Ferrer i Guàrdia, Mestres Montaña, Salvador Llobet i Salvador Espriu vaig procedir de manera no presencial, si bé, amb diferències interessants. En el cas del primer, durant la fase de contactes l'equip docent del col·legi va dur a terme l'enquesta als infants i familiars unilateralment. Quan vaig establir una dada per a la seva realització, la directora del centre em va informar que ja està realitzada, amb una versió prèvia de l'enquesta. Aquesta versió la havia facilitat jo per tal de que es fessin una idea de quin tipus de preguntes hi havia tant pels infants com pels progenitors, però que posteriorment vaig modificar per tal de fer-la més comprensible. Aquest fet va condicionar algunes de les respostes obtingudes en aquest col·legi. En les altres tres escoles, la manca de temps per realitzar activitats "extres" fora del currículum escolar, va impossibilitar la meua presència. Tot i aquest problema, els seus equips docents van col·laborar lliurant els qüestionaris, que posteriorment van realitzar els propis infants i els seus progenitors. Haig d'especificar que en el cas del Salvador Llobet les enquestes a les famílies dels infants de 6è no es van lliurar, ja que segons l'equip docent, els pares i les mares de 6è havien d'omplir moltes altres enquestes i documents en què participa l'escola.

Un cas singular és l'escola Pereanton on vaig combinar els dos procediments anteriors. En aquest centre, l'enquesta va ser presencial pels alumnes de 5è, els quals coincidint amb la setmana de l'educació vial la van realitzar igual que els casos anteriors comentats, però a 6è no va ser presencial. Aprofitant la meua presència al centre vaig proporcionar les enquestes per tal que fossin lliurades i vaig fixar una data de recollida, d'acord amb el tutor, de tot el material conjuntament.

2.4.5. Característiques dels qüestionaris als infants

A continuació la taula 9 resumeix les principals característiques de l'enquesta d'infants realitzada amb les corresponents dades totals obtingudes. En aquesta es detalla informació relativa al seu abast, edats seleccionades, univers d'estudi, el nombre de mostres obtingudes, marge d'error, taxa de cobertura, dies de referència i metodologia d'enquestació. L'enquesta als progenitors no la detallo amb tanta precisió i no la presento en els pròxims apartats perquè l'univers poblacional, marge d'error i taxa de cobertura no els puc calcular ja que els progenitors tenen edats molt variables que impossibiliten una correcta quantificació de tot el col·lectiu i posterior tractament de les xifres.

Taula 9. Característiques metodològiques de l'enquesta als infants.

Edats seleccionades	Univers Poblacional	Mostra	Marge d'error	Taxa de cobertura	Dia de referència	Metodologia d'enquestació
De 10 a 12 anys	Infants de 5è i 6è de primària escolaritzats en escoles públiques de Granollers	616	1,7	82,2%	1 dia, l'anterior a l'enquesta	PAPI

Font: Elaboració pròpia.

a) Univers poblacional

Tots aquells infants que durant el curs 2013/14 han cursat 5è i 6è de primària en un dels centres públics a Granollers són l'univers poblacional de l'estudi. En aquest cas es tracta d'un univers finit ja que els individus que aconsegueixen aquestes característiques són limitats. Aquests dos cursos acadèmics, que conformen el cicle superior de primària, comprèn als nens i nenes de 10 a 12 anys. Especifico que en alguns casos els nois i noies tenien 9 anys d'edat degut a què en el moment de realització de l'enquesta encara no havien complert els 10 anys, són els casos d'aquells nascuts entre els mesos de novembre al desembre del 2003.

Com mostra la taula 10, un total de 749 infants han cursat durant el curs 2013/14 un d'aquests dos cursos acadèmics. Les dades que presento a continuació són d'octubre del 2013 i es corresponen amb l'inici de curs, però degut a la matrícula viva, és a dir, altes i baixes per part d'infants que canvien d'escola, o marxen a l'estranger, poden oscil·lar sensiblement al llarg del curs. Les 5 escoles amb més infants, concentren al 64,7% de la població d'estudi. Per cursos acadèmics, no hi ha grans diferències entre el total d'infants de cada curs.

Taula 10. Infants cursant 5è i 6è de primària en centres públics de Granollers.

Centre	5è EP	6è EP	TOTAL	%
CEIP Fàtima	18	17	35	4,7
CEIP Ferrer i Guàrdia	25	21	46	6,1
CEIP Granullarius	47	49	96	12,8
CEIP Joan Solans	25	25	50	6,7
CEIP Mestres Montaña	50	47	97	13,0
CEIP Pau Vila	24	22	46	6,1
CEIP Pereanton	19	20	39	5,2
CEIP Lledoner	43	48	91	12,1
CEIP Ponent	29	20	49	6,5
CEIP Salvador Espriu	50	50	100	13,4
EM Salvador Llobet	50	50	100	13,4
TOTAL	380	369	749	100

Font: Departament d'Ensenyament de l'Ajuntament de Granollers. (Octubre 2013)

b) Mostres, marge d'error i taxa de cobertura

Un total de 616 són el total de individus que conformen la mostra de la present enquesta com es pot observar a l'anterior taula 1. El marge d'error és de 1,70 i és calculat per a poblacions finites amb un interval de confiança del 95,5% i amb un supòsit de màxima indeterminació de $p=q=50$. La taxa de cobertura de l'enquesta és d'un 82,2%, és a dir, 8 de cada 10 individus de l'univers poblacional d'estudi han estat enquestats. Aquesta xifra és molt elevada perquè la mostra obtinguda és gran per l'univers poblacional que vull analitzar.

c) Dia de referència i metodologia d'enquestació

El període de temps sobre el qual s'interroga en una enquesta de mobilitat com s'ha vist amb anterioritat és un dels aspectes més rellevants. Aquest variarà depenent de la informació i tipus de desplaçament que es vulgui analitzar. Degut a que l'objectiu de l'enquesta és analitzar els desplaçaments quotidians dels infants escolaritzats a Granollers, faig referència al dia anterior a la realització de l'enquesta, excepcionalment l'ítem 18 del qüestionari d'infants, pregunta sobre activitats realitzades al llarg de tota la setmana anterior. Puntualitzo els casos en què l'enquesta ha estat passada un dilluns o després d'un festiu, faig referència al últim dia en que van assistir a classe.

L'elecció d'un únic dia de referència està justificada per la fiabilitat de la informació que puguin oferir els infants seleccionats. Intentar obtenir informació d'infants de 9 a 12 anys, més enllà del dia anterior a l'enquesta, pot comportar una pèrdua de qualitat i precisió en la informació en la qual es basaran els resultats posteriors.

La metodologia PAPI (*Paper and Pencil Interview*) ha estat l'emprada en la realització de les enquestes. Aquesta em permet una interrelació directe amb el col·lectiu d'estudi, en els casos en que ha estat possible realitzar-la presencialment, i alhora, garanteix que tothom la pugui respondre. La utilització d'eines de tipus CAWI (*Computer Assisted Web Interview*), com les ofertes per *Google Site*, on es pot penjar el qüestionari i un enllaç per tal que es pugui respondre *online* la vaig desestimar ja que vaig considerar que no tothom té accés a un ordinador o telèfon mòbil. Tot i les virtuts que ofereix aquest sistema, rapidesa en obtenir dades, menor cost econòmic i fàcil gestió de les dades, no garanteix que siguin els infants els que respondran realment al qüestionari. D'altra banda s'ha de garantir una protecció de les dades perquè es tracta de menors d'edat. Per últim, aquest sistema no m'ofereix la possibilitat de relacionar-me personalment amb els infants, tret indispensable per a l'aplicació d'altres activitats.

2.4.6. Limitacions de l'enquesta *ad hoc*

Els qüestionaris estan limitats a l'univers d'estudi pel qual han estat dissenyats i en tot moment les consideracions i afirmacions que es puguin realitzar de les dades obtingudes sempre fan referència als infants que cursen 5è i 6è en les escoles de primària públiques de Granollers. En cap moment els resultats els generalitzo per a tots els infants de Granollers d'entre 10 i 12 anys de edat, ja que sota aquest supòsit s'inclourien també infants d'escoles privades-concertades i d'ensenyament especial que no han estat objecte d'anàlisi i no han format part de la mostra. Per tant, les mostres utilitzades no són representatives de tot el conjunt poblacional.

L'enquesta només analitza un dia en la mobilitat dels infants, el dia anterior a l'enquesta. Cada infant ha estat examinat tan sols una vegada, no hi ha un seguiment temporal i per tant si aquest ha canviat la forma d'efectuar els seus desplaçaments quotidians escapa a l'estudi.

Aquesta enquesta tan sols obté una quantitat molt limitada de dades socioeconòmiques per oferir un perfil dels subjectes, una anàlisi exhaustiva de la mobilitat dels infants vinculada a temes econòmics exclusivament no és possible en aquesta recerca.

2.4.7. Especificacions sobre els resultats procedents de l'enquesta

Les dades d'una enquesta en ocasions han de ser modificades per tal d'obtenir una informació més concisa i simple de poder ser representada. En d'altres ocasions es pot veure subjecte a efectes de estacionalitat. Per aquests motius especifico les recodificacions efectuades en les variables, el efecte de temporalitat que pot haver influenciat una de les qüestions i una interpretació específica sobre un dels motius.

En relació amb la recodificació de les variables aquestes les he efectuat a les preguntes 3, 6, 8 i 17 del qüestionari d'infants i també les relacionades amb els transports (5, 7, 11, 12 i 18), per tal que els seus resultats siguin més comprensible e intel·ligibles permetent respondre a les preguntes de recerca plantejades d'una manera més directa i clara.

P3: A quin país van néixer els teus pares/mares?

P6: Vas arribar sol o sola a l'escola ahir?

P8: Vas sortir sol o sola de l'escola ahir?

P17: Fas alguna activitat extraescolar aquest curs? (Es demana també si van sols o acompanyats).

P5: Com vas arribar ahir pel matí a l'escola?

P7: Com vas sortir de l'escola ahir?

P11: Quan plou com arribes a l'escola?

P12: Quan plou com surts de l'escola?

P18: Quina d'aquestes activitats has realitzat al llarg de la setmana? Indica si has acompanyat o acompanyada, o no.

En el primer cas tracto de reduir el gran nombre de categories resultants respecte a la nacionalitat dels progenitors. Aquesta l'he recodificat en dues variables noves: una primera on ofereixo la informació obtinguda en dues categories: "Comunitaris": Un dels progenitors/tutors o responsable ha nascut en algun dels 28 països de la UE. "Extracomunitaris": Tots dos progenitors/tutors o responsables provenen de la resta de països no inclosos a la UE. La segona, ofereix aquestes dades en sis tipologies: *Espanya, Marroc, Sud-Amèrica, Àfrica, Mixtes amb espanyols i Altres països*. En aquest cas les dues primeres tipologies fan referència al país i no a una gran regió o continent degut que els percentatges obtinguts són molt elevats, motiu pel qual és necessari especificar-los individualment.

Les altres tres preguntes recodificades es corresponen amb les respostes en cas d'anar acompanyat amb qui ho fan. De les sis opcions disponibles al qüestionari s'han recodificat en dues: *Acompanyats amb majors d'edat i amb menors d'edat*. D'aquesta manera la informació s'entén millor i em permet un anàlisi més ràpid.

Els efectes de temporalitat o estacionalitat es poden produir per un període de recollida de mostres curt. Les enquestes oficials de mobilitat general analitzades anteriorment, mostren que una de les possibles solucions a aquest problema és allargar la recollida de mostres durant tot un any. En el present cas només una de les qüestions es veu influenciada per aquesta estacionalitat, la pregunta 10 del qüestionari als progenitors: *A quines hores del dia no deixa anar al seu fill o filla sol o sola?*, que depenent de l'època de l'any pot variar sensiblement. Alguns dels progenitors enquestats han indicat que a l'estiu o primavera els hi donarien més hores d'esbarjo

als seus infants, que no pas les que han declarat, ja que a l'hivern es disposa de menys hores de llum i per tant, de més hores de restricció.

En darrer lloc, el motiu "activitats culturals" o "anar al cinema" són sinònims, en un principi, tant al qüestionari com algunes de les figures que apareixen en el proper capítol de resultats és denominat "activitats culturals" ja que inicialment així es va plantejar. En el moment de realització de les enquestes, un exemple que es donava era anar al cinema o museus, aquest va ser interpretat pels infants, com cinema majoritàriament i per aquest motiu les activitats culturals fan referència a anar al cinema.

2.5. Indicadors sintètics: autonomia i permissibilitat

Els dos indicadors sintètics presentats a continuació, un d'autonomia basat en els qüestionaris realitzats als infants, i el de permissibilitat, fonamentat en les respostes dels progenitors, s'ubiquen dins la temàtica d'estudis relacionats amb les llibertats que gaudeixen els infants i les llicències que els hi atorguen els seus progenitors.

2.5.1. Construcció teòrica dels indicadors

La selecció de les variables de l'indicador d'autonomia l'he realitzat en base a la definició d'independència mòbil que ofereixen diversos autors dins del cos teòric de la mobilitat infantil. Els elements que componen l'indicador de permissibilitat es basen en les regles o permisos que els pares atorguen als seus fills i filles en relació amb els seus moviments i també són definides dins la matèria. A continuació presento algunes de les definicions d'independència mòbil, concretament les cinc primeres, i la darrera, sobre les llicències o permisos.

Per Heurlin-Norinder (1996), l'absència d'adults es necessària per a què els infants es converteixin en membres de la societat que actuïn de forma independent. Per tant, han de tenir l'oportunitat d'una mobilitat independent i deuen de ser capaços d'estar al aire lliure sense necessitat d'estar acompanyats per un adult.

"For children to develop into independently functioning members of society they must be able to spend time in their outdoor environment without needing to be escorted by adults, i.e. they must have the opportunity for independent mobility."

Heurlin-Norinder, 1996, 314.

Brown (2008) considera la independència mòbil com aquella que es realitza sense la presència d'un adult, especifica adult com a major de 18 anys. Opina que aquells desplaçaments sense adults són més lliures i menys imposats.

“For the purposes of this paper, children’s mobility is regarded as independent where it takes place without the presence of an adult (someone aged 18 or over). The assumption is that where there is no adult present, mobility is more likely to be initiated by the child and to be freely engaged in, rather than imposed and involving mediated contact with the environment.”

Brown, 2008, 386.

Prezza (2010), defineix la independència mòbil com la freqüència amb que els infants juguen i es mouen a l’aire lliure per si mateixos, sense supervisió.

“Children’s independent mobility can be defined as the frequency with which they play and move around outdoors by themselves (e.g., go to school, go to a club or an association, go to a friend’s house, go shopping, play outdoors unsupervised).”

Prezza, 2010, 9.

Alparone i Pacilli (2012) agafen el concepte de llibertat de moviments de van der Speck i Noyon. Aquests defineixen aquesta independència com que els infants poden jugar al aire lliure, anar a l’escola, visitar a amics, anar a clubs o associacions o anar a comprar ells sols.

“Children’s independent mobility: Our definition of independent mobility corresponds to van der Speck and Noyon’s “freedom of movement and is interpreted ‘as children being able to play outdoors, go to school, visit friends, go to clubs or associations, and go shopping all by themselves’.”

Alparone i Pacilli, 2012, 114.

Carver (2012) es refereix a la independència mòbil dels infants com a la llibertat per moure’s sense acompanyament dels adults i declara que és vital per al seu desenvolupament físic, social, cognitiu i emocional.

“Children’s independent mobility, which refers to their freedom to move around without adult accompaniment, is vital for their physical, social, cognitive and emotional development.”

Carver, 2012.

Totes cinc definicions coincideixen en l’absència dels adults com a requisit indispensable per garantir una independència mòbil dels infants. Així mateix Heurlin-Norinder (1996) i Carver (2012) destaquen aquesta llibertat de moviments com a

passos vitals per a un bon desenvolupament tant físic, mental i emocional dels infants tant a nivell individual com a futurs membres de la societat.

Kytta (2004) basant-se en els estudis de Hillman i el de O'Brien, Jones i Sloan (2000) interpreta la independència en mobilitat a partir de llicències per moure's lliurement per l'entorn. Aquestes llicències es refereixen al conjunt de regles definides pels progenitors vers la seva mobilitat, és a dir, si tenen permís per creuar el carrer o anar en bicicleta sols. Aquesta concepció de les llicències l'he adoptat per la construcció de l'indicador de permissibilitat resultant de les enquestes realitzades als progenitors.

“Independent mobility was operationalized as ‘a license’ to move around independently in the environment. The degree of a mobility license refers to sets of rules defined by parents concerning, for example, permission to cross roads or to ride a bicycle independently (Hillman, Adams, i Whitelegg, 1990; Kytta, 1997; O'Brien, Jones, i Sloan, 2000).

Kytta, 2004, 180.

2.5.2. Variables seleccionades

Les variables utilitzades en l'indicador d'autonomia es corresponen amb les preguntes 6, 8, 10, 14, 15 i 18 del qüestionari dels infants. Aquests ítems recullen informació sobre el grau d'independència obtingut pels infants en diversos trajectes, concretament:

P6: Vas arribar sol o sola a l'escola ahir?

P8: Vas sortir sol o sola de l'escola ahir?

P10: Creues habitualment els carrers, carreteres i cruïlles tu sol o sola?

P14: Has anat alguna vegada sol o sola en autobús?

P15: A casa de quants amics o amigues vas tu sol o sola? Quant de temps trigues en arribar?

P18: Quina d'aquestes activitats has realitzat al llarg de la setmana? Indica si has acompanyat o acompanyada, o no.

L'indicador de permissibilitat l'he construït a partir de les qüestions 8, 10 i 11 que són la seva base. Aquestes proporcionen informació sobre permisos o llicències que els progenitors declaren donar als seus fills.

P8: Deixa anar al seu fill o filla sol o sola pel carrer?

P10: A quines hores del dia no deixa anar al seu fill o filla sol o sola?

P11: En quins mitjans de transport no deixa anar sol o sola al seu fill o filla?

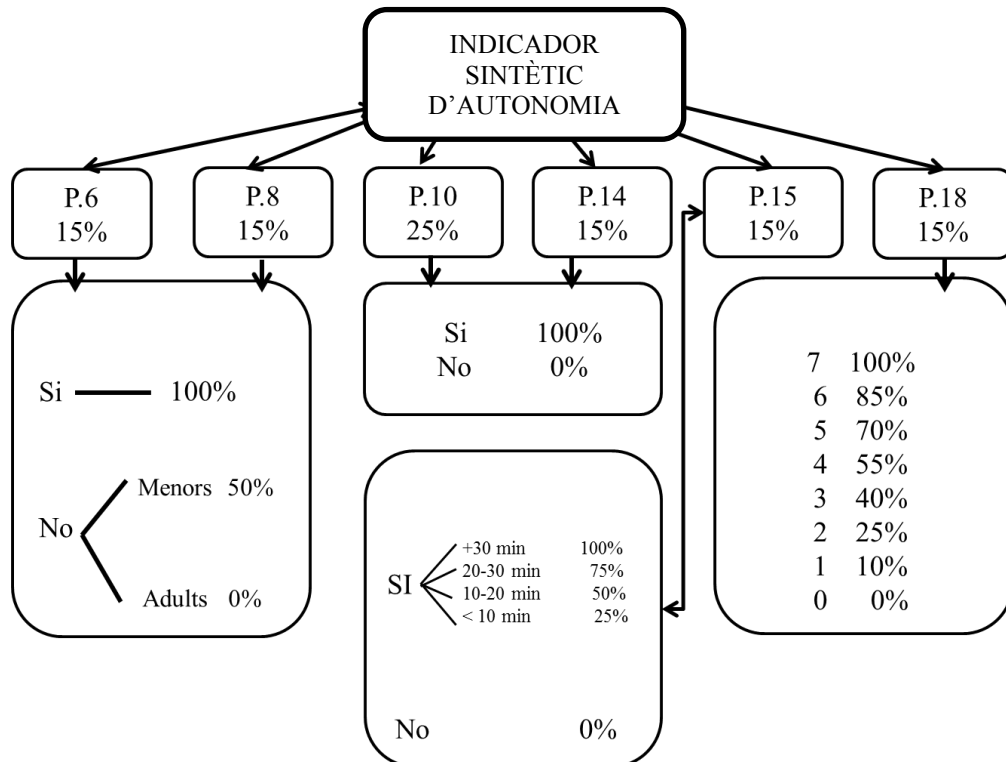
2.5.3. Ponderació de les variables

En l'indicador sintètic d'autonomia he prioritzat les respostes on els infants declaren realitzar un trajecte o anar a certa activitat sense la companyia d'un adult. En el cas de l'indicador de permissibilitat he donat prioritat a les respostes que concedeixen una major llibertat dels infants. Així doncs, sempre atorgo els valors més elevats, en el primer indicador, al fet de realitzar l'acció sense companyia de cap adult, i en el segon cas, a les respostes i llicències que contribueixen a donar més llibertat als infants. Les figures 1 i 2 mostren els criteris de ponderació i puntuació per a cadascun dels indicadors realitzats.

Com mostra la figura 9, sis són les variables que conformen l'indicador sintètic d'autonomia. Exceptuant la 10, amb un 25% del valor de l'indicador, la resta obtenen la mateixa valoració, un 15%. Aquest major pes, un 10% més que la resta, s'ha atorgat al fet de creuar el carrer habitualment sol o sola, aquesta acció denota una major autonomia vers altres dels elements que conformen l'indicador, en tant, que no es pot veure afectada per aspectes econòmics, socials o culturals, que en d'altres variables si poden influir. Per exemple, el cas de la P18, activitats que realitzen sols o acompanyats, potser el factor econòmic ens pot determinar que alguns infants no realitzin activitats de tipus culturals o esportives si aquestes comporten cert cost econòmic o tenir accés al vehicle privat.

Cadascuna de les variables seleccionades, a partir de les respostes rebudes obté una diferent ponderació interna. Aquesta diversa valoració sempre atorga un màxim de 100%, i un mínim de 0% segons els criteris establerts. Algunes tenen valoracions comunes, 6 i 8, o el cas de la 10 i 14, d'altres com la 15 i la 18 tenen el seu propi criteri intern de valoració (*Figura 9*).

Figura 9. Ponderació de les variables de l'indicador sintètic d'autonomia.

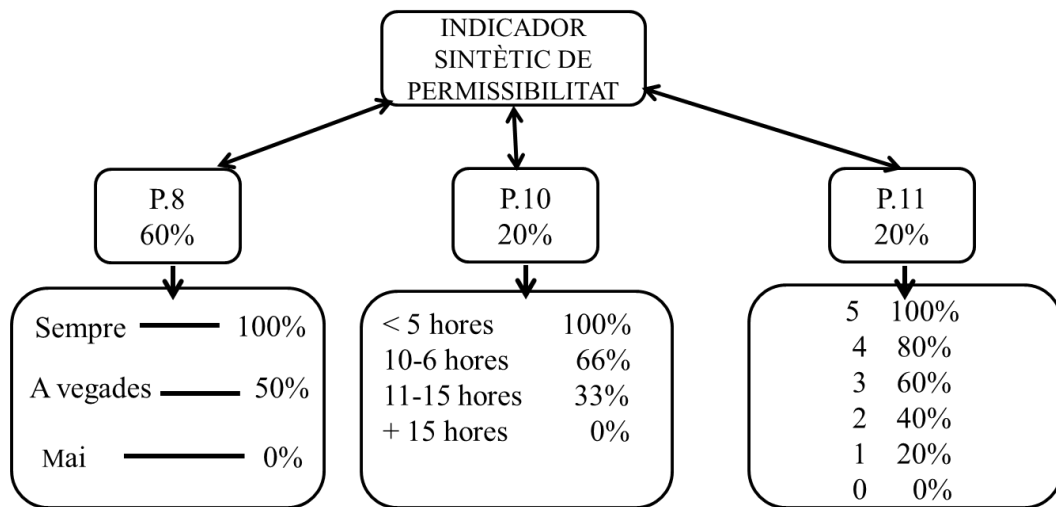


Font: Elaboració pròpia.

L'indicador sintètic de permissibilitat està compost per tres variables. La primera, la P8, es correspon amb el 60% del valor total de l'indicador i les altres dues representen un 20% cadascuna (Figura 10). Aquesta gran diferència en la ponderació està justificada perquè la primera de les variables és la més restrictiva i la més important de les llicències o permisos que els progenitors donen als seus fills i filles que conformen aquest indicador. Concretament, la possibilitat d'anar al carrer sols o soles, té més pes que el nombre d'hores al dia que no poden estar sols o soles, o transports als quals poden accedir autònomament sense cap adult.

Cadascuna de les tres variables presenta una ponderació interna individual. En aquest cas totes són diferents essent la primera amb tres opcions de resposta possible, la segona, en funció d'interval·ls d'hores, i la tercera, fent referència al nombre de transports que els progenitors deixen accedir de manera autònoma (Figura 10).

Figura 10. Ponderació de les variables de l'indicador sintètic de permissibilitat.



Font: Elaboració pròpia.

2.5.4. Interpretació dels resultats

Els resultats obtinguts dels indicadors sintètics en ambdós casos ofereixen xifres que van del 0 al 1. En tots dos casos els resultats ens graduen els individus en funció de les variables seleccionades, criteris i ponderacions establertes. En tots dos casos es generen diferents intervals classificatoris o subtipus d'individus.

En el cas del indicador d'autonomia, aquest ens indica des dels infants amb nul·la o poca (0-0,25), aquells que obtenen poca o suficient (0,26-0,5), els que obtenen suficient o bastant (0,51-0,75) i els que gaudeixen de molta o total autonomia (0,76-1). En el cas de la permissibilitat el gradient va de progenitors gens permissius (0-0,25), poc permissius (0,26-0,5), bastant permissius (0,51-0,75) i molt permissius (0,76-1).

Tots els resultats obtinguts dels dos indicadors seran presentats i explicats amb més detall en el proper capítol de resultats.

2.6. Els arbres de decisió: el model CHAID

Per resumir tots els resultats obtinguts de l'enquesta, he utilitzat un model d'arbre de decisió, concretament el de tipus CHAID. El model CHAID (Chi-square Automatic Interaction Detector) Detector Automàtic d'Interaccions Chi-quadrat, és un mètode exploratori d'anàlisi de dades utilitzat per estudiar relacions entre una variable dependent i una sèrie de variables predictives. Aquest selecciona, a partir del chi-quadrat, aquelles variables predictives i interaccions més òptimes (Magidson, 1993).

Concretament, aquest model divideix a la població en dos o més grups diferents basats en les categories de la variable dependent que és millor predictor. A continuació divideix cadascun dels grups en subgrups més petits basant-se en altres variables predictor. Aquest procés de partició finalitza quan no es troben més variables independents que produeixin segments significatius. Cal puntualitzar que els segments obtinguts són excloents, és a dir, no es superposen, (un individu no pot formar part a dos segments), i és exhaustiu, (un individu sempre ha de pertànyer a un segment).

Els resultats es mostren en forma de gràfic d'arbre. Aquest s'ha d'interpretar com a un tronc d'arbre. En primer lloc es troben tots els individus que han participat en l'estudi. Aquelles variables independents condueixen a una discriminació estadísticament significativa, i aquella més significativa de totes defineix la primera divisió de la mostra o primera ramificació. A partir d'aquí el procés es succeeix, en cada pas es calculen les proves estadístiques per determinar quina partició és la més significativa, fins la seva finalització. El resultat final del procés presenta una sèrie de grups amb diferències màximes sobre la variable dependent (Pérez, 2011; Vilà, 2012).

Els principals avantatges i limitacions d'aquest model són:

Avantatges

- Es pot utilitzar per a variables nominals, ordinals o intervals.
- No totes les variables predictor han de ser mesurades en el mateix nivell.

Inconvenients

- És un mètode útil per resumir dades i mostrar divisions naturals importants dels participants.
- Els resultats del model no han de ser considerats absolutament com a definitius sinó com suggestius. Aquests poden ser complementats amb altres estadístics addicionals.

En el present estudi, els arbres de decisió els he construït com mostra la figura 11. En aquest exemple la variable dependent és el mode per arribar a l'escola i les variables predictor o independents són: nivell educatiu, sexe, canvi residencial, procedència dels progenitors i la tinença de bicicleta. S'apliquen proves de validació creuades, una profunditat màxima de l'arbre de 3 i els nodes parentals i filials no s'han reduït tot i què és recomanable ajustar aquests criteri degut a que la mostra és inferior als 1000 casos (Hernández, 2004; Silberschatz, 2007).

Figura 11. Resum del model CHAID efectuat.

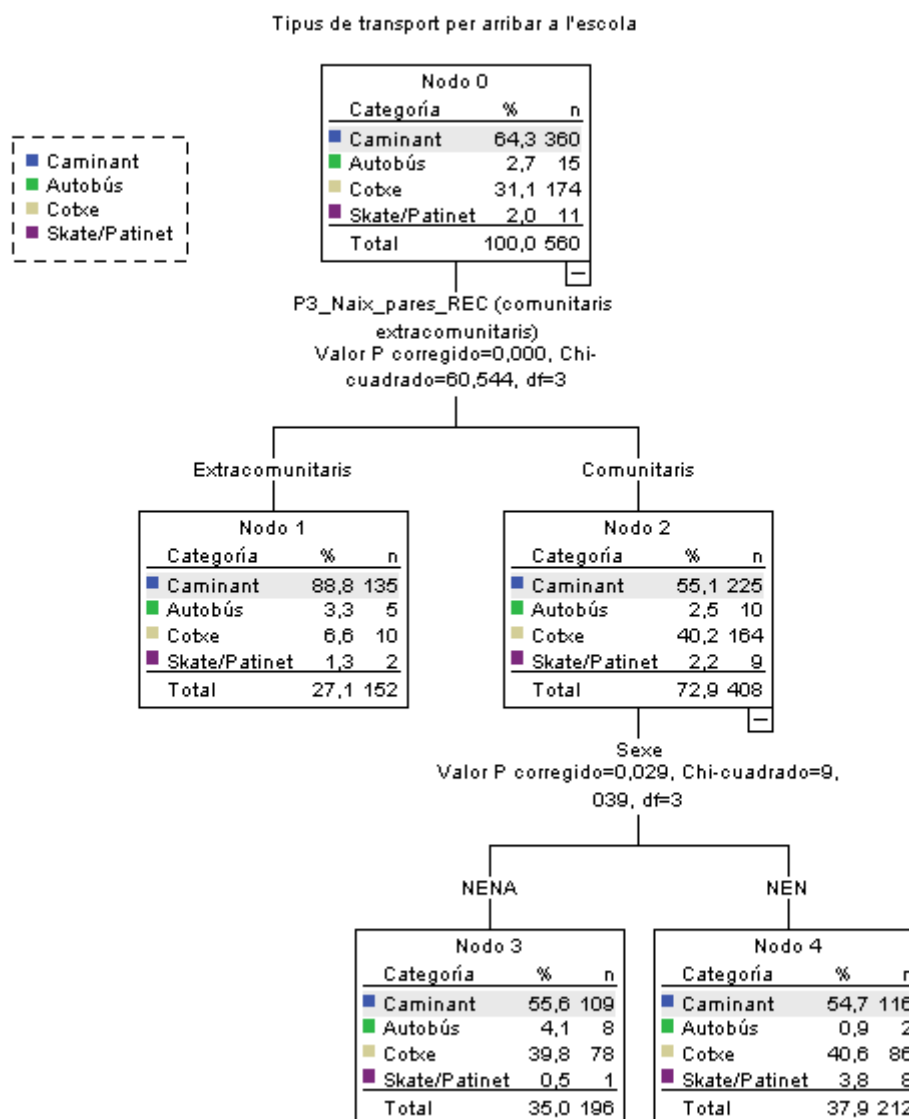
Especificacions	Mètode de creixement	CHAID
	Variable dependent	Tipus de transport per arribar a l'escola
	Variables independent	Nivell educatiu, Sexe, P3_Naix_pares_REC (comunitaris extracomunitaris),
	Validació	Validació creuada
	Màxima profunditat d'arbre	3
	Mínim de casos en un node filial	100
	Mínim de casos en un node parental	50
Resultats	Variables independents incloses	Sexe, P3_Naix_pares_REC (comunitaris extracomunitaris)
	Número de nodes	5
	Número de nodes terminals	3
	Profunditat	2

Font: Elaboració pròpia a partir del programa SPSS Statistics 19.

Com mostra la figura 12 en el cas del mode utilitzat per anar a l'escola, la procedència dels progenitors és la variable més significativa. En el cas dels infants extracomunitaris degut a una mostra relativament petita aquest model no li pot relacionar més variables.

Les interpretacions que es poden realitzar dels resultats següents serien: La probabilitat més elevada d'anar a peu a l'escola es produeix en els infants extracomunitaris amb un 88,8%. La probabilitat més baixa d'anar caminant es dona en els nois i comunitaris, amb un 54,7% que obtenen les probabilitats més elevades per anar en cotxe (40,6%) i en patinet o skate (3,8%).

Figura 12. Arbre de decisió resultant per a la variable dependent mode d'anada a l'escola.



Font: Elaboració pròpia a partir del programa SPSS Statistics 19.

2.7. Entrevistes

Un dels objectius de la recerca, comentat amb anterioritat, és obtenir informació de caràcter personal sobre opinions, actituds i aspectes subjectius de les persones relacionades amb la mobilitat infantil a Granollers. Per tal d'obtenir aquestes dades la utilització de la entrevista és essencial, ja que aquesta és una tècnica de tipus qualitatiu amb la qual s'obté informació de tipus oral i personal.

Alguns autors la defineixen com un conjunt de trobades personals reiterades entre un entrevistador i els seus informants, on dirigits, els informants ofereixen perspectives respecte a experiències i situacions de la seva vida. (Taylor i Bodgan; 1986). D'altres, com Alonso (1994), destaquen que l'entrevista es construeix com un discurs enunciat principalment per l'entrevistat, però que comprèn les intervencions de l'entrevistador en un sentit determinat i relacionat amb el context social en el que es troben.

2.7.1. Tipologia d'entrevista emprada

De la varietat de tipologies d'entrevistes existents la que he utilitzat en aquesta tesi és la semi estructurada. Les seves característiques i flexibilitat vers altres de les tipologies establertes la fan especialment idònia per al estudi de cas.

Les principals característiques de les entrevistes semi estructurades són:

- L'investigador prèviament a la seva realització planifica i elabora un guió per determinar el tipus d'informació que vol obtenir.
- Es dóna una acotació en la informació i l'entrevistat ha de respectar-la, tot i que algunes de les preguntes són més obertes i es permet a l'entrevistat oferir matisos en les seves respostes que atorguen un valor afegit a la informació donada.
- Durant la seva realització es relacionen els diferents temes per tal de construir un coneixement general i comprendre la realitat de l'entrevistat.
- L'investigador ha d'estar concentrat per tal de poder connectar els diferents temes que apareixen i no perdre els matisos i detalls d'interès.

2.7.2. Selecció dels entrevistats

El criteri per escollir els diferents candidats i candidates, és el cas dels pares i mares, va ser el seu propi interès personal en l'estudi. Com he comentat anteriorment, les dues últimes preguntes del qüestionari dels progenitors convidaven a participar en una possible entrevista i aquells interessats només havien de facilitar un contacte, ja bé el seu telèfon particular o bé un correu electrònic.

2.7.3. Procés de selecció i nombre d'entrevistes realitzades

La selecció de les persones entrevistades la vaig dur a terme a través de contactes personals i per efecte de bola de neu. En aquest cas, un total de 447 progenitors van respondre al qüestionari, i 183 van oferir les seves dades de contacte. D'aquesta xifra vaig contactar a través de correu electrònic amb tots els contactes disponibles. Cal especificar que amb una part d'aquests no vaig poder contactar degut a que els correus eren incorrectes i els vaig haver de descartar.

Un total de cinc etapes van conformar els enviaments massius de correu per contactar. Aquestes les vaig dur a terme des de desembre del 2013 fins el febrer del 2014. En total a través d'aquest sistema vaig reclutar un total de 14 persones, principalment

mares de nacionalitat espanyola. Degut a la baixa participació i poca efectivitat del contacte per correu electrònic vaig decidir, en una segona fase de contacte, seleccionar als candidats i candidates a través dels seus telèfons particulars. Aquesta segona fase la vaig dur a terme de febrer al març del 2014 reclutant-ne 16 persones més.

Durant la primera fase de selecció que va ser voluntària i aleatòria, és a dir, aquells interessats o interessades que es posaven en contacte i fixaven lloc, dia i hora, automàticament eren seleccionats i els entrevistava posteriorment. En la segona fase de selecció, per tal d'obtenir una major heterogeneïtat i equilibrar la mostra respecte al sexe, l'escola, o la nacionalitat dels entrevistats, vaig aplicar tres criteris de prioritització: escola d'on procedeix el pare o mare, sexe de la persona, i per últim, país de procedència o nacionalitat de la persona a entrevistar. Aquest intent d'equilibrar la mostra tant per gènere com per nacionalitats es va traduir en un esforç titànic en perseguir literalment a aquells progenitors amb les característiques que necessitava. Haig de dir que en alguns casos els pares i mares han tingut molta paciència per la quantitat de trucades que els feia per aconseguir la seva veu i sobretot per obrir-me les portes de casa seva i atendre'm cordialment. No tot ha estat positiu; val a dir que algunes persones ràpidament et donen un sí, i misteriosament mai apareixen per ser entrevistats, però això també forma part del procés.

El nombre d'entrevistes que vaig realitzar als progenitors no va ser casual sinó que respon als efectes de saturació i el de heterogeneïtat. El primer, s'anomena així al moment en el qual els resultats o la informació que van donant els nous informants o entrevistats es repeteix i no aporten noves opcions de resposta, en altres paraules, els arguments i explicacions que van apareixent ja han sortit anteriorment. L'heterogeneïtat respon a la necessitat d'obtenir una mostra de persones que presentin una varietat de característiques d'acord amb els objectius de recerca. En aquest sentit a partir de la vintena d'entrevistes, exceptuant detalls i aspectes personals de la seva vida, les raons o motius que donaven eren els mateixos que ja s'havien apuntat prèviament en anteriors entrevistes. Haig de puntualitzar que les qüestions eren molt concretes llavors les possibles respostes aviat es van començar a repetir.

Després de les dues fases de selecció el total de progenitors entrevistats van ser 30. Vaig aconseguir heterogeneïtat en la mostra respecte a l'escola de procedència del progenitor, ja que vaig obtenir 3 persones de cadascuna de les 10 escoles que van participar. Del total, 14 van ser homes i 16 dones, gairebé hi ha paritat en aquest aspecte. Sobre la nacionalitat, 19 són comunitàries, tots espanyols i espanyoles, i 11 són extracomunitaris. Entre els homes, hi ha equitat entre autòctons i estrangers, 7 de cada tipologia, però en el cas de les dones no es dona ja que 12 són espanyoles i tan sols 4 de fora l'Estat (*Taula 11*).

Taula 11. Progenitors entrevistats segons escola, sexe i país de procedència (xifres absolutes).

Escola	Homes	Dones	Total Escola	País de procedència	Homes	Dones	Total
FATIMA	2	1	3	Argentina	1	0	1
FERRER I GUARDIA	1	2	3	Bolivia	1	1	2
GRANULLARIUS	1	2	3	Equador	1	2	3
LLEDONER	2	1	3	Espanya	7	12	19
MESTRES MONTAÑA	0	3	3	Gambia	1	0	1
PAU VILA	2	1	3	Guinea-Conakry	1	0	1
PEREANTON	1	2	3	Marroc	1	0	1
PONENT	1	2	3	Moldàvia	1	0	1
SALVADOR ESPRIU	2	1	3	R.Dominicana	0	1	1
SALVADOR LLOBET	2	1	3	Comunitaris	7	12	19
TOTAL	14	16	30	Extracomunitaris	7	4	11

Font: Elaboració pròpia.

2.7.4. Preguntes realitzades i justificació

Les qüestions efectuades als progenitors entrevistats responen als diferents objectius proposats. Com he comentat anteriorment, consistia en cercar les seves opinions i percepcions per tal d'ampliar i complementar les dades obtingudes en les enquestes.

Abans de justificar les qüestions efectuades als pares i mares dels infants, cal especificar altres dades prèvies, que no les pregunto directament, però són necessàries per contextualitzar la pròpia entrevista. La data de realització i el lloc concret on es va portar a terme, i les circumstàncies del moment. Per exemple, la majoria d'entrevistes realitzades han estat individuals, però hi ha dos casos en que eren presents tots dos progenitors, o bé casos en que el pare o la mare estava ocupat amb els seus fills o altres activitats que fan que respongui de manera més concreta i ràpida que no pas si disposa de temps i està relativament relaxat.

Aquestes i altres dades com el nom, edat, nombre de fills o la situació laboral són informacions molt útils a l'hora d'entendre i construir la realitat de cada individu entrevistat i també veure com aquestes característiques influeixen en les seves respostes o no. Aquesta informació la presento en el proper capítol de resultats on incloc un quadre resum de les característiques dels entrevistats. A continuació exposo i es justifico els diferents blocs en que s'estructuren les preguntes realitzades als progenitors dels infants enquestats.

BLOC 1: Conciliació laboral i familiar

- Li és possible conciliar la vida laboral i familiar?
- Creu que els horaris laborals permeten a una família compaginar les tasques?

La idea és que a banda de la seva pròpia situació personal, emetin una opinió en general al respecte per poder comparar amb d'altres entrevistats/entrevistades i amb les dades obtingudes en l'enquesta.

BLOC 2: Llicències o permisos atorgats al seu fill/a.

- Habitualment el seu fill o filla va sol o sola als llocs, és a dir, va sol/a l'escola, a comprar, a jugar, amb amics, etc..?
- Per quina raó el deixa o no el deixa?
- I si fos nena?
- Sobre si el deixa o no utilitzar transport públic.

En aquest cas l'interès està en veure les llicències i llibertats que donen, o no, als seus infants. Comprendre els prejudicis o criteris que l'entrevistat o entrevistada té per concedir certes llicències o no, horaris i mitjans de transport permesos, en tant que obtenir informació de primera mà sobre els perills i pors que detecten són el objectiu d'aquest segon bloc de qüestions.

BLOC 3: Sobre la seva història i percepció temporal

- Quins aspectes destacaria quan vostè tenia l'edat del seu fill o filla, en relació a la seva pròpia llibertat de moviments (anar a l'escola, al parc, a jugar, etc...)?
- Sobre seguretat, abans hi havia més o menys?
- Sobre accidents de trànsit i infants. Si abans hi havia més o menys?

Obtenir testimonis que em permetin fer-me una idea del grau de llibertat del qual gaudia el pare o mare respecte al seu fill o filla a la mateixa edat. Comprendre a partir de les experiències personals i la seva pròpia percepció quina opinió tenen sobre temes de seguretat (delinqüència, agressions, inseguretat, etc...) i sobre accidentalitat infantil (accidents de trànsit) és l'objectiu en aquest bloc. En aquells casos en que progenitor i infant comparteixen un mateix àmbit territorial intentar establir relacions de caràcter temporal.

BLOC 4: Elements relacionats amb la llibertat de moviments dels infants a Granollers.

- Quins aspectes creu que ajuden o que poden ajudar a facilitar la llibertat de moviments dels infants? Podria fer una valoració, crítica o positiva.
- Respecte a la educació vial que reben els infants, sobre si és suficient o no?

Aquest bloc tracta de corroborar i confirmar algunes de les valoracions crítiques o positives que apareixen en l'enquesta sobre aspectes que puguin contribuir a millorar i facilitar la mobilitat dels infants a Granollers. Les dues preguntes d'aquest bloc volen reforçar i ampliar els comentaris obtinguts prèviament.

BLOC 5: Zona única, criteris d'elecció d'escola i proximitat.

- Per escollir l'escola del seu fill/a la proximitat va ser el criteri principal o van ser altres? Projecte educatiu, que li agradés...
- Creus que la zona única afavoreix la llibertat de moviments dels infants?

Les dues últimes qüestions plantejades han sorgit ja que a Granollers hi ha una zona única per triar escola, en tant que d'altres ciutats donen punts per proximitat al col·legi. L'objectiu és determinar quins elements són més importants per a les famílies en el moment d'escollir un centre educatiu, decisió que determina en gran mesura els desplaçaments dels seus fills o filles i els propis durant els pròxims anys. Es tracta d'esbrinar si en el moment d'escollir l'escola la distància a aquesta és un element determinant o bé secundari, i com aquesta única zona afavoreix o no, l'autonomia dels infants.

Per finalitzar, l'anàlisi de les entrevistes realitzada és de continguts ja que les preguntes efectuades van ser plantejades en aquesta línia de complementar informacions. Totes les entrevistes semiestructurades es troben transcrites a l'annex. Aquestes transcripcions no van ser literals ja que l'objectiu era complementar les informacions obtingudes prèviament amb l'enquesta i les qüestions efectuades en alguns casos són sí o no, de fet alguns dels entrevistats per motius de temps van respondre de manera molt telegràfica a les meves preguntes. Especifico que tot i no ser literals, els comentaris claus, quan donen la resposta a la pregunta, i sobretot, el motiu o situació que hi ha al darrera d'aquesta resposta l'he inclòs sense dubtar a l'annex.

2.8. Activitat fotogràfica

La darrera de les tècniques que he aplicat en aquesta tesi és la implementació d'una activitat de tipus fotogràfica realitzada pels propis infants. Aquesta metodologia és innovadora i relativament recent, comparada amb les altres tècniques aplicades en aquest estudi.

2.8.1. Teoria i praxis d'aquesta tècnica

Com he comentat anteriorment en el capítol teòric les metodologies que tradicionalment han estat aplicades al col·lectiu infantil, són les de tipus quantitatiu. Estudis com el de Hill (1996), Mauthner (1997), son criticats per caracteritzar als infants com objectes i no pas com a subjectes d'estudi (Barker, 2003a). Autors com Oakley (1994), Christensen i James (2000), també detecten la manca d'oportunitats dels propis infants, respecte a la possibilitat d'aportar personalment informació relacionada amb ells mateixos.

Un altre dels problemes de l'estudi d'aquest col·lectiu, com apunta McDowell (2001), és la impotència i vulnerabilitat respecte al col·lectiu adult. En aquest sentit els investigadors, com a adults que són, produeixen un impacte en els infants participants degut als diferents rols de poder i posició social, (Morrow i Richards, 1996; Valentine, 1999). Per tant, com indica Hart (1992), cal minimitzar impactes i les relacions desiguals per tal de realitzar una recerca "més amistosa amb els infants" i obtenir millors resultats.

Dins d'aquesta recerca de tècniques "més amables" és on apareixen investigacions amb dibuixos, plànols, fotografies, vídeos, GPS, etc., realitzats pels propis infants. Per tal de reduir l'impacte que l'investigador pot exercir amb la seva presència, comentaris i opinió, i amb la clara intenció de donar veu al col·lectiu infantil es destaquen els treballs que utilitzen la fotografia i els que empren el mapa d'orientació.

Referents d'estudis que utilitzen la fotografia com a principal instrument d'anàlisi són el de Pooley (2008), que amb una combinació de GPS i fotografies, obté una base per mesurar el grau d'exposició a la contaminació atmosfèrica dels infants en el seus desplaçaments cap a l'escola. Kullman (2012), utilitza càmeres digitals per defensar la pràctica d'aquesta metodologia com a procés creatiu, tot i que com totes les metodologies aplicades als infants sempre són limitades i han d'estar en constant procés d'adaptació.

Investigacions de referència en la utilització de mapes d'orientació són les realitzades per Rissotto (2002) i Brown (2008). En la primera, s'apliquen mapes de les zones properes a les escoles que van seleccionar i dibuixos del camí que fan els infants, per tal de comparar el camí que creuen que fan, del real. En el segon cas la utilització de mapes respon a l'objectiu d'analitzar els patrons de comportament dels viatges dels infants i justifica una dimensió qualitativa a un treball quantitatiu amb l'obtenció de respostes subjectives que li donen.

L'activitat presentada és una combinació d'ambdues tècniques. La base està fonamentada al voltant de la realització de fotografies, fetes exclusivament pels infants. Les imatges proporcionen el primer pas per després entrevistar-los i obtenir informació més precisa dels seus desplaçaments i entorns habituals. Com a complement s'afegeix el plànol o mapa d'orientació per tal d'esbrinar el grau de coneixement que tenen els nens i nenes del seus entorns quotidians.

2.8.2. Escoles i alumnes seleccionats

Les escoles seleccionades per aquesta activitat van ser les disposades a col·laborar de forma voluntària en aquest projecte. A tots els col·legis que havien participat anteriorment en l'enquesta vaig remetre un correu informant d'aquest exercici pràctic. Tan sols dos, dels deu seleccionats anteriorment, van respondre afirmativament a la sol·licitud. Aquests van ser els centres d'educació infantil i primària Fàtima i Ponent. La

resta de escoles no es van posar en contacte i per tant no vaig rebre cap resposta per part seva. Un cop realitzat el contacte amb els interessats vaig portar a terme l'activitat, i posteriorment, vaig cercar-ne més candidats però no ho vaig aconseguir.

Els infants seleccionats per aquesta darrera activitat eren de 6è de Primària. El motiu d'aquesta elecció és degut a la maduresa intel·lectual que presenten. Anteriorment, durant la realització de l'enquesta vaig comprovar de primera mà que els alumnes de 6è essent els més grans de l'escola, *a priori*, son els més responsables i el més preparats en aquest sentit per tal de desenvolupar l'activitat de la millor manera possible.

El total d'alumnes que van participar en aquesta activitat van ser 35. D'aquests 15 es corresponen amb alumnes del col·legi Fàtima, i els 20 restants amb Ponent. Respecte a temes de gènere, en el cas de Ponent sí que obtenim paritat, però el baix nombre de noies a Fàtima fa que aquestes siguin inferior als nens en aquest col·legi. Tot i així, cal destacar que en el cas dels nois en ambdós col·legis tractem amb el mateix nombre (Taula 12).

Taula 12. Infants participants a l'activitat fotogràfica segons escola i gènere (xifres absolutes).

	NEN	NENA	TOTAL
FÀTIMA	10	5	15
PONENT	10	10	20
TOTAL	20	15	35

Font: Elaboració pròpia.

2.8.3. Disseny i planificació de l'activitat

El disseny, planificació i l'execució d'aquest exercici té com a objectiu aconseguir dades que permetin un major aprofundiment de la percepció i opinió que tenen els infants sobre l'entorn urbà on s'ubiquen els seus desplaçaments quotidians. Cal destacar que he buscat en tot moment que siguin els propis infants implicats els que mostrin a partir de la seva pròpia experiència aquells aspectes que consideren més importants assumint així ells el rol d'investigador.

L'activitat es basa en la utilització de càmeres fotogràfiques d'un sol ús i un bloc de notes. El motiu d'emprar càmeres d'aquest tipus d'una banda garanteix l'accés a tots els infants per fer les fotos necessàries, assegurant la total implementació, i d'altra banda, no produeix cap tipus de limitació de tipus econòmic. Aquest és un fet important, ja que no totes les famílies tenen una càmera de fotos, i encara menys, estan disposades a deixar-la als seus fills o filles.

La utilització de càmeres digitals es va descartar per dos motius principals. La idea de que una o dues càmeres circulin entre 15 o 20 infants és complicada perquè cal una correcta coordinació entre tots els infants. Aquesta modalitat no sols portaria problemes logístics, qui la té ara o a qui li toca, sinó que augmentaria les possibilitats de que un infant manipuli de manera incorrecta les fotos guardades, o bé, esborri sense voler les fotos d'un altre, comportant la pèrdua de la pròpia càmera i deixant sense resultats per analitzar. Aquesta opció allargaria la duració de l'activitat amb tota probabilitat, resultant a la llarga en una pèrdua d'informació, quant més ràpid s'analitzin les fotografies, més recent ho tenen els infants i més fàcil és que es recordin dels motius.

Precisament per evitar la pèrdua d'informació es va adjuntar un petit bloc de notes lliurat simultàniament amb la càmera, es va explicar que són inseparables per tal que els aprofitin i escriguin en ells totes les dades i explicacions oportunes de cadascuna de les fotografies que realitzen.

Amb l'objectiu d'establir quin coneixement tenen els infants del seu entorn quotidià i establir diferències: segons el mitjà que utilitzen, el carrer o barri on viuen i si van acompanyats en els seus recorreguts, o no, es va incloure un petit plànol. La inclusió d'aquest, el qual mostra específicament la zona on s'ubica l'escola i rodalies té com finalitat que el propi infant sigui capaç de situar correctament les imatges, ubicar correctament el seu domicili o la pròpia escola.

L'activitat s'estructura entorn a tres etapes: la primera, es correspon amb el lliurament del material necessari i explicació de l'activitat³. La segona consisteix en la recollida i revelat del material fotogràfic així com una selecció de les imatges per analitzar. En la tercera es retorna a l'escola i s'analitzen les fotografies a partir de les explicacions dels infants sobre aspectes relacionats amb les imatges. Aquestes fases són explicades amb més detall a continuació.

2.8.4. Implementació, obtenció i recollida de la informació

La primera de les tres fases en que consisteix aquest exercici fotogràfic va ser introduir i explicar molt clarament als infants la tasca que han de realitzar. Primerament els vaig explicar en que consisteix la feina que havien de realitzar, simultàniament els lliurava un full explicatiu de l'activitat perquè el llegeixin i entenguin el que els hi demano, tot reforçant les explicacions donades. Després els repartia el material (càmera, bloc i bolígraf) i donava les indicacions necessàries per una correcta utilització de la càmera de fotos. A continuació els resolva els dubtes sobre el propi exercici i objectius, així com també els corregia possibles problemes d'una mala utilització del material. Tanmateix els recordo la fragilitat de les càmeres, usar el bloc per tal de no oblidar informació, i

³ Veure full de proposta d'activitat fotogràfica als annexos.

sobretot, que les han de retornar per poder extreure les imatges. Finalment, com amb les enquestes, vaig fixar una data de recollida del material amb el tutor del grup.

La segona etapa consisteix en recollir el material, revelar les fotografies i seleccionar les imatges per analitzar posteriorment. En aquesta segona fase van aparèixer alguns contratemps. El primer, en cap dels dos centres es va retornar el total de material lliurat donant-se situacions diferents en cada col·legi. L'escola Fàtima, la primera on vaig dur a terme l'activitat, d'un total de 15 participants pel dia de recollida fixat (8/4/14), només 3 càmeres van arribar, obligant-me a fixar un darrer dia en el qual només 6 més van arribar. Així doncs 9 càmeres i 6 blocs són el balanç de la recollida de material en aquesta escola. A Ponent 20 càmeres vaig lliurar i 14 van tornar. Una mala praxis de la càmera al propi centre, pèrdues en una visita al Parlament de Catalunya, just el dia posterior al seu lliurament, no recordar portar-la i alguna càmera que un cop revelada no contenia cap imatge, van ser els motius d'aquesta pèrdua de material. Per tant, un elevat nombre de càmeres no van ser rebudes, 12 càmeres concretament, que són més del terç del material inicial que havia lliurat. Tot i tenir-ho en consideració, sempre es poden produir contratemps o errors, aquesta xifra va superar àmpliament les meves expectatives més negatives respecte al material que tornarien de volta.

El segon dels contratemps està relacionat amb el nombre de fotografies obtingudes i si aconsegueixen, o no, els requisits per ser analitzades d'acord amb els objectius de recerca plantejats per aquesta activitat. Cal destacar que ambdós casos hi ha límits al nombre de fotos a realitzar, 27 que són el màxim, és tot el rodet, i un mínim de 10, que els hi demanava i també es remarcava en el full d'activitat, per tal d'extreure una idea sobre els trajectes escolars que realitzen els infants. En aquest sentit, de les 9 càmeres recollides a Fàtima, vaig obtenir 148 fotografies per treballar, i a l'escola Ponent de 14 rebudes en van resultar 125 imatges per analitzar.

Les diferències en el nombre de imatges seleccionades és justificat pel fet que a l'escola Fàtima, donat el baix nombre de càmeres recollides vaig decidir incloure totes les imatges obtingudes. En el cas de Ponent, degut a que es van retornar més càmeres de fotos, vaig filtrar el nombre d'imatges en funció de si aquestes tenen relació amb els objectius de l'activitat i de la recerca, tot partint de l'experiència prèvia obtinguda de l'anterior cas, explicada més endavant.

La tercera etapa consisteix en obtenir les dades directament dels infants. Durant aquesta fase retorno als col·legis participants, s'entrevisten als infants sobre l'entorn per on realitzen els seus desplaçaments habituals i aspectes relacionats amb les fotografies⁴. Les entrevistes no es van enregistrar audiovisualment, són comentades en un dossier⁵ creat i ideat per a l'activitat on apuntar les respostes obtingudes per al guió

⁴ Veure guió pels infants sobre les fotografies als annexos.

⁵ Veure exemple de dossier de comentaris als annexos.

de qüestions plantejades. D'aquesta manera tota la informació queda enregistrada per després analitzar la seva rellevància i idoneïtat.

Per obtenir la informació necessària es comptava amb una sola sessió de classe, 60 minuts, on s'havien d'entrevistar-los a tots els infants participants. Aquesta limitació temporal va comportar que calgués la presència de més investigadors, ja que jo sol és impossible que pogués entrevistar a tots en tan poc temps. Així doncs, Anna i Àngel, els meus directors i Montse Luque, una companya doctoranda del departament de Geografia em van ajudar per tal d'aconseguir entrevistar a tots els infants participants en una única sessió i assolir l'objectiu fixat.

La realització d'aquesta fase en el col·legi Fàtima es va dur a terme amb tres investigadors per a un total de 9 infants. Aquests els vaig repartir en 3 petits grups de 3 participants cadascun amb el seu corresponent dossier i plànol d'ubicacions. Un cop distribuïts tots els implicats, de manera individual, es va començar a preguntar als nens i nenes les qüestions del guió.

Després de la realització d'aquesta primera sessió vaig analitzar i modificar la pròpia pràctica de l'activitat per millorar-la de cara al següent centre degut a diferents motius. El primer, els 60 minuts disponibles són insuficients. Si vull obtenir informació rellevant sobre els desplaçaments dels infants i alhora plantejar totes les qüestions programades, em cal més temps o redueixo el nombre de fotografies. La complicació resideix en que si no puc crear un clima de confiança perquè els nois i noies s'expressin molt més obertament, obtenir informació rellevant és laboriós, ja que algunes de les respostes solen ser supèrflues, fins i tot, monosil·làbiques. Per tant, disposar de més temps, tornant més vegades a l'escola i anant amb més tranquil·litat per realitzar l'activitat, seria l'ideal. Tanmateix la disponibilitat dels centres educatius és limitada i l'activitat s'ha d'adaptar als condicionants. La selecció de totes les imatges disponibles que en alguns casos es repetien dues o tres vegades, va comportar una pèrdua de temps i no va generar nous comentaris o opinions. Aquesta repetició en les fotografies la vaig tenir molt present en el següent cas per tal de no perdre temps.

Un altre inconvenient en aquesta primera presa de contacte va ser el criteri en la distribució del nombre d'imatges entre els investigadors. A l'escola Fàtima la vaig fer en funció del gènere dels infants, i vaig optar perquè les noies fossin entrevistades per una investigadora, resultant que aquestes havien realitzat menys fotografies que els seus companys i els altres dos investigadors no van tenir temps suficient per analitzar tot el material. Tot i així, la pròpia experiència va generar situacions interessants, ja que quan es qüestionava a un dels infants, els altres també intervenien obtenint informació addicional d'aquesta interacció conjunta entre els infants.

Tot i les complicacions d'aquest tipus de metodologia vaig obtenir informació molt interessant sobre els desplaçaments que realitzen els infants quotidianament cap a

l'escola. Aquest grup en particular, va mostrar molt clarament els espais on juguen, on interaccionen i es relacionen amb d'altres companys, fora de l'àmbit escolar, aconseguint així una valuosa informació més enllà de l'obtinguda pels plànols.

A l'escola Ponent, on eren 14 els infants a entrevistar, 2 investigadors i 2 investigadores van ser necessaris. Partint de l'experiència prèvia, aquests els vaig distribuir en 4 grups, dos de 4 i dos de 3. A la resta d'alumnes que no van portar el material, 6 en total, els hi vaig lliurar els plànols de l'activitat per tal de que marquessin el seu recorregut habitual de casa a l'escola⁶. En aquest cas vaig repartir més equitativament el nombre de fotografies entre els investigador i vaig respectar el gènere, intentant fent coincidir les noies amb les investigadores presents. El temps una vegada més va ser insuficient però amb les distribucions realitzades i filtres aplicats a les fotografies va estar més ajustat.

En aquest centre els problemes van ser d'índole diversa als soferts a l'escola Fàtima. Tot i aprofitar més el temps del qual disposava, la profunditat de les dades obtingudes no va ser la mateixa que en el cas de Fàtima. De motius en trobaríem molts, infants que no es prenen seriosament l'activitat, irresponsabilitat amb el material a lliurar, etc., però cal destacar la coincidència d'una excursió al Parlament de Catalunya, tot just el dia després de lliurar el material, com a principal condicionant dels resultats. Gairebé tots els infants el van fotografiar, jo no els hi demanava, ja que no és un desplaçament quotidià, però entenc perfectament la situació. Per aquesta raó moltes de les fotografies les vaig haver d'eliminar. En alguns casos només hi havia imatges d'aquesta excursió i les vaig incloure encara que només per preguntar sobre el seu desplaçament escolar habitual. Per últim, esmentar que el material el vaig recollir abans de Setmana Santa i fins després d'aquesta no vaig poder retornar a l'escola per comentar els resultats.

Aquest allargament del període de retorn va resultar en un nombre major d'imprecisions en algunes de les respostes obtingudes dels infants, ja que els propis infants em comentaven que no es recordaven de quan, perquè o on havien fet la fotografia, i que ja feia molt dies que les havien fet. Així doncs, el temps transcorregut entre la recollida del material i els comentaris posteriors, que algunes de les imatges realitzades no estiguessin relacionades amb els objectius, van condicionar les imatges i explicacions obtingudes respecte a la primera experiència.

2.8.5. Resultats de la aplicació de tècniques fotogràfiques

La realització d'aquesta activitat m'ha permès entendre la potencialitat que una tècnica qualitativa basada en imatges realitzades pels propis infants pot oferir. Donar-li la responsabilitat de realitzar fotografies els engresca molt ja que entenen la confiança que depositada en ells i els motiva. Young i Barrett (2001) en el seu estudi amb nois del

⁶ Veure exemple de plànol de situació als annexos.

carrer de Kampala també ho posen de manifest. Aquesta confiança fa que ells li posin moltes més ganes i s'involucrin més, que no pas amb d'altres tècniques com l'enquesta *ad hoc*, realitzada prèviament. Ells i elles comprenen que el que facin és tingut en compte i per tant s'esforcen buscant i posant èmfasi en aquells aspectes que els interessin o els hi criden l'atenció. Els infants d'aquest estudi amb les seves cares, gestos, i perquè ells mateixos m'ho han dit, m'han deixat molt clar que aquesta metodologia els hi ha agradat més que no pas els qüestionaris.

Autores com Tucker (2003), posen de relleu que les activitats realitzades amb fotografies proporcionen la possibilitat d'accedir a espais i llocs que d'altre manera una persona investigadora no hi podria accedir. En el meu cas amb l'aplicació d'aquesta metodologia he obtingut testimonis directes dels espais i entorns per on es desplacen els infants, molts d'ells i d'elles m'han "obert" les portes de casa seva i m'han permès observar-la, tots ells m'han ofert la possibilitat d'endinsar-me en la seva realitat quotidiana, realitat que amb tota probabilitat aproximant-me d'una altra manera passaria per alt.

Les limitacions i problemes en la implementació i praxis d'aquesta tècnica són importants i condicionen en gran mesura els resultats que es poden obtenir. A partir dels que he experimentat, a continuació, enumero alguns factors a considerar de cara a minimitzar dificultats en la seva aplicació amb un col·lectiu infantil, dins de l'àmbit escolar:

Condicionants passius

Sota aquesta denominació incloc aspectes sobre els quals no he pogut decidir i als quals m'he hagut d'adaptar:

1-. *Disponibilitat del centre*: Indispensable aconseguir la col·laboració de com a mínim un centre educatiu per poder realitzar l'activitat. Ideal comptar amb la confiança de la direcció o bé dels tutors per si sorgeixen imprevistos o s'allarga alguna de les fases.

2-. *Limitació temporal*: Factor clau en aquesta metodologia, l'ideal seria disposar de tot el necessari, però com a mínim, per a la tercera fase, de 10 o 15 dies, per tal que els infants agafin cert grau de confiança, crear un bon clima i obtenir dades rellevants per a la investigació. El factor temps condiona totes i cadascunes de les fases de l'activitat limitant de manera molt directa les possibilitats d'èxit o fracàs d'aquesta. En el meu cas el temps disponible ha estat d'una classe i mitja, uns 80 minuts, 20 minuts d'explicació i la resta per entrevistar. Aquest període ha estat insuficient ja que en les dues ocasions ni vaig poder analitzar totes les imatges ni tampoc vaig poder aprofundir en algunes de les més rellevants. En la segona escola, el temps passat entre la recollida del material i la fase de comentaris, amb un període festiu de 10 dies entremig, va jugar també en contra de la memòria dels infants en el moment de la fase de comentaris.

3-. *Elements extraordinaris*: Dins d'aquesta categoria englobo a tot els tipus d'elements no habituals en l'àmbit escolar que influeixen en els resultats. Tot aquests elements tenint temps per poder treballar es poden solucionar o evitar fàcilment. Excursions, malalties, períodes festius, càstigs, etc., poden repercutir negativament en els resultats obtinguts com ha estat el cas de la present investigació. L'única alternativa a aquestes circumstàncies es gaudir de més temps per treballar i així poder solucionar-ho. Una excursió pot veure reduït el seu impacte lliurant el material un dia després. La malaltia d'un dels infants que ha participat i el dia de l'entrevista no hi és, es pot evitar programant una altre sessió, un període festiu es pot deixar passar i començar tota l'activitat a la tornada, etc.

4-. *Predisposició dels infants*: L'actitud dels infants vers l'activitat determina els resultats. Per aquest motiu s'ha d'intentar captar la seva atenció i captivar-los per crear un bon ambient de treball i que s'impliquin en l'exercici. Lamentablement per molt que ho intentem finalment són ells mateixos els que decideixen implicar-se o no.

5-. *Nivell econòmic*: El poder adquisitiu dels infants que participaran s'ha de valorar ja que és un altre condicionant. La utilització de les càmeres d'un sol ús garanteix la participació de qualsevol infant, però en mans de nens i nenes que no en tenen o mai han tingut una càmera, ni tals sols la possibilitat d'adquirir-ne una, s'ha de tenir present la conseqüent possibilitat de no veure mai més la càmera.

Condicionants actius

En aquest cas incloc els factors on les decisions adoptades conjuntament amb els meu directors i el meu propi criteri tenen una repercussió directa:

1-. *Càmeres d'un sol ús*: Simples i de cost reduït, no garantirà la millor resolució d'imatge però si garanteix dos fets: que tots els participants la podran emprar i que es pensaran la foto abans de fer-la ja que tenen un nombre limitat. Si el pressupost és elevat és possible utilitzar de digitals o videocàmeres, més manipulables i pràctiques, però si no es pot garantir una per a cada infant l'activitat es pot allargar temporalment i es poden perdre dades d'una mala utilització dels diferents participants. D'altra banda poden ser motiu de trencament o pèrdua, justificades o no, i no ser retornades perdent no sols informació d'un participant sinó de tots els que ja l'havien utilitzat.

2-. *Edat*: L'activitat fotogràfica requereix de certa responsabilitat i maduresa intel·lectual perquè donin resultats favorables. En aquest sentit els infants de 11-12 anys es trobaven en el llindar mínim d'edat recomanada. Tot i ser els "grans" de Primària, els resultats obtinguts mostren que de 35 infants que han participat tan sols entre 4 i 8, han realitzat correctament el que es demanava, és a dir, fotografies del seu recorregut habitual a l'escola. En aquest cas els resultats no sols estan condicionats per l'edat, sinó que la combinació amb d'altres condicionants passius ha estat determinant.

3-. *Limitació d'imatges*: En funció de la disponibilitat de temps és convenient, o no, limitar el nombre de fotografies, tant un nombre mínim com un màxim. En el meu cas 10 va ser el mínim fixat, xifra que vam considerar necessària per obtenir un recull d'imatges d'un viatge de l'escola a casa o a l'inrevés. El màxim establert van ser les 27 fotos que conformen tot el rodet. Amb aquests límits s'intenta garantir un mínim d'imatges que puguin ser d'interès i analitzables per als objectiu fixats.

4-. *Filtratge de fotografies*: Similar a l'anterior categoria, seleccionar les imatges segons guardin una relació amb la finalitat de l'activitat és necessari en cas de no voler perdre temps i desviar-se de l'objectiu de recerca. Com s'ha comentat abans el temps incideix sobre aquest factor. L'ideal seria no haver de filtrar cap, en ocasions, pot ser contraproduent eliminar imatges que *a priori* no semblen tenir una relació directa amb els objectius perquè poden servir per després comentar i preguntar sobre aspectes rellevants de la recerca. En la pràctica d'aquesta activitat, a l'escola de Ponent, vaig haver d'eliminar imatges del Parlament de Catalunya. No les vaig eliminar totes, perquè en alguns casos m'hauria quedat sense fotos per analitzar, però el seu nombre es va reduir considerablement per no renunciar a la possibilitat d'obtenir informació indirectament de les imatges.

5-. *Distribució de les imatges*: És important la pauta a seguir per repartir de la millor manera les imatges que hauran d'analitzar les persones investigadores. En aquest sentit en la primera escola les noies que havien participat van ser entrevistades per una investigadora, per reduir, o si més no, generar menys reticències que amb un home, sobretot si poden sorgir temes íntims. Aquesta opció, que va demostrar ser una bona decisió, es va respectar al segon centre, on vaig afegir una distribució equitativa segons el nombre d'imatges. L'adopció d'aquests dos criteris va resultar en un augment considerable de les fotos analitzades i informació obtinguda.

6-. *Entrevista i enregistrament*: Aquest és un dels factors més oberts en quant a opcions i praxis de tots els condicionants actius. Les opcions per entrevistar i enregistrar als infants són múltiples, totes vàlides, sempre depenent del temps i objectius. En el present cas vaig optar per entrevistar individualment i escriure en el dossier els comentaris i opinions de cadascun dels infants. Fer-ho individualment garanteix obtenir dades personals i precises però té altres aspectes negatius: s'ha de gestionar bé el temps per no fer curt i entrevistar a tots els participants. En certs moments es crea certa alineació dels infants que en aquell moment no estan essent entrevistats. Els infants poden llegir les anotacions realitzades i en ocasions provoca que no parlin o no acabin de donar tota la informació.

És possible corregir alguns d'aquests aspectes amb petits grups de discussió, 3 o 4 infants, on s'exposin totes les fotografies alhora, evitant-ne així aquesta alineació. Un enregistrament audiovisual possiblement és més pràctic, ja que no es perdria temps en anotacions que ells mateixos veuen i llegeixen. La persona investigadora es podria

concentrar totalment en obtenir informació, fer només les anotacions més imprescindibles sobre les fotografies i després transcriure la informació.

2.8.6. Reflexions de la praxis fotogràfica

L'opció d'aplicar i utilitzar fotografies amb infants és molt interessant perquè permet donar veu als propis infants i possibilita visualitzar els espais que utilitzen els infants i la seva mobilitat quotidiana Thomson, (2008), Mikkelsen i Christensen, (2009), Walker, (2009). Emprar imatges permet que els infants no es trobin tan inhibits per la meua presència o la dels altres investigadors i investigadores obtenint així informació sobre els seus desplaçaments quotidians que probablement no s'hagués obtingut de procedir d'una altra manera. En aquest sentit Young i Barrett (2001, 151) fan referència a aquestes observacions en la seva recerca amb els infants del carrer a Uganda:

“Visual methods successfully allowed children to take control of the actual research process without the inhibitory factor of researcher presence. [. . .] Children view the world differently to adults and street children have their own unique perspectives. Therefore, being able to decide, on their own initiative, about what is important for inclusion as a representation of street life often produces information that would be overlooked by an adult.”

Young i Barrett, 2001.

Una consideració ètica que em van sorgir arrel d'aquesta activitat era que si bé el meu objectiu és donar-li veu als infants i que ells m'expliquin a través de les imatges i els seus propis comentaris els seus desplaçaments habituals, ells no han participat en cap moment en el disseny de l'exercici, el qual no deixa d'estar fet per adults. Cook i Hess (2007, 32) posen de manifest en la seva recerca aquesta qüestió:

“Photography was used as an attempt to find ways of hearing children's voices, and to represent their thoughts, understandings and constructs, in ways that would not only be accessible to them but also to adult researchers and ultimately be valued by adult practitioners. While the researchers considered this a way of researching with children, none of the children participated in deciding on the subject for research, the method of data collection or the way in which the data might be analysed. The research design was entirely carried out by adults who then imposed this as a way of revealing children's understandings of a situation. So where were the children in these research projects?”

Cook i Hess, 2007.

No obstant, tot i la llibertat que representa aquest tipus d'activitat s'ha de tenir present aquest cert grau d'imposició adulta. En el meu cas se'ls demanava únicament i exclusiva pels seus recorreguts habituals, remarcant el de tipus escola-casa, casa-escola i restringint-ne així la possibilitat de que fessin fotografies a qualsevol altre cosa. Tot i les restriccions, molts dels infants no és van limitar al que es demanava van anar més enllà i van fotografiar altres espais i situacions quotidianes.

L'objectiu de fer una activitat més entretinguda i més divertida als infants s'ha acomplert. Ells i elles s'han convertit en fotògrafs i investigadors durant una setmana i els seus comentaris personals al retorn de l'escola van ser positius, de fet en alguns casos em demanaven alguna càmera més per fer més fotografies. L'objectiu plantejat per aquest exercici també s'ha acomplert ja que els comentaris que es van realitzar sobre les fotografies, no tan sols responien a la seva opinió sobre els seus recorreguts habituals sinó que en alguns casos van aparèixer temes més profunds, complexes i sobretot més personals.

Per garantir uns bons resultats amb aquesta tècnica és indispensable disposar de temps. En aquest sentit cal poder fer el que es denomina "*slow science*" i treballar a llarg termini. En aquest sentit el treball de Kullman, (2012), el qual realitza de dos a quatre viatges a l'escola amb cadascun dels infants que participen en el seu estudi és un bon exemple. De l'investigador o investigadora, dependrà que els infants s'impliquin i realitzin correctament la tasca encomanada. Això comporta guanyar-se la confiança dels infants i crear un ambient de treball òptim, els quals requereixen de molt més que dues classes. I és que aquesta limitació temporal condiciona totes i cadascuna de les fases que estructuren l'activitat. Com he comentat anteriorment molts dels contratemps es poden evitar o solucionar comptant amb temps suficient per allargar o avançar alguna de les etapes o bé retornar en cas necessari.

En definitiva, la situació i subjectes ideals serien disposar d'un centre educatiu durant tot un curs acadèmic o com a mínim d'un trimestre per tal de poder assentar les bases d'un bon clima de treball i reciprocitat mútua entre els investigadors, infants i equip docent. Preferentment nois i noies d'edats més elevades, als del meu cas, i amb un poder adquisitiu mig- alt.

En conclusió, la tècnica fotogràfica aplicada en aquesta recerca m'ha permès realitzar una anàlisi més profunda de la visió dels infants respecte als seus desplaçaments quotidians, sobre el seu entorn, i sobretot, intercanviar els papers entre adults i infants per tal de comprendre una mica millor les seves opinions i percepcions. En altres paraules, m'ha permès "espigar" i reflexionar sobre la seva realitat quotidiana a un nivell de detall que amb d'altres tècniques segurament mai hauria arribat.

ÀMBIT D'ESTUDI

3.1. Introducció

En aquest capítol descriu les característiques de l'àrea d'estudi escollida per dur a terme la meua investigació. En un primer apartat, justifico la meua decisió de Granollers com àmbit d'estudi. A continuació, contextualitzo el municipi en relació al territori català, relacionant la seva potencialitat i rang com a ciutat, vers l'àrea metropolitana de Barcelona. Després descriu el sistema urbà que forma conjuntament amb els seus municipis veïns per continuïtat urbana. Seguidament, detallo característiques relacionades amb la localitat com són la seva morfologia, la població, la mobilitat del municipi, així com, la ubicació dels diferents serveis relacionats amb l'enquesta realitzada als infants (àrees verdes, grans superfícies comercials, equipaments esportius i cinema).

En un apartat més específic em centro en ubicar les diferents escoles que han participat en aquest estudi en relació amb el transport públic, a la xarxa de carrils bici i les seves àrees de proximitat, a partir de buffers de distància, mostrats en els mapes realitzats.

En el darrer dels apartats explico els principals projectes i normatives vinculades amb la mobilitat dels infants a Granollers. Òrgans com el Consell d'Infants, el Pla de Mobilitat, el Pla d'Infància, entre d'altres, són comentats.

3.2. Justificació de l'àrea d'estudi

La selecció de Granollers com àmbit d'estudi està justificada d'una banda perquè la grandària de la ciutat és la idònia per cercar dades sobre autonomia. Investigacions com la realitzada per Pacilli (2013) demostren que els progenitors que viuen en ciutats petites i mitjanes estan més disposats a deixar anar sols als seus fills i filles que no pas en les grans ciutats. Segons les autores, en aquests contextos és més probable trobar variabilitat en l'autonomia dels infants. Aquestes van seleccionar dues ciutats d'Itàlia, Cosenza i Piombino amb 70.000 i 30.000 habitants, respectivament. L'estudi de Banister (2008), afirma que un dels paràmetres clau d'una ciutat sostenible és que ha de comptar amb més de 25.000 habitants, segons ell preferiblement més de 50.000 habitants, entre d'altres factors. Granollers amb una població aproximada de 60.000 habitants (any 2013) encaixa dins els paràmetres que aquests autors exposen, tant en temes d'autonomia infantil, com en matèria de sostenibilitat, en aquest cas, associada al transport actiu com he plantejat en una de les meves preguntes principals de recerca. Altres criteris que han determinat la meua elecció han estat la facilitat per accedir-hi, sóc resident del municipi, i en segon lloc, per les possibilitats de poder contactar amb els diferents agents i responsables relacionats amb la mobilitat infantil. En aquest sentit crec que les meves oportunitats d'obtenir dades i informació podien augmentar substancialment que no pas escollint una altra àrea.

3.3. Granollers dins del context territorial català

Granollers és la capital del Vallès Oriental, ubicada a la Depressió Prelitoral Catalana juntament amb les comarques de l'Alt Penedès, Garraf, Maresme i el Vallès Occidental constitueixen la segona corona metropolitana de Barcelona (*Veure mapa 1*).

Des del Pla Territorial Metropolità de Barcelona (PTMB), el territori que envolta la Regió Metropolitana de Barcelona, on s'ubica Granollers, és descrit com "comarcal" degut a que l'estructura de ciutat predominant és una ciutat "capital- territori de rodalia" amb dos trets característics:

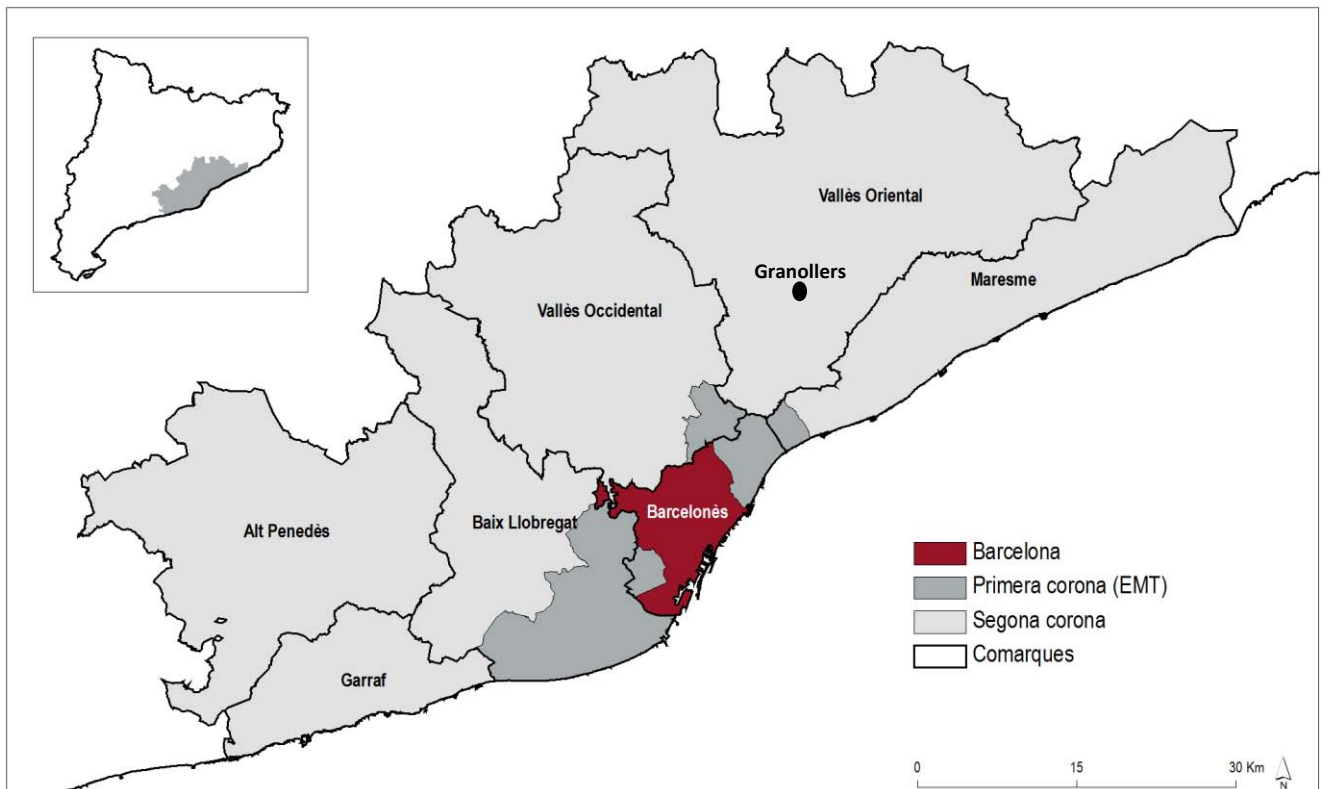
- Aquestes capitals de comarca estan o poden estar molt ben connectades amb d'altres i amb la Regió Metropolitana de Barcelona a través de noves infraestructures realitzades o en estudi.
- Aquestes ciutats anomenades "intermèdies" o "madures" són heterogènies respecte a la seva mida ja que poques fora de la Regió Metropolitana arriben a 100.000 habitants.

Granollers coincideix plenament amb aquestes característiques perquè es troba connectada a nivell viari (AP-7, C-17) i ferroviari (R2, R3 i R8) amb d'altres capitals comarcals de la segona corona metropolitana i la Regió Metropolitana de Barcelona. Tanmateix la seva població li atorga aquesta categoria d'intermèdia perquè amb 60.000 habitants no arriba a un rang considerat important pel Pla Territorial (*Veure mapa 1 annex*).

Dins del context territorial català Granollers cobra rellevància segons la proposta de desenvolupament urbà basada en els models nodals. Segons aquests models una part del creixement de les activitats es repartiria sobre ciutats o conjunts urbans (nodes), tant dins com fora de la Regió Metropolitana de Barcelona, que com a mínim han de comptar amb 20.000 habitants, estar connectades amb la xarxa principal de carreteres i ferrocarrils, i disposar d'espai per al seu creixement en el seu entorn. Aquest plantejament de desenvolupament urbà permetria a les ciutats grans i mitjanes potenciar el seu rang i assolir un sistema de ciutats de l'arc metropolità (PTMB).

Sota aquesta premissa Granollers seria capçalera del seu entorn urbà, amb una bona articulació tant amb l'Àrea metropolitana central, com amb la resta de ciutats del sistema urbà català. Concretament, el Pla Territorial Metropolità de Barcelona defineix Granollers dins l'estructura nodal, com una de les polaritats territorials que configuren les ciutats de l'arc metropolità estant aquesta en procés de desenvolupament (PTMB).

Mapa 1. Granollers en el context territorial català.



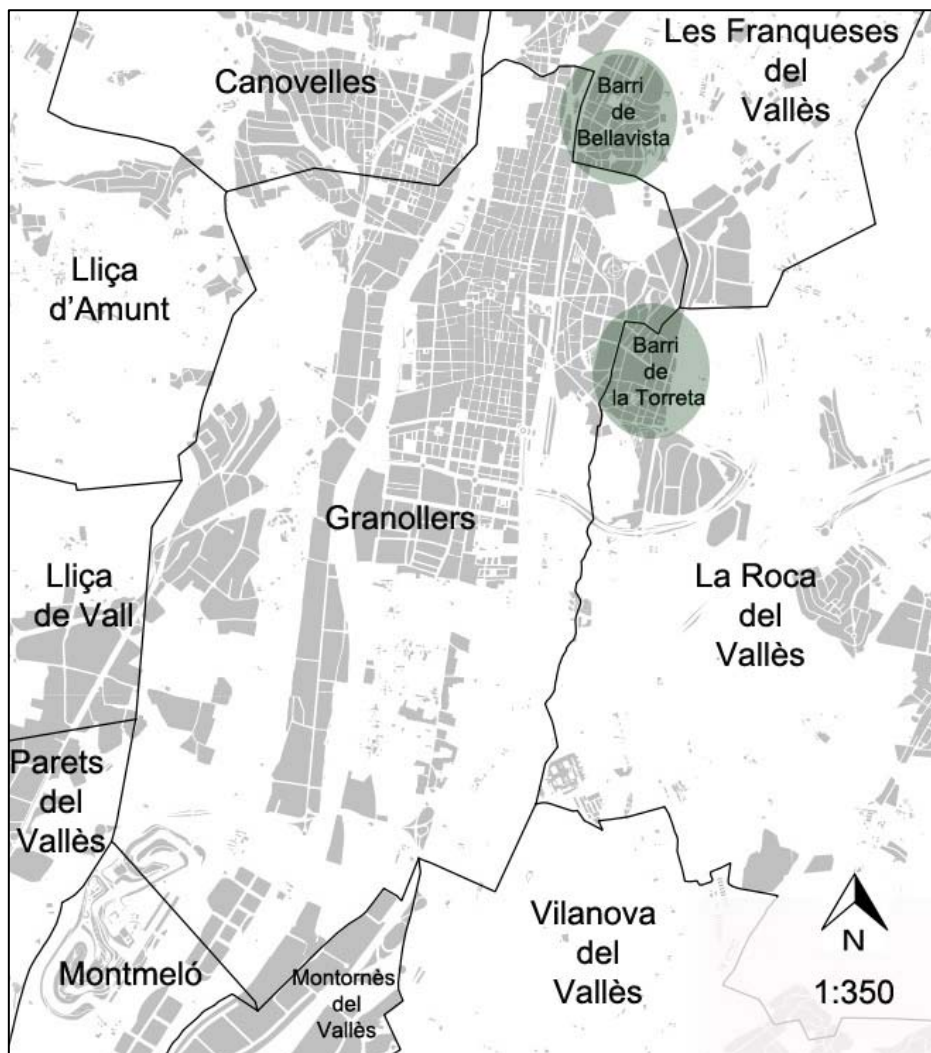
Font: Elaboració pròpia a partir de l'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona.

3.4. Granollers com a sistema urbà

El Pla Territorial Metropolità de Barcelona (PTMB, 2010) defineix el sistema urbà de Granollers com un sistema molt integrat. Aquest està compost per quatre municipis entre els quals es conforma un continu urbà: Granollers amb la totalitat de Canovelles, amb el barri de Bellavista de les Franqueses del Vallès i amb el barri de La Torreta de la Roca del Vallès.

Com mostra el mapa 2, el continu urbà amb Canovelles és total però en canvi amb la Roca del Vallès i les Franqueses del Vallès ho fa a través dels dos barris comentats. Amb Montmeló i Lliça de Vall no forma un continu urbà però sí un "continu industrial", és a dir, els polígons industrials de Can Gordi - Can Català i la Font del Ràdium (*mapa 3*), es propaguen més enllà de Granollers i enllacen amb els municipis citats.

Mapa 2. Sistema urbà de Granollers.



Font: Elaboració pròpia.

La taula 13 mostra la població, superfície i densitat de les poblacions que formen part d'aquest continu urbà. Hi ha una gran diferència de població entre la ciutat de Granollers i la resta de municipis. En aquest sentit, els tres municipis més petits (Canovelles, les Franqueses i la Roca) sumats són inferiors a la població de Granollers. D'altra banda, entre tots quatre municipis assoleixen els 100.000 habitants, considerat des del Pla Territorial com una potencialitat important i a desenvolupar.

Canovelles és la més petita en superfície de les localitats que formen aquest sistema i la Roca del Vallès és la més gran gairebé triplicant a Granollers en extensió. La densitat de població de Granollers i Canovelles, d'acord amb la seva superfície i urbanització, és molt elevada respecte la Roca o les Franqueses. En aquest cas tractem diferències molt significatives.

Taula 13. Característiques dels municipis del sistema urbà de Granollers (2013).

	Població	Superfície (km²)	Densitat (hab/km²)
Granollers	59.753	14,9	4.030
Canovelles	16.009	6,7	2.395
Les Franqueses del Vallès	19.074	29,1	657
La Roca del Vallès	10.396	36,9	285
Total sistema urbà	105.232	87,6	1.201

Font: Dades extretes de l'Idescat.

La influència i capitalitat de Granollers vers els altres municipis que conformen aquest continu urbà es denoten també en altres aspectes no reflectits per la taula 13. Alguns d'aquests són l'oferta de feina que ofereix, els equipaments públics i col·lectius, els serveis i els nodes de la xarxa de transport que presenta.

Així doncs, es pot afirmar que la ciutat de Granollers exerceix una centralitat dins d'aquest sistema urbà motiu pel qual es prioritza un bon funcionament del conjunt urbà existent i es permet a nivell territorial gestionar-lo amb plans directores urbanístics de caràcter supramunicipals.

3.5. La ciutat de Granollers

En aquest apartat descriu el municipi de Granollers a partir de quatre característiques com són: la morfologia de la ciutat, la població resident, la mobilitat i la distribució dels diferents serveis i equipaments (sols els relacionats amb l'enquesta realitzada als infants). En un darrer apartat explico els trets i barems de la zona única per escollir escola que s'aplica a Granollers.

3.5.1. Morfologia

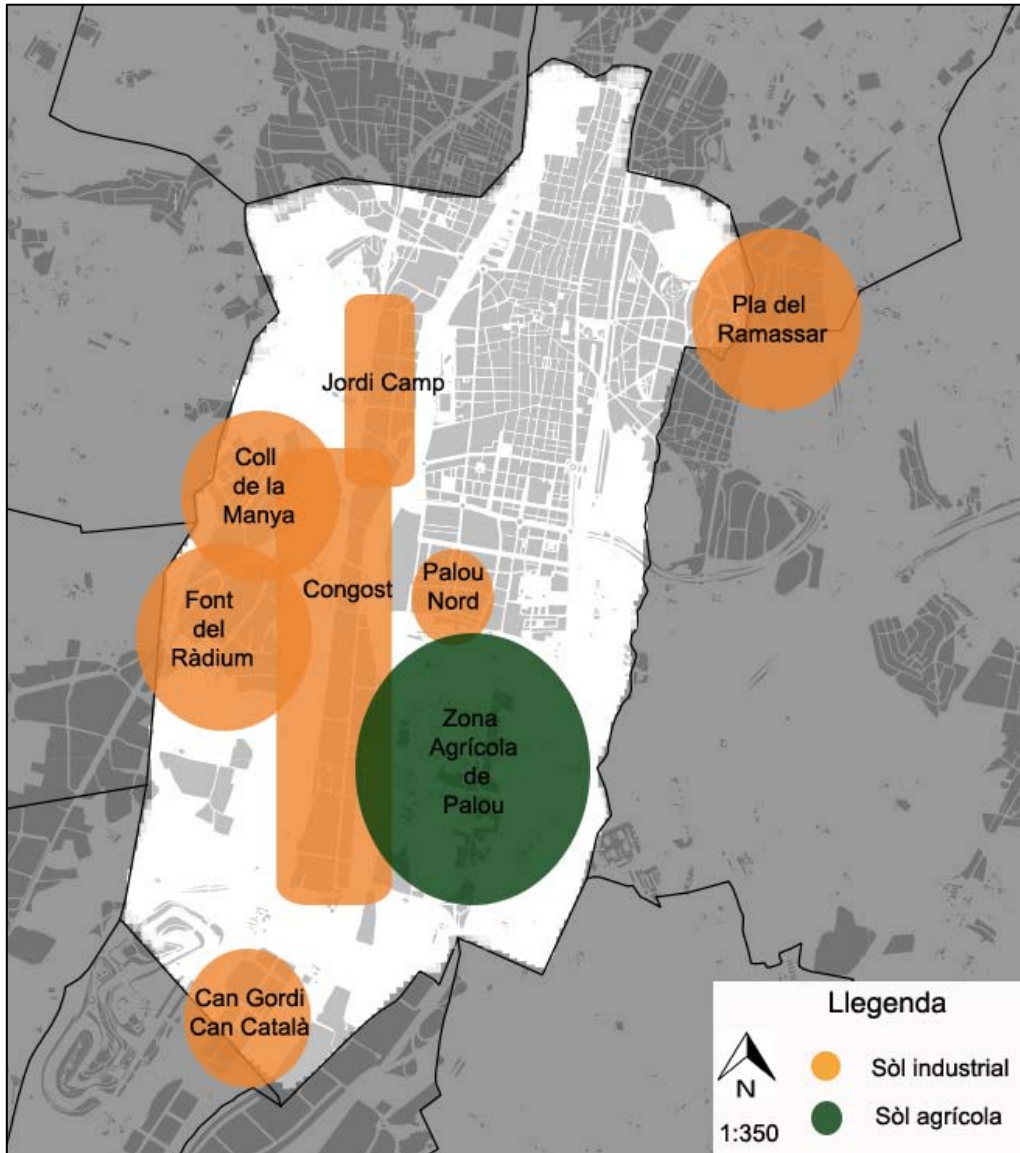
La ciutat de Granollers té una extensió de 14,9 km² i residia una població de 59.753 habitants l'any 2013. Limita amb les poblacions de Lliçà d'Amunt, Lliçà d'Avall, Parets del Vallès, Montmeló, Montornès del Vallès, Vilanova del Vallès, Canovelles, les Franqueses del Vallès i la Roca del Vallès.

El riu Congost creua de Nord a Sud la ciutat de Granollers i la divideix en dues parts. A la part de l'est el nucli urbà es situa al nord i en el sud es troba la zona rural de Palou, antic municipi incorporat el 1928. La zona oest té una franja urbanitzada però és el polígon industrial Congost l'ús que ocupa una major part del sòl. Així doncs, al Nord s'ubica la zona residencial, al Sud, una part industrial (marge esquerre) i una part agrícola (marge dreta).

Com a ciutat compacta, Granollers es caracteritza per una densitat de població important, 4.030 hab./km², amb un predomini d'habitatge plurifamiliar i barreja d'usos

i activitats dins d'una estructura urbana consolidada. Cal destacar la importància del sòl industrial, els set polígons industrials localitzats a l'entorn urbà suposen gairebé la meitat del sòl urbà, i la zona de Palou, com a sòl no urbanitzable i d'origen agrari que s'ha reservat per aquest.

Mapa 3. Sòl industrial i agrícola de Granollers.



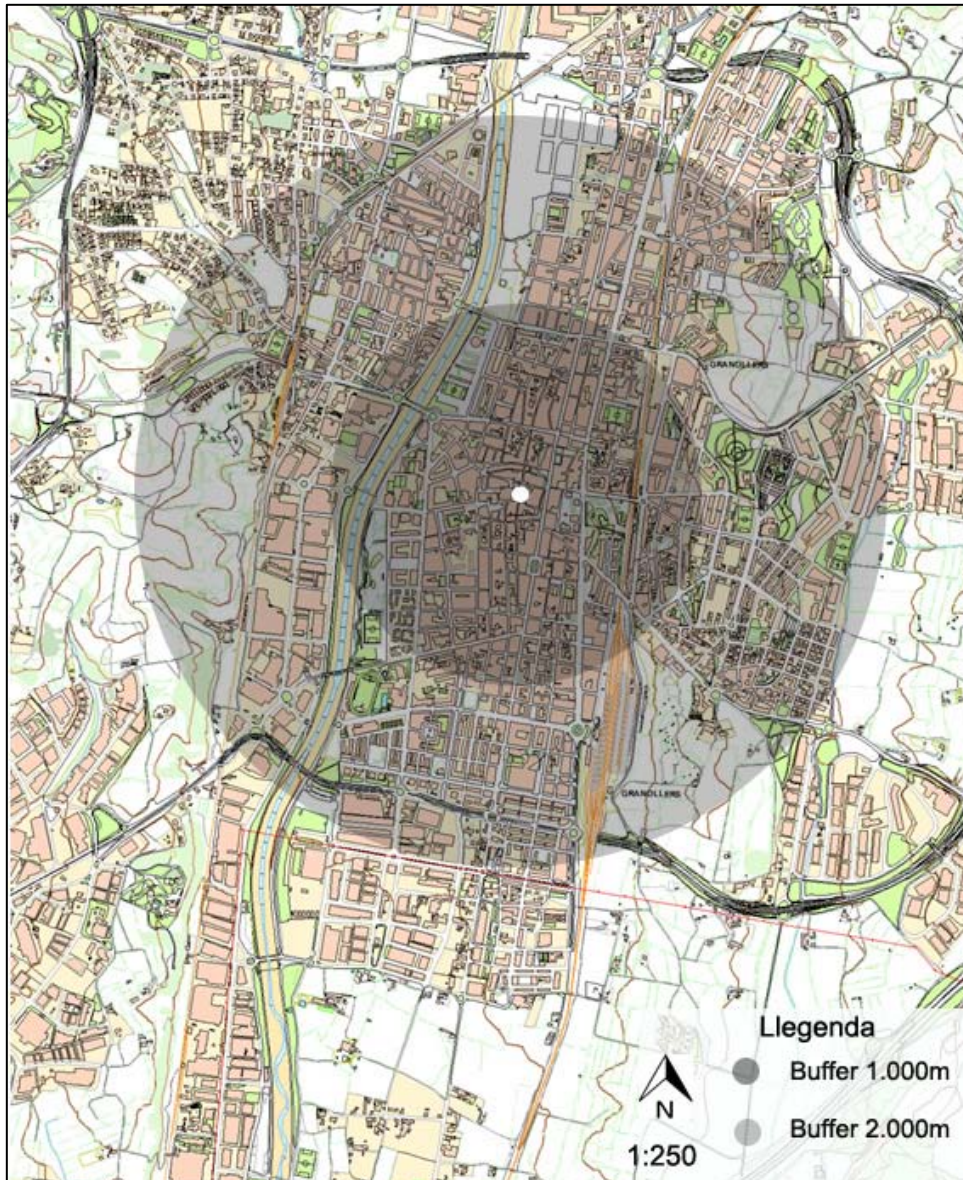
Font: Elaboració pròpia.

El nucli urbà de Granollers presenta unes mides de 3,5 km de llarg per 1 km d'amplada i una bona part de la ciutat és molt planera, situada a la vall del riu Congost. Aquests dos trets afavoreixen els desplaçaments tant a peu com en bicicleta.

El centre històric de la ciutat es conforma a l'entorn de la Plaça de la Porxada (punt de referència del mapa 4) i la major part dels carrers estrets de la seva rodalia han estat reconvertits en una zona de vianants en els darrers últims anys. Aquesta mesura adoptada i l'elevada activitat terciària que s'ubica en aquesta zona tenen com a

conseqüència que en el centre històric es concentrin un elevat nombre de vianants al llarg del dia (PMUG, 2009).

Mapa 4. Distàncies a peu des del centre de Granollers.



Font: Elaboració pròpia.

3.5.2. Població

La segona característica analitzada del municipi de Granollers és la població resident. Com mostra la taula 14 i la figura 13, al 2013, a Granollers hi havia un total de 2.871 infants de 10 a 14 anys. D'aquesta xifra 2.446 són nascuts en països de la Unió Europea i 425 són nascuts fora d'aquesta. Respecte els progenitors les majors concentracions d'extracomunitaris es produeixen en les edats compreses entre els 25 i 44 anys. En termes generals el 66% de la població se situa en edats compreses entre els 16 i els 64 anys, essent els menors de 16 anys un 17%, i els majors de 65 anys un 16% de la

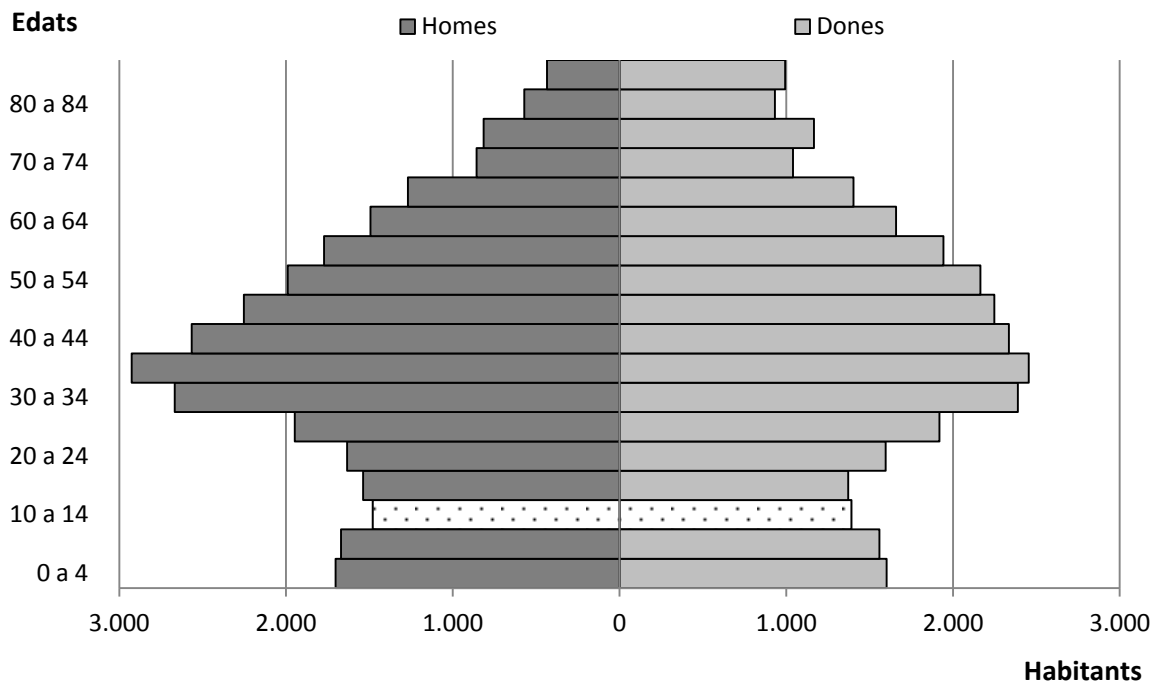
població. En xifres totals un 15% de la població de Granollers és d'origen extracomunitari, en el cas dels infants de 10 a 14 anys els extracomunitaris representen un 17% del total de població d'aquesta franja d'edat.

Taula 14. Població segons nacionalitat i edat (Any 2013, xifres absolutes).

Edats	Comunitaris	Extracomunitaris
De 0 a 4	2463	842
De 5 a 9	2824	405
De 10 a 14	2446	425
De 15 a 19	2454	456
De 20 a 24	2572	658
de 25 a 29	2780	1087
De 30 a 34	3568	1488
De 35 a 39	3991	1389
de 40 a 44	3952	949
De 45 a 49	3948	553
De 50 a 54	3825	329
De 55 a 59	3538	177
De 60 a 64	3049	104
De 65 a 69	2633	39
De 70 a 74	1866	31
De 75 a 79	1966	15
De 80 a 84	1497	6
85 i més	1425	3
Total	50797	8956

Font: Dades de l'Idescat.

Figura 13. Piràmide de població de Granollers (Any 2013).



Font: Dades del Idescat.

En relació amb les edats seleccionades per aquest estudi (10 a 12 anys) la taula 15, ofereix informació respecte al gènere i xifres totals que representen cadascuna de les edats escollides. Els nens són lleugerament superiors a les nenes en nombre d'efectius i són els de deu anys els més nombrosos de tots els seleccionats. Les dades obtingudes en el qüestionari als infants són similars, pel cas estudiat, els nens de 10 anys són lleugerament superiors a la resta d'edats triades, i els nens, en conjunt, són superiors a les nenes, com explicaré en el proper apartat de resultats. En relació amb la procedència dels progenitors en el meu estudi un 25% de la mostra amb pares i mares extracomunitaris difereix del 17% que representen els infants de 10 a 14 anys. Cal però especificar que en el meu cas la qüestió fa referència als seus progenitors i no pas al seu lloc de naixement. Per últim, destaco que la població d'infants de 10 a 12 anys a Granollers representa un 2,8% del total de persones residents al municipi.

Taula 15. Total de població per les edats seleccionades segons sexe (Any 2013, xifres absolutes).

Edats	Nens	Nenes	Total
10	314	264	578
11	294	261	555
12	296	289	585
Total	904	814	1718

Font: Dades de l'Idescat.

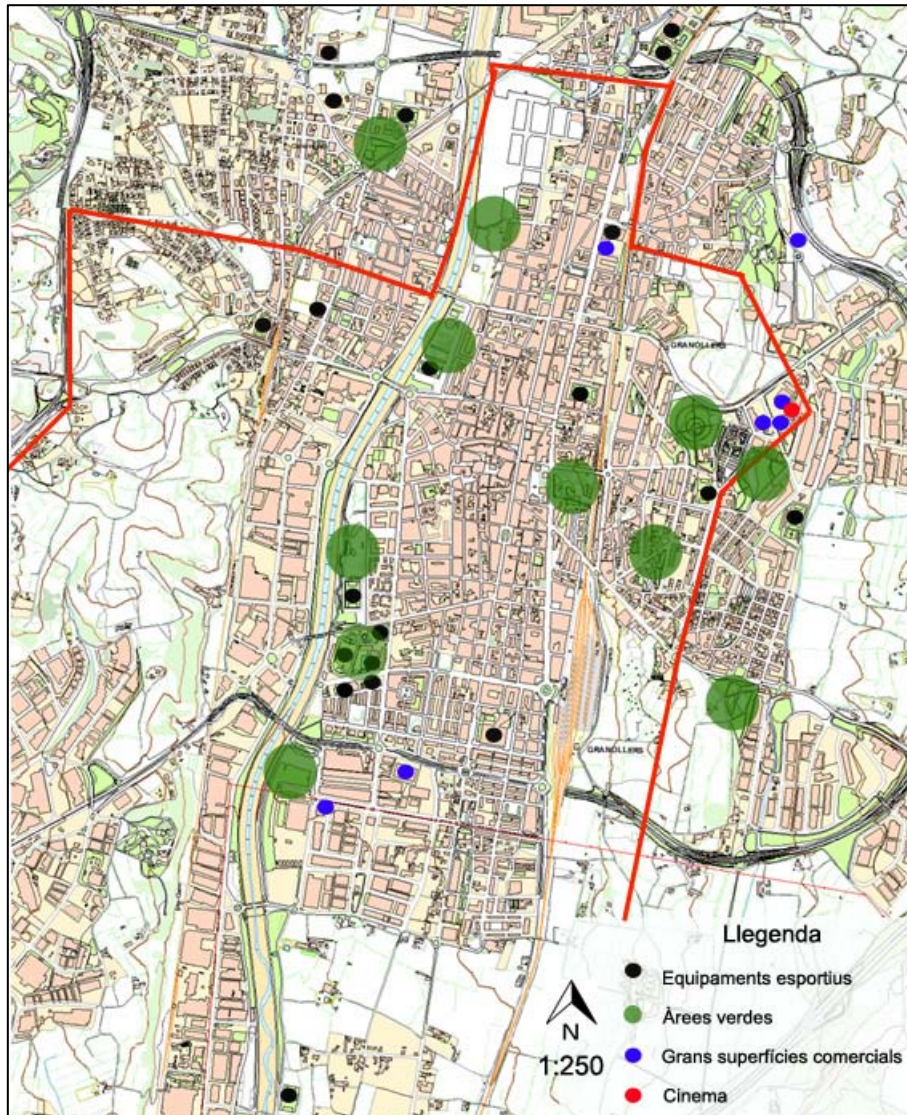
3.5.3. Distribució d'àrees verdes i equipaments

La tercera de les característiques que destaco sobre l'àmbit territorial és la distribució de grans àrees verdes i equipaments. Incideixo en que faig referència a espais o equipaments que per la seva vinculació als diferents desplaçaments analitzats en el qüestionari dels infants he cregut necessaris visualitzar i mostrar en el conjunt de la ciutat de Granollers i municipis continus. Concretament, dels primers indico la distribució de grans àrees verdes per passejar i jugar tant pels infants com per adults. Pels equipaments, em centro en aquells de tipus esportiu, el cinema i les grans superfícies comercials que es relacionen amb els trajectes no escolars analitzats. Les grans superfícies comercials les he inclòs degut a la seva localització a la perifèria del nucli per tal de denotar la relativa llunyania d'aquests comerços.

La ciutat presenta una estructura comercial molt diversificada i una activitat econòmica molt elevada en relació a la seva població, així mateix, és el centre comercial més important del Vallès Oriental. La seva estructura comercial està fortament especialitzada en compres de base diària, com la alimentació, el calçat o la roba, on el petit comerç al detall és hegemònic. També hi són molt abundants els establiments d'hostaleria, restauració, reparacions i estètica, però pateix la forta competència de Barcelona i de les grans superfícies comercials, gran part de les quals es troben al polígon d'activitats econòmiques del Pla de Ramassar.

Com es pot veure en el mapa 5 la majoria de les gran àrees verdes de la ciutat de Granollers s'ubiquen al marge dret del riu i la zona est del municipi. Dels 20 equipaments esportius seleccionats, 6 estan ubicats fora del terme municipal i la resta pertanyen a la localitat. La distribució a Canovelles i les Franqueses del Vallès, es concentren en la zona Sud dels seus termes municipals, pròxims a Granollers. Al Sud de Granollers s'hi concentren gran part dels equipaments de la ciutat, sis equipaments: piscines municipals, pistes d'atletisme, pavellons poliesportius i pistes de tennis; formant així una illa de la ciutat especialitzada en aquests serveis. Les grans superfícies comercials s'ubiquen principalment en dos polígons d'activitats econòmiques, Palou Nord, al Sud, i al Pla del Ramassar, a l'est del nucli. Val a dir que aquests s'ubiquen a la perifèria del nucli, el primer situat a l'altra banda de la ronda Sud, i el segon, compartit amb el terme municipal de les Franqueses del Vallès. Al polígon del Ramassar se situa l'únic cinema de la ciutat fet que pot condicionar, com explicaré més endavant, els desplaçaments realitzats per anar-hi.

Mapa 5. Distribució dels espais i equipaments relacionats amb els desplaçaments infantils analitzats.



Font: Elaboració pròpia.

3.5.4. Mobilitat a Granollers

La darrera característica presentada és la mobilitat al municipi. Amb la finalitat d'obtenir una panoràmica dels desplaçaments que es realitzen en la ciutat em centro en els trajectes interns, origen i destí al propi nucli, perquè és on s'insereixen els desplaçaments escolars dels infants i també alguns dels no escolars que he analitzat A partir de les dades extretes del Pla de Mobilitat Urbana de Granollers del 2009, realitzo una breu descripció de la mobilitat total i interna al municipi per tal de contextualitzar les meves pròpies dades.

En termes totals, en un dia feiner es realitzaven un total de 223.690 desplaçaments a Granollers. D'aquesta xifra, el 61% tenen com a origen i destí el mateix municipi, un 18% són generats a Granollers i finalitzats fora del terme municipal i un 20% són els

trajectes que atrau la ciutat, és a dir, tenen com a destinació Granollers. Segons aquestes dades els residents de Granollers realitzen 2,4 desplaçaments de mitjana en un dia feiner. Aquests recorreguts són realitzats en un 42% en vehicle privat, xifra per sota de la mitjana del Vallès Oriental, un 54%, segons l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana del 2006. Alguns dels motius que ofereix el Pla de Mobilitat Urbana de Granollers del 2009 (PMUG, 2009), per explicar l'elevada utilització del vehicle privat són:

- Facilitat d'aparcament en destinació. Centres de treball com els polígons d'activitat econòmiques disposen d'una elevada oferta d'aparcament.
- Manca d'alternatives de transport, que actualment moltes ciutats com Granollers estan començant a introduir (línies de transport públic a polígons, xarxa de carrils bicicleta...).
- Manca de percepció dels costos reals del viatge en cotxe (molt més car que el transport públic, sempre que aquest sigui eficient i competitiu).

En relació amb la mobilitat interna, 138.154 desplaçaments són realitzats en un dia feiner, dels quals el 71% són realitzats a peu. Aquesta xifra, prop de 110.000 trajectes, per un 89%, tenen com a origen i destí Granollers. Algunes de les justificacions que apunten en el propi document (PMUG, 2009) són les següents:

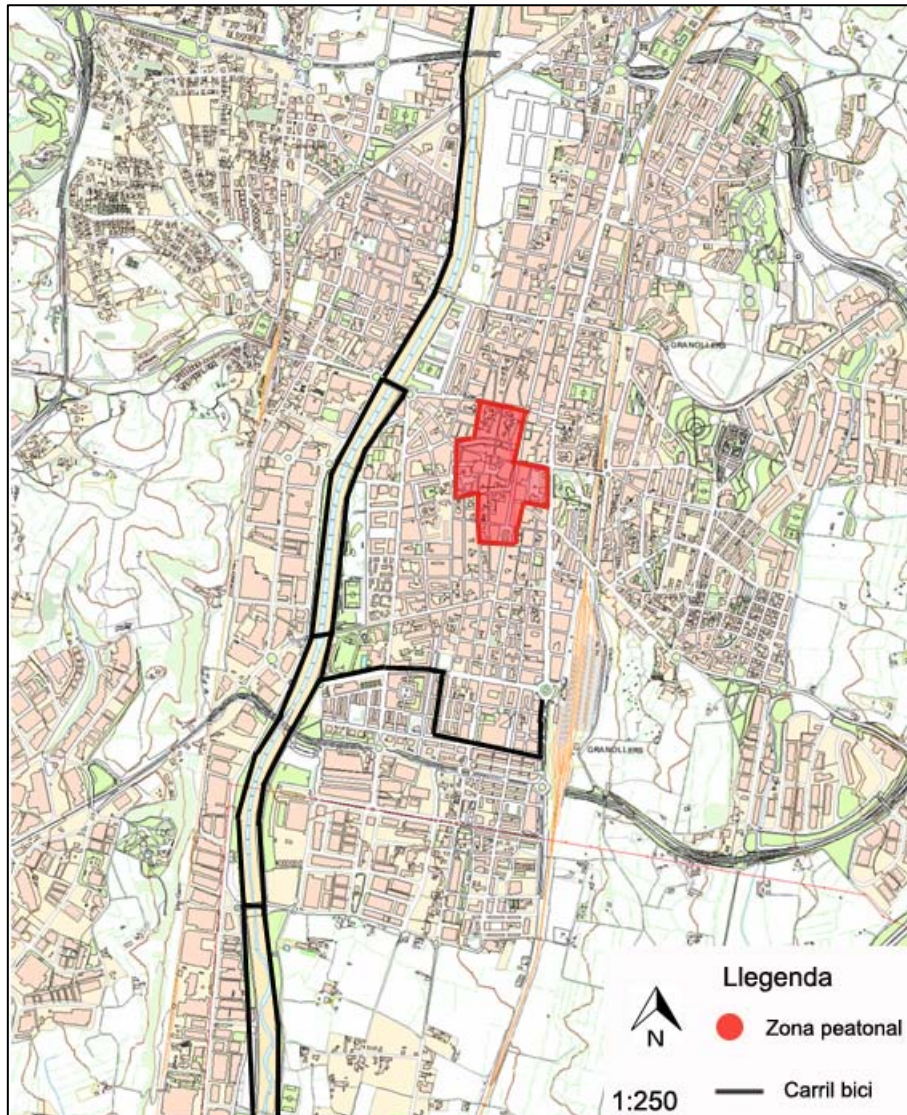
- Els pendents moderats del centre de la ciutat i els polígons industrials del costat oest del riu Congost.
- El model de ciutat compacte que des de fa anys està aplicant Granollers en la seva planificació urbanística, propicia que no sigui necessari la utilització del cotxe per accedir a qualsevol destinació.
- Les ampliacions dels espais exclusius per a vianants, zones de prioritat invertida, creació de zones de passeig, millora de les voreres i de la seguretat vial en els últims anys, han afavorit la utilització d'aquest mode de transport.
- Les dificultats per moure's en cotxe a l'interior de la ciutat cada vegada s'incrementen (preus de la benzina, tarifes per aparcar, poques possibilitats d'aparcament gratuït...).

Un altre dels trets destacats en aquest document és la baixa utilització del transport públic, autobusos, comparat amb altres ciutats de la Regió Metropolitana de

Barcelona. Aquesta reduïda utilització del transport públic s'explica pel gran nombre de desplaçaments realitzats a peu i també per la freqüència dels autobusos i el seu temps en realitzar els trajectes, els quals el propi PMUG detecta com poc competitiu (*Veure quadre de temps d'espera en annex*). En relació amb la utilització de la bicicleta el propi document declara que no és molt elevada, menys d'un 1% dels desplaçaments interns són efectuats en aquest mitjà.

La baixa utilització de la bicicleta com a mitjà de transport en la ciutat de Granollers ressalta encara més analitzant l'estructura de carrils bici existent. Com es pot comprovar amb el mapa 6 la debilitat de la xarxa de carrils bici és evident. Aquesta cobreix molt bé l'entorn del riu, facilita els accessos als diferents polígons industrials localitzats, però queda reduïda pràcticament a un eix transversal a la zona Sud del municipi que connecta el riu i les zones esportives fins l'estació de ferrocarrils de Granollers-Centre. Per la resta del municipi la bicicleta ha de conviure amb els vehicles o els vianants depenent dels carrers i zones. La zona peatonal com es pot comprovar afecta al centre històric del nucli prenent com a referència la plaça de La Porxada ubicada al centre d'aquesta zona per vianants i s'expandeix com una taca d'oli pels carrers circumdants. Aquesta àrea com detecta el Pla de Mobilitat és la zona que concentra un major nombre de vianants al dia.

Mapa 6. Zona peatonal i carrils bici existents.



Font: Elaboració pròpia.

3.5.5. La zona única educativa de Granollers

L'elecció de l'escola i la seva ubicació és important per comprendre quins desplaçaments realitzaran els infants i els seus progenitors en el futur. L'admissió en les escoles es fa en funció d'uns barems de prioritització fixats pel Departament d'Ensenyament de la Generalitat de Catalunya. Aquests responen a certs criteris entre els quals la proximitat entre el centre educatiu i la llar de l'alumne n'és un.

Aquesta proximitat és important per comprendre com poden realitzar els infants els seus desplaçaments escolars. En la ciutat de Granollers s'aplica un criteri de zona única escolar. Segons aquest criteri es pot triar qualsevol escola del municipi independentment de la seva ubicació. Un infant pot anar a un col·legi que estigui situat a l'altra punta de la ciutat sense perdre punts en la prioritització per la seva admissió. Per tant, afavoreix la llibertat d'elecció dels progenitors, els quals poden escollir

l'escola pel seu projecte educatiu o preferències personals, i no es veuen obligats a escollir la més propera.

Els barems de prioritats d'admissió a Granollers són els següents:

1. Existència de germans/es escolaritzats/des al centre; pares/mares que hi treballen o germans escolaritzats en centres adscrits (Instituts de Granollers). 40 punts.
2. Viure a Granollers. 30punts.
3. No viure-hi, però sí treballar a Granollers. 20punts.
4. Renda anual de la unitat familiar. 10 punts.
5. Discapacitat de l'alumne/a, pare, mare o germans (igual o superior al 33%).10 punts.

És important ubicar aquests criteris en el continu urbà de Granollers, perquè encara que no es visqui a Granollers, treballant al municipi, s'aconsegueixen uns punts que per infants que no siguin de la ciutat poden significar estudiar en una escola de Granollers. En altres paraules, nens i nenes que viuen a Canovelles, la Roca del Vallès o les Franqueses, però que els seus progenitors treballen a Granollers tenen opcions de poder ser admesos en les escoles de la ciutat. Aquest fet encara es pot consolidar més si algun germà o germana ja hi és present en l'escola.

Per tant, la zona única afecta a tot el continu urbà de manera significativa ja que pot afavorir les opcions de ser admesos en una escola de Granollers a infants que no viuen pròpiament en el municipi. La gran oferta de places concertades i privades existents a la ciutat, encara afavoreix més les possibilitats dels infants no residents en la localitat d'obtenir una plaça perquè en algunes escoles queden vacants susceptibles de ser cobertes per aquest "excedent" de fora el municipi.

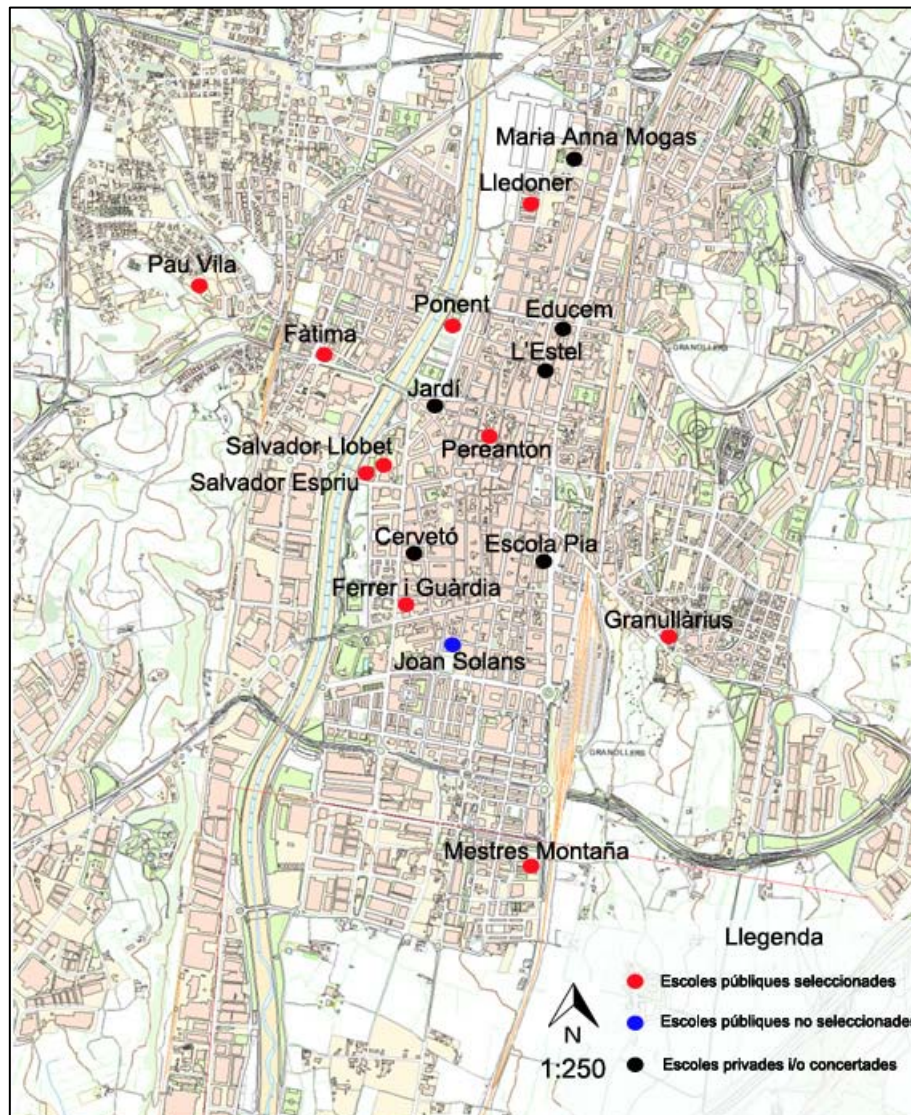
3.6. Escoles d'infantil i primària del municipi

El municipi de Granollers compta amb 17 escoles que imparteixen educació infantil i primària. D'aquesta xifra 11 són públiques i 6 són concertades i/o privades. La distribució d'aquests centres com mostra el mapa 7 es concentra al centre del nucli. En aquest mapa apareixen en vermell aquelles escoles públiques que han participat en el meu estudi, en blau l'única escola que no va participar i en negre, les escoles concertades i/o privades que no han format part d'aquest estudi.

La zona centre presenta una bona oferta d'escoles, la qual sembla reduir-se a mesura que analitzem els barris i zones ubicades al Nord, Sud, Est i Oest, del centre. En aquest sentit en la zona Nord del nucli dues escoles són presents, una pública (Lledoner) i una

concertada (Maria Anna Mogas). La zona Sud pot considerar-se la més deficitària en aquest sentit ja que tan sols l'escola Mestres Montaña s'ubica en aquesta zona i la més propera d'aquesta ja es troba gairebé en la zona centre (Joan Solans). A la banda Oest de la ciutat s'ubiquen les escoles Fàtima i Pau Vila, aquesta darrera situada al barri de Can Gili, donant cobertura a una part del municipi de Canovelles. A la banda Est, l'escola Granullàrius és l'única d'aquesta zona.

Mapa 7. Escoles d'infantil i primària a Granollers.

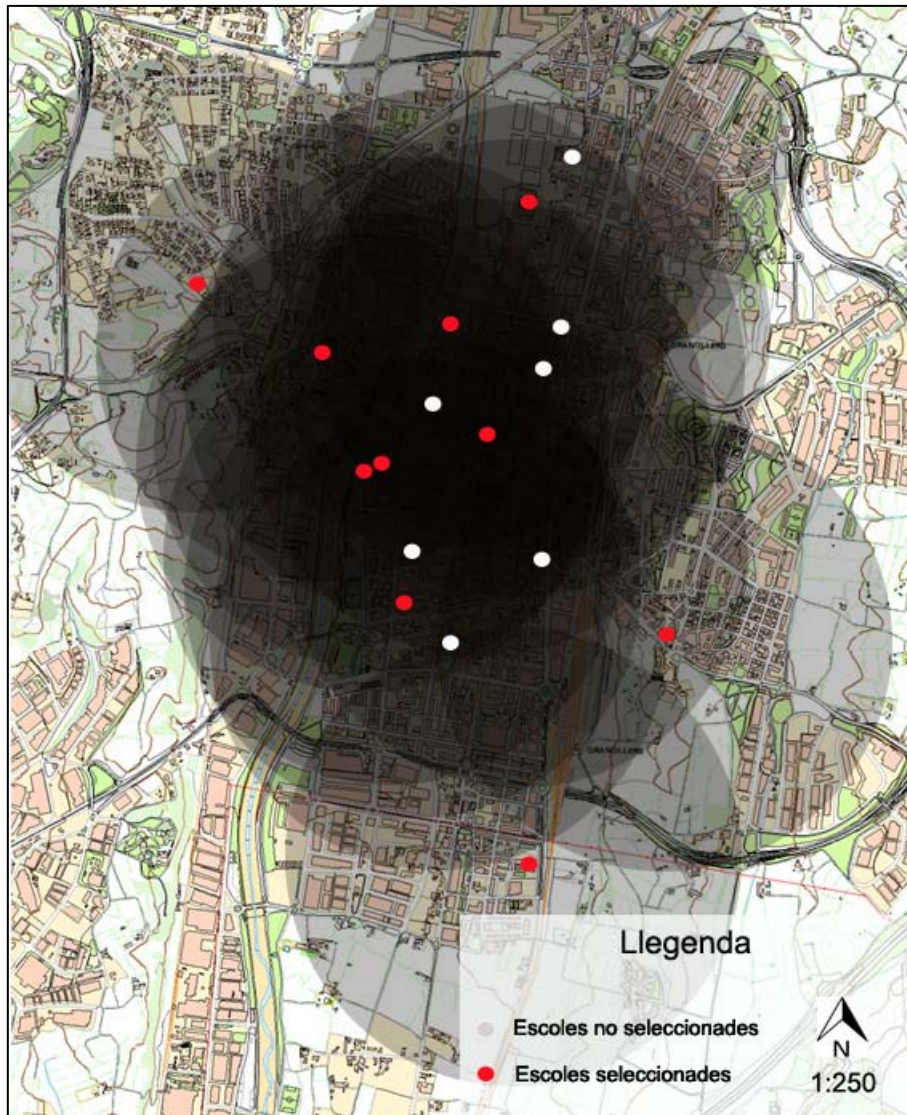


Font: Elaboració pròpia.

Es pot afirmar que hi ha una certa concentració de l'oferta educativa al municipi de Granollers en la zona centre en detriment de les àrees més allunyades on disminueix considerablement. Aquesta concentració de l'oferta queda demostrada pel mapa 8, on he realitzat buffers de distància de 1.000 metres (menys de 20 minuts a peu), a partir de cadascuna de les escoles de la ciutat. Com es pot observar el centre queda enfosquit degut a que molts dels col·legis es troben ubicats molt a prop els uns amb els

altres deixant les zones de la ciutat allunyades del centre més clares denotant aquesta menor cobertura. Destaco la ubicació de l'escola Mestres Montaña (escola més al Sud del municipi) la qual està situada a més de 1.000 metres de qualsevol altra escola.

Mapa 8. Distàncies des de les diferents escoles (Buffers de 1.000 metres).



Font: Elaboració pròpia.

3.6.1. Característiques de les escoles seleccionades

En aquest apartat explico els deu col·legis que han participat en el meu estudi a partir de la seva proximitat als transports públics, la xarxa de carrils bici i la seva àrea de proximitat (calculada a partir dels buffers de distància del mapa 8).

1. Escola Pau Vila

Escola ubicada al barri de Can Gili situada a l'extrem oest de la ciutat. Es troba allunyada dels carrils bici i compta amb una parada d'autobús (línia 1) al propi barri de

Can Gili (*Veure mapa línies d'autobús a l'annex*). La seva àrea de proximitat és compartida amb l'escola Fàtima i abasta a una part del municipi de Canovelles.

2. Escola Lledoner

De creació recent (2005), es va ubicar en la zona Nord de Granollers, on fins el moment només una escola concertada era present. No és propera als carrils bici però compta amb una parada d'autobús de la línia 21 molt propera al centre (*Veure mapa línies d'autobús a l'annex*). La seva àrea de proximitat és compartida amb l'escola pública Ponent, tot i que aquesta està situada més al Sud.

3. Escola Fàtima

Ubicada a l'oest de la ciutat és propera al centre de la ciutat i la seva parada d'autobús és compartida per les línies 1 i 3 (*Veure mapa línies d'autobús a l'annex*). Els carrils bici queden relativament a prop (250 metres) i la seva àrea de proximitat és totalment compartida amb les escoles Pau Vila, Salvador Llobet, Salvador Espriu, Ponent i Pereanton.

4. Escola Granullarius

Situada a l'Est de la ciutat és l'única en aquesta zona. Els carrils bici queden força allunyats de la seva posició i compta amb la parada d'autobús de la línia 1 al costat (*Veure mapa línies d'autobús a l'annex*). Comparteix una part de la seva àrea de proximitat amb les escoles Pereanton, Ferrer i Guàrdia i Mestres Montaña. En aquest cas la seva àrea dóna abast al barri de la Torreta, el qual pertany a la Roca del Vallès.

5. Escola Mestres Montaña

Localitzada al Sud de la ciutat és l'única en aquesta zona. Els carrils bici queden allunyats però compta amb una parada d'autobús per les línies 21 i 22 (*Veure mapa línies d'autobús a l'annex*). La seva àrea de proximitat és lleugerament compartida amb les escoles Granullarius i Ferrer i Guàrdia ubicades més al nord-oest i nord-est respectivament.

6. Escola Ferrer i Guàrdia

Ubicada a la zona centre-sud és relativament a prop dels carrils bici i compta amb una parada propera coberta per les línies 1 i 3 d'autobús (*Veure mapa línies d'autobús a l'annex*). La seva àrea de proximitat es solapa en la seva totalitat amb les escoles Salvador Llobet, Salvador Espriu, Pereanton, Ponent, Fàtima, Mestres Montaña i Granullarius.

Les següents quatre escoles que han format part del meu estudi s'ubiquen totes al centre de la ciutat i són molt properes les unes de les altres. En aquest sentit totes

comparteixen la seva àrea de proximitat motiu pel qual només especificaré la seva situació respecte els carrils bici i el transport públic.

7. Escola Ponent

Ubicada al costat del riu és propera als carrils bici i compta amb una parada d'autobús relativament a prop de la línia 3 (*Veure mapa línies d'autobús a l'annex*).

8 i 9. Escoles Salvador Llobet i Salvador Espriu

Ubicades totes dues al costat del riu són pròximes als carrils bici i compten amb una parada d'autobús al davant de les línies 1 i 3. Totes dues escoles estan separades per menys de 100 metres i tots dos patis estan a tocar l'un de l'altre.

10. Escola Pereanton

Aquesta és l'única de les escoles situades dins la zona peatonal de Granollers. El seu accés es possible a peu o bé per vehicles i veïns autoritzats. No es troba a prop dels carrils bici i les parades d'autobús queden relativament allunyades (5 minuts a peu).

3.7. Polítiques, normatives i projectes relacionats amb la mobilitat infantil a Granollers

En aquest apartat enumero les polítiques i normatives aplicades en matèria de mobilitat atorgant rellevància a les mesures que més incideixen sobre el col·lectiu infantil. Dues fonts bàsiques han estat consultades, el Pla de Mobilitat Urbana de Granollers del 2009 i el Pla Local de la Infància i l'Adolescència. A més, afegeixo aquells projectes o instruments relacionats amb el col·lectiu infantil i la seva mobilitat, com són el Consell d'Infants i els dos projectes de "Ciutats Educadores" i "Ciutat Amiga de la Infància" on el municipi participa i es troba vinculat i que impliquen mesures de participació dels infants en aspectes de la ciutat i la mobilitat.

3.7.1. Pla de Mobilitat Urbana de Granollers (PMUG)

El propòsit d'aquest instrument és aconseguir millorar l'accessibilitat i reduir els impactes negatius del transport. Per assolir-los el PMUG de Granollers adopta sis objectius principals:

- Configurar un sistema de transport més vinculat a la relació cost – eficiència per millorar la competitivitat del sistema productiu nacional.
- Augmentar la integració social i l'accessibilitat més universal.
- Incrementar la qualitat de vida dels ciutadans.
- Millorar les condicions de salut dels ciutadans.
- Més seguretat en els desplaçaments.
- Establir unes pautes de mobilitat més sostenibles.

Aquests objectius són aplicables al conjunt de la ciutadania de Granollers i per tant, les mesures adoptades són per tota la població. De la normativa, projectes i mesures aplicades en matèria de mobilitat a Granollers, el projecte de camins escolars impulsat per l'Associació Cultural de Granollers al 1995 és el més rellevant. Aquest es pot considerar el pioner en mobilitat infantil, inicialment dirigit a modificar i millorar l'accessibilitat a totes les escoles de Granollers. Aquestes mesures consistien en prioritzar als vianants, sobretot els infants, en els entorns escolars. La creació de voreres més amples, nous passos de vianants, semàfors, ressaltos, totes amb la finalitat de facilitar els desplaçaments a peu i reduir l'ús del vehicle privat.

Aquest projecte primerament s'implantà en l'illa i carrers propers a les escoles i a mesura que van passar els anys es va anar estenent a carrers més allunyats. Com a resultat d'aquest procés les diferents taques de zones d'actuacions van acabar unint-se i actualment no es pot parlar de camins escolars sinó d'un projecte integral que abasta tota la ciutat. Tanmateix, com tot projecte i mesures aplicades hi ha carrers o zones que encara són susceptibles de millorar en aquest sentit, però es pot afirmar que respecte a la seguretat vial i accessos a les escoles, la ciutat de Granollers fa anys que va apostar per millorar-ne les condicions.

3.7.2. Pla Local de la Infància i l'Adolescència (PLIA)

El segon dels plans consultats (PLIA, 2011) se centra en ordenar i definir les actuacions municipals en matèria d'infància i adolescència, així com implicar els diferents agents socials del territori, als infants i als adolescents en una estratègia conjunta d'actuació i participació. El seu objectiu és impulsar polítiques destinades a millorar les condicions de vida dels infants i dels adolescents de Granollers i per aquest motiu incideix en àmbits com l'educació, la salut, la seguretat, etc.

A continuació, enumero els aspectes més rellevants del PLIA que estan relacionats amb la meua temàtica d'estudi:

- Granollers no té punts negres des del punt de vista de la seguretat dels infants i adolescents, malgrat en algun cas s'hagi hagut d'intervenir per atracaments amb intimidació a menors o tinença de drogues i danys al mobiliari urbà.
- Respecte la circulació i la mobilitat dels infants, sempre que s'ha detectat una zona insegura per als vianants, i especialment per als infants, s'hi ha intervingut.
- L'espai públic i el mobiliari urbà no estan pensats per a l'ús dels infants, manquen lavabos i canviadors.

- La ciutat no està pensada per facilitar la mobilitat dels infants, perquè el disseny d'alguns espais es fa més pensant en el seu manteniment i dificultant certs usos socials. Un exemple és la prohibició de jugar a pilota en gairebé totes les places i parcs creant conflictes de competitivitat per l'espai segons els col·lectius. Conseqüència d'aquests dissenys és que els infants estan moltes hores tancats a casa perquè l'espai públic no es propici per fer activitats i en alguns casos fins i tot és percebut com una amenaça.
- Respecte als parcs i àrees de joc infantil cal revisar els jocs segons les franges d'edat, a nivell infantil està bé, però pels adolescents hi manquen jocs o espais. Com a solució es planteja implicar als infants i adolescents en el disseny de l'espai públic.
- La mobilitat pels infants és força segura a la zona del Centre, sobretot en la zona de vianants, però en altres àrees no tant. Cal fomentar una ciutat més amable pels infants amb una major promoció dels carrils bici.

Així, doncs, la incorporació de la perspectiva de la infància en totes les polítiques municipals i potenciar l'accés de tots els infants i adolescents a tots els serveis que es poden considerar necessaris per al seu ple desenvolupament són recollits en el PLIA. Aquest document també constata que cal tenir present una perspectiva de gènere i les diferents necessitats segons les franges d'edat.

3.7.3. Consell d'Infants

Aquest òrgan de participació ciutadana té com a finalitat que els infants siguin consultats i escoltats en relació amb temes de la ciutat que els afecten directament. Aquest es va crear al 2001 i està format per 17 infants d'entre 11 i 12 anys, escollits de cada escola del municipi.

Cada curs escolar el Consell treballa diferents temàtiques i aspectes de la ciutat que els afecten i a través d'ell opinen i expressen les seves preocupacions. En relació amb la mobilitat infantil, aquest va participar en el Pla de Mobilitat Urbana de Granollers i a continuació ofereixo, breument, les seves principals aportacions:

- En relació amb els carrils bici creuen n'hi hauria d'haver més i també més aparcaments segurs per a bicicletes.
- Respecte els vianants calen voreres més amples i millor il·luminació.
- Sobre els semàfors opinen que haurien de fer també senyals acústiques.
- Caldria controlar més els cotxes aparcats en doble fila i en passos de vianants. Indiquen que hi ha passos propers a les escoles que els conductors no respecten.

- Sobre els espais públics expliquen que en les places i parcs hi ha sorralles i jocs per infants petits però no coses pensades per la seva edat (porteries, cistelles, etc.). Proposen obrir els caps de setmana i en horari no lectiu els patis de les escoles per tenir un espai on jugar, tot tenint cura de les instal·lacions. Per últim comenten que falten espais per jugar a pilota.

Una altra de les aportacions del Consell d'Infants és la seva participació en el PLIA, (2011) dels quals enumero les opinions més interessants:

- Els infants valoren positivament la zona de vianants i els espais amb voreres amples i sense cotxes.
- Els carrers amb brutícia i les voreres estretes els dificulten l'ús dels espais públics i destaquen dificultats per orientar-se en algunes zones.
- Valoren molt positivament alguns parcs i places per estar i jugar amb els amics i familiars.
- Apunten la inseguretat que pateixen en alguns carrers i gent poc cívica que fa malbé el mobiliari urbà i embruten el carrer.
- Manquen àrees de joc infantil per la franja de 10 a 12 anys, caldria revisar la situació i els jocs.
- La brutícia i la gent poc cívica són els elements negatius més citats pels infants.

Aquest òrgan consultiu és una de les polítiques adoptades a Granollers més interessants de cara a fomentar la participació dels infants. Aquests el valoren molt positivament perquè és l'espai on les seves opinions i comentaris són escoltats pels adults, per tant, un espai on poden exercir un poder i incidir en aspectes de la ciutat que els afecten com a ciutadans.

3.7.4. Ciutat educadora

La ciutat de Granollers des de l'any 1992 forma part de l'Associació Internacional de Ciutats Educadores (AICE). La seva adhesió comporta per a la ciutat adquirir un compromís institucional i ciutadà pel compliment dels principis fonamentals de la Carta de Ciutats Educadores (CCE).

En principi, aquest projecte com el seu propi nom indica està més relacionat amb l'educació i l'ensenyament, en general, però destaco tres dels articles d'aquest document que es troben vinculats amb temes de mobilitat i espai públic:

Article 8

La transformació i el creixement d'una ciutat hauran d'estar presidits per l'harmonia entre les noves necessitats i la perpetuació de construccions i símbols que constitueixen referents clars del seu passat i de la seva existència.

La planificació urbana haurà de tenir en compte el gran impacte de l'entorn urbà en el desenvolupament de tots els individus, en la integració de les seves aspiracions personals i socials i haurà d'actuar contra la segregació de generacions i de persones de diferents cultures, les quals poden aprendre molt les unes de les altres. L'ordenació de l'espai físic urbà atindrà les necessitats d'accessibilitat, trobada, relació, joc i esbarjo i un major apropament a la natura. La ciutat educadora atorgarà una cura especial a les necessitats de les persones amb dependència, en la planificació urbanística i d'equipaments i serveis, amb la finalitat de garantir-los un entorn amable i respectuós amb les limitacions que puguin presentar, **sense que hagin de renunciar a la màxima autonomia possible.**

Article 10

El govern municipal haurà de dotar la ciutat dels espais, equipaments i serveis públics adients al desenvolupament personal, social, moral i cultural de tots els seus habitants, **amb atenció especial a la infància i la joventut.**

Article 11

La ciutat haurà de garantir la qualitat de vida de tots els seus habitants. Això suposa l'equilibri amb l'entorn natural i el dret a un medi ambient saludable, a més del dret a l'habitatge, al treball, a l'esbarjo i al transport públic, entre d'altres. Al mateix temps, promourà de manera activa **l'educació per a la salut i la participació de tots els seus habitants en bones pràctiques de desenvolupament sostenible.**

Aquest projecte és un altre nexa d'unió entre l'educació dels infants, la seva mobilitat i la ciutat. És interessant ja que denota un compromís de les administracions locals per fomentar i millorar els entorns i espais en general, però també aquells més relacionats amb la infància i la joventut.

3.7.5. Granollers, Ciutat Amiga de la Infància⁷

La iniciativa de les Ciutats Amigues de la Infància està liderada per UNICEF, en aquest cas pel Comitè Espanyol, i és un instrument al servei de la promoció i implantació dels Drets Humans i de la Convenció dels Drets dels Infants en els pobles i ciutats.

La definició que fa UNICEF d'una ciutat amiga de la infància (CAI) és que ha de garantir el dret de la infància respecte a:

- Influir sobre les decisions que es prenen en el seu municipi.
- Expressar la seva opinió sobre el municipi si ho desitgen.

⁷ Projecte Ciutat Amiga de la Infància (2015).

- Participar en la seva família, comunitat i la vida social del municipi.
- Rebre serveis bàsics de salut, educació i protecció.
- Tenir accés a aigua potable i serveis de neteja urbans adequats.
- Ser protegit/da de l'explotació, violència i els abusos.
- Passejar segur pels carrers on viu.
- Trobar-se amb amics i jugar.

Aquests drets que ha de garantir als infants es corresponen amb cinc criteris bàsics de la política local a favor de la infància i la adolescència:

1. Aplicació i difusió de la Convenció sobre els Drets dels Infants.
2. Política sectorial, integral, transversal i continua.
3. Participació infantil i adolescents.
4. Aliances locals en favor de la Infància i la Adolescència (ALIA).
5. Col·laboració estable entre el Govern Local i UNICEF Comitè Espanyol.

Sota aquestes premisses, obtenir el segell CAI significa que Granollers com a municipi ha realitzat accions de millora de la gestió urbana i mediambiental dirigides a facilitar als infants i les seves famílies un entorn saludable i funcional que contribueixi a millorar la seva qualitat de vida.

En aquest sentit, el Consell d'Infants i el PLIA, comentats anteriorment, són instruments i òrgans amb la finalitat de donar veu i fer participar als infants respecte les decisions que afecten el seu entorn, en tant, que indiquen accions i proposen mesures per millorar les condicions de vida dels infants. Entre aquestes millores la seva pròpia mobilitat també influeix en aquesta qualitat de vida.

La menció CAI ha estat atorgada a la ciutat de Granollers en el 2014 i els dos aspectes més destacats van ser l'elaboració del PLIA i la seva consulta i difusió online per a tota la ciutadania, i el Consell d'Infants com a "veu" dels infants del municipi i instrument de participació en les decisions de la ciutat.

3.8. Unes reflexions sobre l'àmbit d'estudi

Una primera idea de l'àmbit d'estudi és que aquest ha de ser llegit en clau de continu urbà. És cert que la meua anàlisi se centra en les escoles de primària i infantil públiques de Granollers i per aquesta raó la rellevància de la ciutat de Granollers, però la zona única escolar facilita que infants dels municipis propers puguin accedir a escoles de la ciutat. Un altre aspecte a considerar és que el nucli urbà és compacte, 3,5km de Nord a Sud i 1km d'Est a Oest i té un relleu planer. Aquests dos factors afavoreixen els desplaçaments a peu o en bicicleta degut a que les distàncies són curtes i no presenten grans pendents que dificultin la seva realització.

La distribució de les escoles per la ciutat garanteix una cobertura a tot el municipi i una relativa proximitat d'aquestes. No hi ha una zona o barri que quedi més lluny del rang de 20 minuts a peu d'una escola de primària pública, per tant aquesta distribució també afavoreix anar caminant fins l'escola. Tot i aquesta proximitat, l'oferta educativa s'intensifica més en la zona centre del nucli urbà. Malgrat aquesta distribució propera dels centres educatius, l'aplicació de la zona única escolar relega a un segon terme aquest tret. Això pot significar un augment en la distància dels desplaçaments i en el seu temps de realització comportant un possible canvi en el mode emprat en cas d'escollir una escola allunyada de la llar. Una altra de les conseqüències negatives d'aquest criteri d'elecció comentat per Guinart (2015), és que Granollers està entre els deu municipis amb més segregació escolar de tota Catalunya.

Les polítiques i normatives aplicades en el municipi al llarg dels últims 20 anys, ja sigui a través de la pròpia administració local o altres agents, han apostat per un model de mobilitat on es prioritza als vianants, inicialment en les zones pròximes a les escoles, però paulatinament estès fins assolir gairebé tota la ciutat.

En conclusió, em refermo en el fet que la ciutat de Granollers és un cas excepcional en la mobilitat dels infants entre els municipis d'arreu de Catalunya i Espanya. La intersecció entre la seva morfologia urbana, ubicació geogràfica i mesures adoptades converteixen aquesta ciutat en un referent per d'altres municipis que vulguin fomentar una mobilitat més activa i saludable entre els seus ciutadans i especialment entre els seus infants. Per totes aquestes raons els resultats obtinguts, oferts en el proper capítol de resultats, han de ser interpretats sota aquesta perspectiva d'un territori que físicament i políticament afavoreixen els desplaçaments a peu i en bicicleta, en definitiva, una mobilitat activa en detriment de la utilització dels mitjans motoritzats.

RESULTATS

“Considero impossible conèixer les parts sense conèixer el tot i conèixer el tot sense conèixer particularment les parts“

Blaise Pascal (1623-1662)
Científic, filòsof i escriptor francès

4.1. Introducció

En aquest capítol presento els resultats obtinguts a partir dels diferents exercicis pràctics realitzats. Aquests els divideixo en tres eixos temàtics principals:

1. Desplaçaments quotidians
2. Autonomia dels infants en els desplaçaments quotidians
3. Percepció de la mobilitat infantil

En el primer eix descriu la mobilitat dels infants de cinquè i sisè curs escolaritzats en escoles de primària públiques del municipi de Granollers. Per tal d'obtenir un marc dels hàbits i pautes de mobilitat infantil, donar resposta a les preguntes de recerca entorn a les característiques dels seus recorreguts habituals i poder afirmar o descartar les hipòtesis plantejades, realitzo aquesta caracterització a partir dels seus desplaçaments quotidians dividits en dues categories: escolars i no escolars.

Aquestes dues categories són analitzades amb tres variables independents: gènere, curs acadèmic i procedència dels progenitors; aquestes es creuen amb les diferents característiques d'aquests desplaçaments: modes de transports utilitzats per arribar i sortir de l'escola, duració dels trajectes a l'escola, recorreguts en dies de pluja, i també amb els motius de tipus no escolar (com anar a comprar, passejar a peu, visitar a familiars, activitats esportives i culturals, passejar en bicicleta).

El segon eix està centrat en l'autonomia dels infants. És a dir, com els infants enquestats realitzen els seus trajectes, sols o bé acompanyats d'adults als diferents llocs, són preguntes que obtenen la seva resposta en aquest eix. Tanmateix, les informacions resultants provenen de l'enquesta, directament i indirectament, a través dels indicadors de llibertat i permissibilitat.

El tercer eix està relacionat amb la percepció i opinió dels infants i progenitors vers els riscos i inseguretats dels desplaçaments escolars i no escolars. En aquest cas les entrevistes personals i les activitats fotogràfiques realitzades són les dades primàries d'on extreure respostes.

En cadascun dels respectius apartats facilito informació addicional per a la correcta interpretació dels resultats. En altres paraules, algunes de les categories i dades presentades les he obtingut a partir de diferents modificacions que alguns casos no són més que una omisió d'un mode de transport el qual no és utilitzat, per exemple, la bicicleta en dies de pluja no apareix en les taules i figures, però en altres casos haig d'explicar bé els passos que he realitzat per tal de fer més intel·ligible els resultats representats.

Prèviament als tres eixos temàtics és necessari contextualitzar les principals fonts de dades d'on provenen els resultats obtinguts. Aquesta explicació prèvia dona una idea

de la dimensió de l'enquesta, quina mostra s'ha obtingut sobre quin univers. També permet obtenir una idea del perfil dels entrevistats, quants homes i dones han participat, quina és la seva nacionalitat i situació familiar. Totes aquestes dades en definitiva tenen la intenció de facilitar la posterior interpretació dels resultats obtinguts. Per aquest motiu detallo en primer lloc l'enquesta *ad hoc*, amb les principals variables d'anàlisi, tant pels infants com pels progenitors. A continuació s'especifiquen les entrevistes realitzades als progenitors i l'activitat fotogràfica duta a terme en dues escoles públiques de Granollers.

4.2. Enquesta *ad hoc*

Per tal de donar una dimensió i un marc als resultats obtinguts més endavant, cal que prèviament ofereixi dades sobre les variables que componen l'enquesta per tal de facilitar i millorar la comprensió de les xifres resultants. El nombre total de respostes obtingudes tant per infants com per progenitors segons les diferents escoles que han participat en aquest estudi, les diferents edats dels dos col·lectius infantils, el gènere i el curs acadèmic que cursen, són variables que he cregut indispensables d'introduir per tal de facilitar aquest marc on ubicaré els futurs resultats exposats.

4.2.1. Dades generals

Aquesta informació introductòria la presento per als dos qüestionaris efectuats, un que es correspon amb les dades obtingudes dels infants i un segon de les procedents de les famílies, comentat anteriorment a l'apartat metodològic.

Un total de 616 infants conformen la mostra de l'enquesta infantil realitzada. De les 10 escoles seleccionades, aquelles amb més d'una línia, Granullariu, Lledoner, Salvador Llobet i Espriu i Mestres Montaña representen el 68,7%. La resta de col·legis Fàtima, Pereanton, Ferrer i Guàrdia, Pau Vila i Ponent representen el 31,3%. Individualment destaco el Salvador Espriu que és el col·legi amb una major representació un 15,7%, i Fàtima, el que menor representació obté amb un 4,7% (*Taula 16*).

En el cas dels progenitors un total de 447 han estat enquestats. S'obtenen valors similars als que presenten els infants segons les escoles. Per aquest col·lectiu sumant els cinc centres amb major representació (Salvador Espriu, Granullariu, Lledoner, Mestres Montaña i Salvador Llobet) s'obté un 71,6% de la mostra. L'escola Salvador Espriu, amb un 19,7%, és la que obté major representació, Fàtima amb un 3,1%, la que menys (*Taula 16*).

Taula 16. Infants i progenitors enquestats segons escola.

Escoles	Nombre infants	%	Nombre progenitors	%
CEIP FÀTIMA	29	4,7	14	3,1
CEIP GRANULLARIUS	91	14,8	69	15,4
CEIP LLEDONER	86	14,0	68	15,2
CEIP SALVADOR LLOBET	87	14,1	37	8,3
CEIP PEREANTON	33	5,4	26	5,8
CEIP SALVADOR ESPRIU	97	15,7	88	19,7
CEIP FERRER I GUÀRDIA	40	6,5	32	7,2
CEIP MESTRES MONTAÑA	64	10,4	58	13
CEIP PAU VILA	38	6,2	20	4,5
CEIP PONENT	51	8,3	35	7,8
TOTAL	616	100	447	100

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

Tal com mostra la taula 17, he calculat la taxa de resposta dels progenitors a partir del total d'infants enquestats i el total de progenitors que han respost. En aquest cas els percentatges són sobre la pròpia escola seleccionada. Aquesta taula l'he inclòs per comparar els resultats obtinguts amb d'altres estudis com el de Joshi i MacLean (1999) amb una taxa de resposta dels infants del 67%, Sjolie (2002) entorn el 87%, Yeung (2008) on la taxa de resposta dels progenitors es situa en un 64%, Prezza (2010), on la taxa de resposta dels progenitors vers els infants es situa en un 68,9%. Com es pot comprovar, en la meua recerca la de taxa de resposta dels infants és d'un 82,2% i un 72,5% la dels progenitors, les quals són similars o superiors a les comentades.

Taula 17. Taxa de resposta dels infants i progenitors segons escola seleccionada.

Escoles	Nombre infants	Taxa de resposta dels infants ⁸ (%)	Nombre progenitors	Taxa de resposta dels progenitors ⁹ (%)
CEIP FÀTIMA	29	82,9	14	48,3
CEIP GRANULLARIUS	91	94,8	69	75,8
CEIP LLEDONER	86	94,5	68	79,1
CEIP SALVADOR LLOBET	87	87,0	37	42,5
CEIP PEREANTON	33	84,6	26	78,8
CEIP SALVADOR ESPRIU	97	97,0	88	90,7
CEIP FERRER I GUÀRDIA	40	87,0	32	80,0
CEIP MESTRES MONTAÑA	64	66,0	58	90,6
CEIP PAU VILA	38	82,6	20	52,6
CEIP PONENT	51	100	35	68,6
TOTAL	616	82,2	447	72,6

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

4.2.2. Edats dels infants i progenitors enquestats

Les dades obtingudes per edats determinen un predomini dels infants de 10 i 11 anys. Un 93,2% dels individus enquestats es troben en aquestes edats en el moment de realitzar l'enquesta. D'aquest percentatge, el grup de 10 anys és el més nombrós amb un 48,7%, gairebé la meitat de la mostra total, per un 44,5% dels de 11 anys. Aquestes dues edats polaritzen clarament els resultats obtinguts i deixen en minoria, amb un 6,8%, les edats de 9, 12 i 13 anys (Taula 18).

La franja de 30 a 44 anys és clarament majoritària en les edats dels progenitors, un 72%, seguits del 23,9% que es correspon amb els majors de 45 anys. Són minoria aquells pares i mares menors de 30 anys que tan sols representen un 4,1% dels enquestats (Taula 18).

Taula 18. Total d'infants i progenitors enquestats per edat.

Edats infants	Nombre infants	%	Edats progenitors	Nombre progenitors	%
9	18	2,9	Menors de 30	18	4,1
10	300	48,7			
11	274	44,5	30 a 44	322	72
12	23	3,7	Majors de 45	107	23,9
13	1	0,2			
TOTAL	616	100	TOTAL	447	100

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

⁸ La taxa de resposta dels infants s'ha calculat a partir del total d'infants matriculats a cinquè i sisè curs.

⁹ La taxa de resposta dels progenitors s'ha calculat a partir del total d'infants que van respondre.

Dels 616 infants enquestats, el 52,8% són nens i el 47,2% són nenes. Per tant, es produeix una diferència d'un 5,6% a favor del col·lectiu masculí. Per cursos acadèmics, els infants de cinquè curs són superiors en un 4,2% als de sisè, concretament, un 52,1% vers un 47,9%. Per curs acadèmic i gènere, el grup més nombrós són els nens de cinquè de primària que representen un 28,6% del total de la mostra i és superior, entre un 4 i 5%, a la resta de grups establerts (*Taula 19*).

Taula 19. Total d'infants enquestats per gènere i curs acadèmic.

	NEN		NENA		TOTAL	
	X.Abs.	%	X.Abs.	%	X.Abs.	%
cinquè	176	28,6	145	23,5	321	52,1
sisè	149	24,2	146	23,7	295	47,9
TOTAL	325	52,8	291	47,2	616	100

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

Un 71,8% del total de progenitors que han respost són dones i un 28,2% homes. Tenint en compte el predomini de la franja de 30 a 44 anys, ambdós gèneres d'aquest grup són els majoritaris amb un 53,9% pel col·lectiu femení i un 18,1% pel masculí. Les dones de més de 45 anys també tenen una representació significativa en la mostra ja que són un 14,7% del total. La resta de grups es troba per sota del 10%, essent els homes de menys de 30 anys amb menys del 1% dels enquestats, els que obtenen un menor percentatge (*Taula 20*).

Taula 20. Progenitors enquestats per gènere i edat.

	DONES		HOMES		TOTAL	
	X.Abs.	%	X.Abs.	%	X.Abs.	%
< 30	14	3,2	4	0,9	18	4,1
30 a 44	241	53,9	81	18,1	322	72
> 45	66	14,7	41	9,2	107	23,9
TOTAL	321	71,8	126	28,2	447	100

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

4.2.3. Variables dels infants

En aquest apartat introdueixo variables i característiques específiques del qüestionari infantil que es relacionen amb els seus desplaçaments quotidians i amb els modes utilitzats per a les diferents categories de trajectes establertes. Per tant, atributs dels infants com la procedència dels seus progenitors, possible canvi de residència i la tinença de bicicleta són introduïdes aquí per tal de mostrar quina dimensió total obtenen. És necessària aquesta contextualització perquè característiques com la

procedència dels progenitors o els modes de transports emprats són transformades i simplificades per tal d'adaptar-les a les meves necessitats específiques.

a) Procedència dels progenitors

Aquesta variable del qüestionari dels infants és la primera de les introduïdes i com he comentat en capítol metodològic, s'ha classificat en diverses categories: comunitaris i extracomunitaris, per països i per grans regions. Per a les dades presentades més endavant he utilitzat les dues primeres categories per simplificar el volum de dades i no patir problemes de representació gràfica. A partir d'ara i endavant quan utilitzi "comunitaris" o "extracomunitaris", sempre que no s'especifiqui el contrari, fa referència als infants amb progenitors d'aquestes nacionalitats.

Un 66% dels infants enquestats responen que un o els dos progenitors, tutors o persones al seu càrrec procedeixen d'un país comunitari, qualsevol país de la UE-28. En un 25% dels casos, tots dos progenitors són de procedència extracomunitària. Destaco que el 8,4% d'abstenció en les respostes és justificat pel fet de què en una de les escoles que van participar aquesta pregunta va ser anul·lada, com he comentat en el capítol metodològic (*Taula 21*).

Taula 21. Nacionalitat dels progenitors dels infants enquestats.

Nacionalitat	X.Abs	%
Comunitària	410	66,6
Extracomunitària	154	25,0
NS/NC	52	8,4
TOTAL	616	100

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

Tal com mostra la taula 22, un 65,6% dels nens i nenes enquestats afirmen que algun dels seus progenitors és espanyol, corresponent-se el 59,8% a l'opció tots dos procedents d'Espanya que conformen el grup majoritari. Un 10,6% són nascuts a països sud-americans i un 7,3% provenen del Marroc, país específic amb més pes entre aquest grup. Per darrera, amb un 6%, tots dos d'origen africà, i en últim lloc, amb un 2,1%, els denominats "altres països" on s'engloba la resta de països. Cal especificar que en la categoria "altres països" he inclòs regions molt diverses: asiàtiques, europees, siguin o no comunitàries, i d'altres combinacions de parelles molt específiques.

Taula 22. Lloc de naixement dels progenitors dels infants enquestats (Regions).

Països / Regions	X.Abs	%
Espanya	368	59,8
Mixtes amb espanyols	36	5,8
Altres països	13	2,1
Marroc	45	7,3
Sud-Amèrica	65	10,6
Àfrica	37	6
NS/NC	52	8,4
TOTAL	616	100

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

Per observar com la distribució de la procedència dels progenitors pot ser equitativa per gènere i curs acadèmic o bé, mostra una certa concentració en un grup o col·lectiu concret, ofereixo la taula 23. En aquesta comptabilitzo per les dues categories establertes, “comunitaris” i “extracomunitaris”, el total d’infants que representen.

Tal com mostren les dades hi ha una distribució molt similar entre tots grups i col·lectius establerts. Els infants amb progenitors comunitaris oscil·len entre percentatges del 18% al 16%, i aquells amb pares i mares extracomunitaris fluctuen entre el 7% i el 6%, independentment del gènere o curs acadèmic (Taula 23).

Taula 23. Nacionalitat dels progenitors segons gènere i curs acadèmic dels infants (%).

Nacionalitats	Nen				Nena				TOTAL NACIONALITATS	
	cinquè		sisè		cinquè		sisè		X.Abs	%
	X.Abs	%	X.Abs	%	X.Abs	%	X.Abs	%		
Comunitaris	113	18,5	99	16,1	97	15,6	101	16,4	410	66,6
Extracomunitaris	42	6,6	43	7,0	35	5,7	35	5,7	154	25
NS/NC	21	3,4	7	1,1	14	2,3	10	1,6	52	8,4
TOTAL	176	28,5	149	24,2	145	23,6	146	23,7	616	100

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

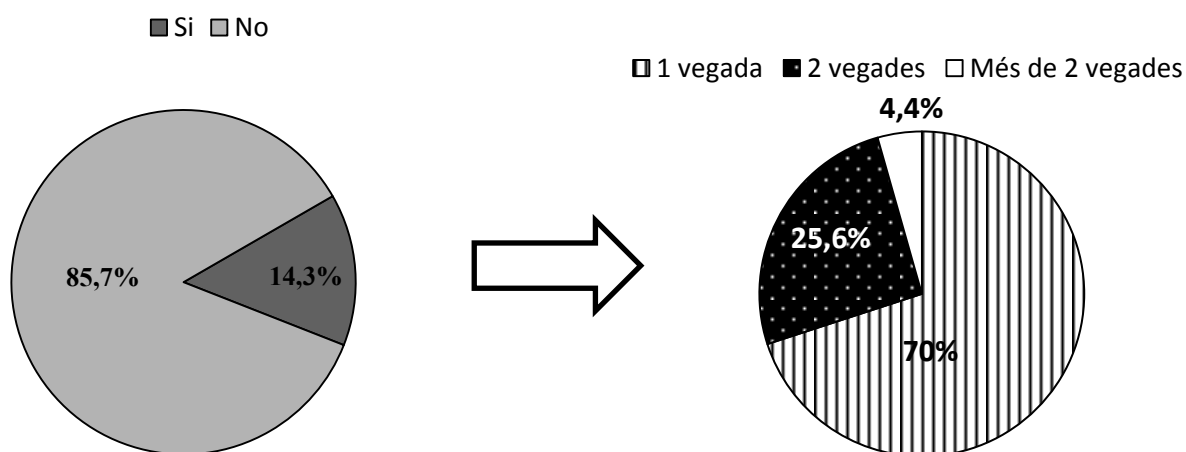
b) Canvi residencial

El segon dels atributs que he introduït, el canvi residencial, es va preguntar als infants de la següent manera: “Aquest últim curs has canviat de casa?” i en cas afirmatiu, indicar quantes vegades ho han fet. Aquesta variable la presento en aquesta introducció com a dada interessant de contextualització dels infants, però la seva anàlisi posterior per tots els desplaçaments l’he descartada ja que els resultats obtinguts d’aquesta característica no introduïen matisos nous ni eren rellevants. No obstant, en l’anàlisi amb el model CHAID de la durada de l’anada a l’escola l’he

introduït ja que aquesta variable podia i, com mostren els resultats de la propera figura 13, té una influència sobre el temps de realització.

Un 14,3% dels infants enquestats han declarat haver realitzat un canvi de domicili en l'últim curs. D'aquesta xifra un 70% es correspon a aquells que ho han fet una vegada, un 25,6% dos cops en l'últim curs i tan sols un 4,4% responen haver canviat d'habitatge més de dues vegades (*Figura 14*).

Figura 14. Canvi de residència dels infants en l'últim curs i nombre de vegades realitzat (%).



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

Per determinar que el canvi de domicili dels infants té algun tipus de relació segons el gènere, el curs acadèmic o la procedència dels seus progenitors es presenta la taula 9. Les dades s'ofereixen en xifres absolutes degut a que la desagregació per a les variables utilitzades dóna com a resultat una mostra molt petita i no té sentit parlar de percentatges quan es tracta d'un volum de 7 a 15 infants depenent del cas concret.

Els resultats obtinguts mostren que el canvi de casa sembla ser independent del gènere, del curs acadèmic i de la procedència dels pares i mares. A nivell individual els nens comunitaris i les nenes extracomunitàries de cinquè són els grups que registren els valors més elevats, 15 infants cadascun. Per contra, les nenes extracomunitàries de sisè són el grup que menys ha canviat de residència en l'últim any (*Taula 24*).

Taula 24. Canvi residencial segons gènere, curs acadèmic dels infants i procedència dels progenitors (xifres absolutes).

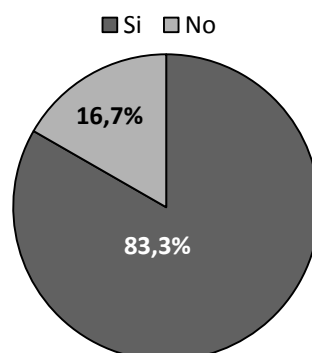
Nacionalitats	Cinquè		Sisè		TOTAL
	Nen	Nena	Nen	Nena	
Comunitaris	15	11	9	9	44
Extracomunitaris	13	15	9	7	44
TOTAL	28	26	18	16	88

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

c) Tinença de bicicleta

Una altra de les variables infantils contextualitzades és la tinença de bicicleta. La inclusió d'aquesta característica és important per a una correcta interpretació d'aquest mitjà de transport en la posterior anàlisi i caracterització dels desplaçaments. Com mostra la figura 15, no tots els infants posseeixen una bicicleta per poder emprar-la en els seus desplaçaments. Un 16,7% no en tenen, valor que s'ha de tenir en compte en la interpretació dels resultats relacionats amb aquest mode.

Figura 15. Tinença de bicicleta dels infants (%).



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

La disponibilitat de bicicleta no sembla dependre del gènere, curs acadèmic o procedència dels progenitors. Com mostra la taula 25, tant pels infants amb progenitors comunitaris com pels extracomunitaris, independentment del gènere o el curs acadèmic que realitzin, majoritàriament tenen accés a una bicicleta. Cal puntualitzar que el pes mostral de cada grup establert és diferent i d'aquí la raó dels diferents percentatges obtinguts.

Els infants comunitaris obtenen percentatges superiors als extracomunitaris sobre la disponibilitat de bicicleta, i inferiors respecte a aquells que no en tenen. A nivell intern entre els comunitaris, independentment del gènere o curs acadèmic, els percentatges no difereixen substancialment essent el més elevat en les nenes de sisè, un 95%, i el més baix, en els nens de cinquè curs amb un 88,5% (Taula 25).

Entre els extracomunitaris les nenes obtenen percentatges inferiors als nens en els dos cursos acadèmics. Concretament les nenes de sisè amb un 51,4% obtenen el resultat més baix de disponibilitat de bicicleta i els nens de sisè són el grup que més en disposa en aquest col·lectiu (Taula 25).

Taula 25. Disponibilitat de bicicleta segons gènere, curs acadèmic dels infants i procedència dels seus progenitors (%).

	Comunitaris				Extracomunitaris			
	Cinquè		Sisè		Cinquè		Sisè	
	Nen	Nena	Nen	Nena	Nen	Nena	Nen	Nena
Si	88,5	92,7	90,9	95	68,3	60	72,1	51,4
No	11,5	7,3	9,1	5	31,7	40	27,9	48,6
TOTAL	100	100	100	100	100	100	100	100

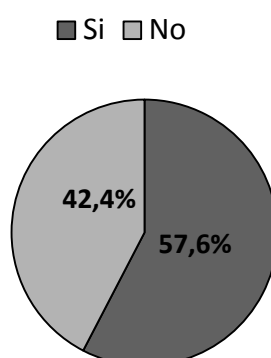
Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

d) Creuar carrers i cruïlles sols

Aquesta variable es correspon amb la pregunta 10 del qüestionari d'infants: "Creues habitualment els carrers, carreteres i cruïlles tu sol o sola?". Aquest tret és interessant ja que és una acció bàsica en la mobilitat dels infants i que denota en gran mesura la independència per realitzar desplaçaments de forma autònoma. En aquest cas cal puntualitzar que en l'indicador sintètic de llibertat, del qual forma part, és la variable que més pondera respecte les altres.

Un 57,6% dels infants enquestats declaren creuar els carrers i cruïlles habitualment sols. Aquesta dada és interessant ja que la realització d'aquesta acció no està condicionada per cap tipus de característica econòmica o social i és un element bàsic per a l'autonomia dels infants (Figura 16).

Figura 16. Infants que creuen carrers i cruïlles sols (%).



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

Per detectar possibles influències del gènere i el curs acadèmic dels infants sobre aquest aspecte presento la taula 26. Els grups establerts declaren realitzar aquesta

acció majoritàriament de manera autònoma, exceptuant les nenes de cinquè amb un 46,2%, la resta creuen sols en més del 50%.

Segons el gènere els nens obtenen valors més elevats que les nenes. Per curs acadèmic aquesta superioritat dels nens sobre les nenes es produeix indistintament del curs seleccionat. Les nenes de cinquè curs són el grup que menys creuen carrers i cruïlles soles. El seu valor contrasta amb els seus homòlegs de cinquè curs amb un 53,4%, un 7% superiors. S'accentuen les diferències comparant-les amb les seves companyes i companys més grans, amb un 55,5% i un 75,8%, respectivament. La diferència per curs acadèmic més significativa es produeix en els nens que incrementen els seus percentatges d'un 53,4% a un 75,8% (Taula 26).

Taula 26. Infants que creuen carrers i cruïlles sols segons gènere i curs acadèmic (%).

	NEN		NENA		TOTAL	
	Cinquè	Sisè	Cinquè	Sisè	Cinquè	Sisè
Si	53,4	75,8	46,2	55,5	50,2	65,8
No	46,6	24,2	53,8	45,5	49,8	34,2
TOTAL	100	100	100	100	100	100

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

Com mostra la taula 27, la procedència dels progenitors sembla influir en la possibilitat de creuar carrers i cruïlles sols, essent superior en aquells infants amb pares i mares de nacionalitats extracomunitàries respecte als seus homòlegs comunitaris. Independentment del gènere dels infants els valors dels extracomunitaris són més elevats. Entre els nens la diferència és entorn al 28%, i entre les nenes encara s'incrementa més arribant al 46,4% la qual és la més significativa.

Taula 27. Infants que creuen carrers i cruïlles sols segons procedència dels progenitors i gènere (%).

	Comunitaris		Extracomunitaris	
	Nen	Nena	Nen	Nena
Si	54,7	36,5	82,1	82,9
No	45,3	63,5	17,9	17,1
TOTAL	100	100	100	100

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

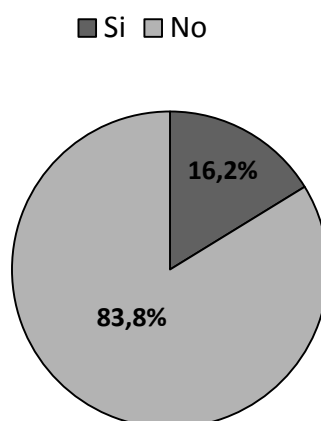
e) Viatjar sols en autobús

Un dels aspectes relacionats amb l'autonomia dels infants i present en aquesta contextualització és el fet de viatjar sols en autobús, concretament si ho han fet alguna vegada sols. Aquesta característica es correspon amb el ítem 14 del qüestionari

d'infants: "Has anat alguna vegada sol o sola en autobús?", i s'ha de puntualitzar que és alguna vegada, i no si ho fan habitualment. Aquest tret, en cas afirmatiu, denota un cert grau d'independència encara que tan sols hagi estat alguna vegada.

Tan sols un 16,2% del total d'infants enquestats han respost afirmativament. La majoria, un 83,8% mai han anat sense un adult en autobús. Tenint en compte els percentatges d'aquest mitjà de transport, un 2,4% i un 1% en trajectes escolars, comentat en el proper eix desplaçaments quotidians, no em sorprenen els valors obtinguts perquè no és gaire emprat pels infants (*Figura 17*).

Figura 17. Infants que han viatjat alguna vegada sols en autobús (%).



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

En aquesta característica tant el gènere com el curs acadèmic semblen influir en els resultats. Per gènere, els nens superen les nenes i segons el curs acadèmic cursat, els de cinquè són inferiors als de sisè. Així doncs, els nens de sisè curs obtenen valors més elevats que la resta d'infants (*Taula 28*).

Concretament els nens de sisè, amb un 22,8%, i els seus companys de cinquè, amb un 15,9%, obtenen els percentatges més elevats. Per curs acadèmic els alumnes de sisè curs amb un 19,3% superen als de cinquè amb un 13,4%. La major diferència entre grups i col·lectius es produeix entre els nens de sisè curs i les nenes de cinquè curs, essent els primers un 12% superiors a les darreres (*Taula 28*).

Taula 28. Infants que han viatjat alguna vegada sols en autobús segons gènere i curs acadèmic (%).

	Nen		Nena		TOTAL	
	Cinquè	Sisè	Cinquè	Sisè	Cinquè	Sisè
Si	15,9	22,8	10,3	15,8	13,4	19,3
No	84,1	77,2	89,7	84,2	86,6	80,7
TOTAL	100	100	100	100	100	100

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

La procedència dels progenitors sembla afectar als resultats obtinguts en aquest aspecte. Aquells infants amb pares i mares de nacionalitats extracomunitàries, independentment del gènere, obtenen percentatges més elevats respecte a anar sols alguna vegada en autobús que aquells amb progenitors procedents de la UE (Taula 29).

A partir de la taula 14 s'observa com els infants extracomunitaris amb un 39,3% i un 22,9%, segons siguin nens o nenes superen les xifres dels seus companys (11,3%) i companyes (9,1%) comunitàries. La diferència més significativa entre grups i col·lectius es produeix en els nens essent un 28% superiors en els de fora la UE.

Taula 29. Infants que han viatjat alguna vegada sols en autobús segons procedència dels progenitors i gènere (%).

	Comunitaris		Extracomunitaris	
	Nen	Nena	Nen	Nena
Si	11,3	9,1	39,3	22,9
No	88,7	90,9	60,7	77,1
TOTAL	100	100	100	100

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

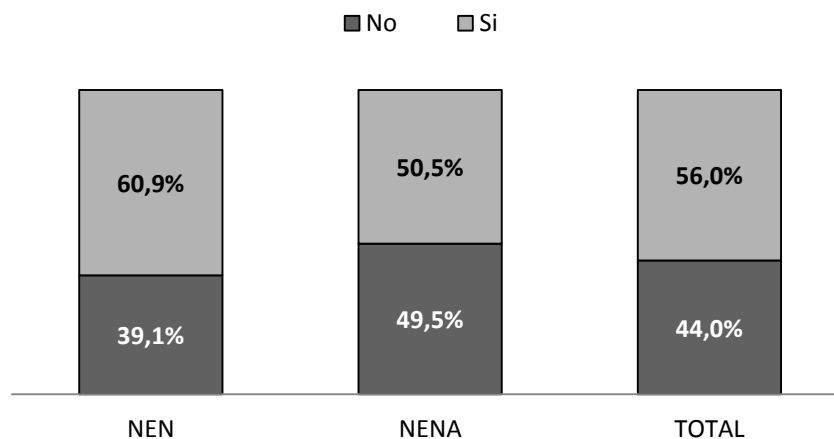
f) Desplaçaments a casa d'amics o amigues i durada

A diferència dels aspectes anteriors, aquesta última característica és un motiu per realitzar un recorregut i la seva duració en minuts. Aquesta es correspon amb l'ítem 15 i 16 del qüestionari infantil: "A casa de quants amics o amigues vas tu sol o sola?" "Quant de temps trigues en arribar a la seva casa?". Tot i tractar-se d'un desplaçament, aquest no presenta el mateix grau d'aprofundiment que els de tipus escolar o no escolar, i tan sols és complementat amb la seva durada, inclosa en aquest mateix apartat.

La majoria d'infants declaren anar sols a casa d'algun amic o amiga, concretament el 56%. El gènere sembla influir en els resultats obtinguts ja que els percentatges

registrats són superiors en els nens que en les nenes. Els nens declaren anar sols en un 61% dels casos, les nenes en un 50,5% (Figura 18).

Figura 18. Infants que van a casa d'algun amic o amiga sols segons gènere (%).



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

El curs acadèmic que realitzen els infants sembla incidir en les dades resultants ja que els alumnes de sisè obtenen valors més elevats que els de cinquè per aquest motiu. Específicament en funció del curs acadèmic hi ha un increment del 18%. Per grups i col·lectius, l'augment més accentuat és en els nens que d'un 50% passen a un 74%. En les nenes aquest increment és més lleuger i d'un 44% passa a un 57% (Taula 30).

Taula 30. Infants que van a casa d'algun amic o amiga sols segons gènere i curs acadèmic (%).

	Nen		Nena		TOTAL	
	Cinquè	Sisè	Cinquè	Sisè	Cinquè	Sisè
Si	50,0	73,8	44,1	56,8	47,4	65,4
No	50,0	26,2	55,9	43,2	52,6	34,6
TOTAL	100	100	100	100	100	100

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

La procedència dels progenitors sembla incidir en els resultats obtinguts. Els infants amb progenitors de fora la UE són els que obtenen percentatges més elevats respecte anar a casa d'amics i amigues sols (Taula 31).

Els extracomunitaris amb un 75% i un 77,1%, nens i nenes respectivament, superen en un 21% i un 39%, als comunitaris. A nivell individual per grup i col·lectiu, les nenes comunitàries obtenen el valor més baix amb un 38,1% i, en contraposició, les nenes extracomunitàries presenten la xifra més elevada (Taula 31).

Taula 31. Infants que van a casa d'algun amic o amiga sols segons procedència dels progenitors i gènere (%).

	Comunitaris		Extracomunitaris	
	Nen	Nena	Nen	Nena
Si	54,7	38,1	75,0	77,1
No	45,3	61,9	25,0	22,9
TOTAL	100	100	100	100

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

Com mostra la taula 32, on presento la durada en minuts d'aquests trajectes, es pot observar com els desplaçaments inferiors a 20 minuts són els predominants independentment del gènere o curs acadèmic dels infants. En tots els grups establerts aquestes dues categories representen entre el 87% i el 92% dels recorreguts efectuats per aquest motiu. Els superiors als 20 minuts són clarament minoritaris amb valors que fluctuen entre el 8% i 13% depenent el curs acadèmic i gènere.

Per gènere, els nens realitzen més trajectes de llarga durada a casa d'amics o amigues sols. Aquests són superiors, en els desplaçaments inferiors a 10 minuts, entre 20 i 30 minuts i en aquells superiors a la mitja hora. Les nenes únicament superen als seus companys en els desplaçaments de entre 10 i 20 minuts (Taula 32).

Per curs acadèmic les diferències més significatives es produeixen en els desplaçaments de menys de 10 minuts i disminueixen en funció de la durada. Concretament, diferències d'un 9%, 4%, 3% i un 1% entre els dos cursos acadèmics (Taula 32).

Taula 32. Durada dels desplaçaments d'infants que van a casa d'algun amic o amiga sols segons gènere i curs acadèmic (%).

	Nen		Nena		TOTAL	
	Cinquè	Sisè	Cinquè	Sisè	Cinquè	Sisè
Menys de 10 min	69,3	59,1	59,3	53,0	65,1	56,5
Entre 10 i 20 min	21,6	27,3	34,4	37,4	27,0	31,6
Entre 20 i 30 min	5,7	10,0	4,7	6,0	5,3	8,3
Més de 30 min	3,4	3,6	1,6	3,6	2,6	3,6
TOTAL	100	100	100	100	100	100

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

4.2.4. Variables dels progenitors

No tan sols en el qüestionari infantil es poden trobar trets i característiques que es relacionin i influèncin la mobilitat quotidiana dels infants, també els seus progenitors i

familiars, els seus responsables, es troben molt vinculats en les decisions sobre mobilitat. Per aquest motiu he inclòs el grau d'instrucció dels progenitors, la tinença de llicència per conduir i la disponibilitat de vehicle privat, variables incloses en el qüestionari dels adults, que poden repercutir en els modes de transports emprats pels infants en els seus trajectes diaris.

a) Grau d'instrucció

El curs acadèmic dels progenitors és la primera de les variables dels adults que he inclòs en aquest apartat de contextualització. El grau d'instrucció l'he utilitzat com a variable independent per analitzar la permissibilitat dels progenitors i també l'he aplicat a l'anàlisi de l'indicador de permissibilitat dels adults. Per aquest motiu s'ofereix una primera aproximació a partir del gènere dels progenitors enquestats.

La majoria dels progenitors enquestats han finalitzat estudis no obligatoris. Dintre d'aquesta categoria es troben el batxillerat, els cicles superiors i mitjans i els estudis universitaris. Aquestes tres categories són superiors, en percentatge, als obligatoris (sense estudis, primària i secundària obligatòria). Independentment del gènere dels progenitors amb "cicles superiors/mitjans" amb un 23% són la categoria amb un valor més elevat, seguida dels "universitaris" (20,4%) i "batxillerat" (19,2%). Amb percentatges inferiors apareixen les categories: "secundària obligatòria" (13,1%), primària (13,2%) i "sense estudis" amb un 9,8% (*Taula 33*).

En ambdós gèneres succeeix la mateixa situació i són les categories amb major nivell d'estudis aquelles que reflecteixen percentatges més elevats. Destacar que en les dones els "cicles superiors/mitjans" són els que registren valors més alts, 24,6%, i pels homes és el "batxillerat" amb la mateixa xifra. Per a la resta de categories establertes els valors obtinguts per a tots dos col·lectius són similars, destacant però "secundària obligatòria", on les dones obtenen un 2% superior, i els "universitaris" on són un 2% inferiors. Interessant el fet de que el 1,9% de les dones responguin "Ns/Nc" i en canvi en els homes no es produeix (*Taula 33*).

Taula 33. Grau d'instrucció dels progenitors (%).

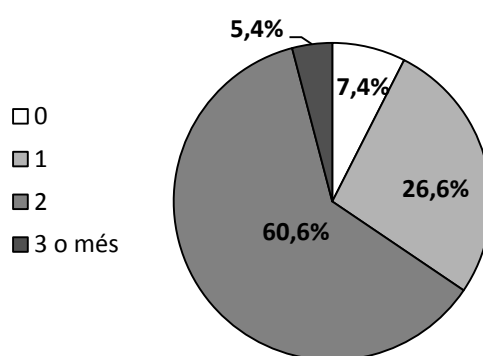
	HOMES	DONES	TOTAL
Sense estudis	10,3	9,7	9,8
Primària	13,5	13,1	13,2
Secundària Obligatòria	11,2	13,7	13,1
Batxillerat	24,6	17,1	19,2
Cicles superiors/mitjans	19,0	24,6	23,0
Universitaris	21,4	19,9	20,4
Ns/Nc	0	1,9	1,3
Obligatori	35,0	36,5	36,1
No Obligatori	65,0	61,6	62,6
TOTAL	100	100	100

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

b) Tinença de llicència per conduir a les llars

La tinença d'una llicència per conduir és un factor que pot determinar el mitjà de transport en que els infants realitzen els seus recorreguts. Com mostra la figura 19, el 92,6% dels progenitors afirmen que un o més membres de la seva llar disposen de carnet de conduir. D'aquesta xifra la majoria correspon a dues persones, en un 60,6% dels casos. Un únic membre representa al 26,6% dels enquestats i llars amb 3 o més persones són un 5,4%. Tan sols el 7,4% han declarat que no hi ha cap membre en disposició legal per conduir a la seva llar.

Figura 19. Nombre de membres de la llar amb llicència per conduir (%).



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

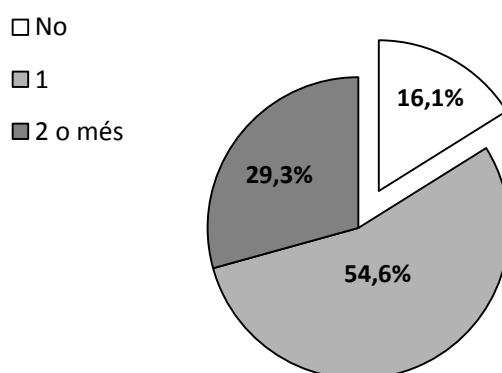
Per tant, a la vista d'aquestes informacions haig de tenir en compte que aquest percentatge de llars sense disponibilitat de carnet per conduir pot probablement condicionar els desplaçaments dels infants que hi visquin en elles. Tot i aquesta probabilitat, caldria de dades més precises per poder ser afirmada amb rotunditat.

c) Disponibilitat de vehicle privat a les llars

En aquest cas, la disponibilitat del cotxe o un altre mode motoritzat privat i les llars on es disposa o no de llicència per conduir, poden ajudar a comprendre la seva possible influència en la caracterització dels desplaçaments infantils i el grau d'autonomia.

La disponibilitat d'un vehicle privat a la llar per part dels enquestats és molt elevada, un 54,6% declaren tenir un. Aquest percentatge s'eleva fins un 83,9% si es sumen les llars que en disposen de més d'un (*Figura 20*). Els progenitors que no compten amb l'opció privada representen un 16,1% dels enquestats. Dada força significativa i que s'ha de valorar alhora d'interpretar els modes en que els infants es desplacen.

Figura 20. Tinença de vehicle privat dels progenitors (%).



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

4.3. Entrevistes i fotografies

Les dues activitats qualitatives realitzades: entrevistes a progenitors i fotografies realitzades pels infants; són en aquest apartat dimensionades per facilitar posteriorment els resultats obtinguts. Com he comentat abans en el capítol metodològic un total de 30 pares i mares han estat entrevistats i 22 infants han participat en l'activitat fotogràfica. Primerament especifico els perfils dels progenitors enquestats a partir de les seves característiques personals, i a continuació el dels infants que van participar a l'activitat fotogràfica així com el total d'imatges i dossiers obtinguts en total.

4.3.1. Perfils persones entrevistades

Cal que introdueixi els perfils de les persones entrevistades per tal de comprendre les respostes i opinions obtingudes dels seus testimonis. Aquesta informació la presento en les taules 34 i 35, on exposo les dades dels entrevistats i entrevistades a partir de diferents característiques personals com: gènere, edat, país naixement, estat civil, nombre de fills, escola i professió.

Del total d'homes entrevistats la meitat han nascut a Espanya i l'altre meitat procedeixen de diferents països com: Argentina, Bolívia, Equador, Gàmbia, Guinea-Conakry, Marroc i Moldàvia. La meitat dels pares tenen 2 fills, quatre d'aquests tenen fill i filla i tres d'ells tenen 2 nens. Per a la resta d'entrevistats s'obté en 2 casos fill únic, tres que tenen 3 infants i dos casos, tots dos africans, amb 4 i 5 infants. En relació amb les professions dels pares entrevistats quatre es troben en atur i els altres deu realitzen feines de diferents categories, des d'un directiu d'una multinacional, a un psicòleg o funcionari passant per camioners i operaris en fàbriques i empreses de serveis (*Taula 34*).

Altres dades d'interès sobre els participants són el fet de que tots els progenitors entrevistats, excepte un, tenen més de 30 anys i tots estan casats, excepte un que es declara haver-se ajuntat de nou. Els entrevistats procedeixen de totes les escoles seleccionades i encara que en certs casos no són nombrosos, he obtingut testimonis de pares de tots les escoles seleccionades (*Taula 34*). Per últim, comento que en dos casos (*Home 5 i 13*) la seva dona era present en el moment de realització de l'entrevista i tots dos donen la seva opinió sobre les qüestions efectuades. Tot i aquesta dualitat en les entrevistes els comentaris els he transcrit puntualitzant clarament quin dels dos diu segons quina cosa.

Taula 34: Perfils dels entrevistats (Homes).

CODI ID	GÈNERE	EDAT	PAÍS NAIXEMENT	ESTAT CIVIL	NOMBRE FILLS	ESCOLA	PROFESSIÓ
HOME_1	HOME	30-44	GUINEA-CONAKRY	CASAT	4: 2 NENS/2 NENES	FATIMA	ATURAT
HOME_2	HOME	30-44	ARGENTINA	CASAT	1 NEN (11)	PEREANTON	AUTONOM
HOME_3	HOME	30-44	ESPANYA	CASAT	2: NEN (10) NENA (5)	SALVADOR LLOBET	ACTIU
HOME_4	HOME	30-44	ESPANYA	CASAT	2: NEN (11) NENA	PONENT	ATURAT
HOME_5	HOME	30-44	MARROC	CASAT	3: 2 NENS (11) I NENA	FATIMA	OPERARI
HOME_6	HOME	30-44	ESPANYOL	CASAT	2 NENS (10)	PONENT	FUNCIONARI
HOME_7	HOME	30-44	ESPANYOL	CASAT	3 NENS (10)	LLEDONER	PSICOLEG
HOME_8	HOME	30-44	MOLDAVIA	REAJUNTAT	2 NENS (10)	GRANULLARIUS	CAMIONER
HOME_9	HOME	30-44	EQUADOR	CASAT	2: NENA (11) I NEN	FERRER I GUARDIA	OPERARI
HOME_10	HOME	-30	BOLIVIA	CASAT	2: NENA (10) NEN 3	SALVADOR LLOBET	ATURAT
HOME_11	HOME	30-44	ESPANYA	CASAT	2 NENS (10) I (4)	LLEDONER	ACTIU
HOME_12	HOME	30-44	GAMBIA	CASAT	5 NENS (13, 10, 8, 4 I MESOS)	PAU VILA	ATURAT
HOME_13	HOME	30-44	ESPANYA	CASAT	1 NEN (11)	PAU VILA	CAMIONER
HOME_14	HOME	30-44	ESPANYA	CASAT	3: NEN(14), NENA (10) NEN (4)	SALVADOR ESPRIU	DIRECTIU

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

Totes les dones entrevistades es situen entre els 30 i 44 anys, d'aquestes dotze són nascudes a Espanya i les altres quatre procedeixen de Bolívia, Equador i República Dominicana. El nombre de fills de les mares entrevistades és variable. Set de les entrevistades tenen 2 fills, quatre d'aquestes tenen fill i filla, dues d'elles tenen 2 nenes i una mare té dos nens. En els tres casos d'un sol infant en tots tres es tracta de filla única. Tres dones tenen 3 fills. Dos casos tenen 4 i en un cas 5. En relació amb les professions que declaren les entrevistades tan sols una es troba en situació d'atur i la resta (15) treballen en feines molt variades que van des de professores (4), psicòloga, funcionàries (3), metgessa, operaries de neteges (4), dependent i una autònoma propietària d'un establiment (*Taula 35*).

Sobre l'estat civil de les participants onze estan casades, dues divorciades, dues divorciades i rejuntades formant una nova parella i una es declara parella de fet. Les entrevistades procedeixen de totes les escoles seleccionades i encara que en certs casos no són nombroses, he obtingut testimonis de mares de totes les escoles (*Taula 35*).

Taula 35. Perfils de les entrevistades (Dones).

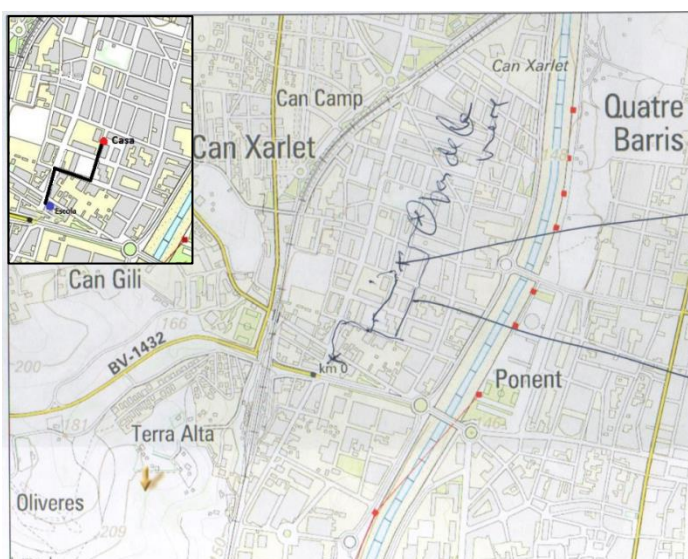
CODI ID	GÈNERE	EDAT	PAÍS NAIXEMENT	ESTAT CIVIL	NOMBRE FILLS	ESCOLA	PROFESSIÓ
DONA_1	DONA	30-44	ESPANYA	CASADA	2 NENES (13 I 11)	SALVADOR LLOBET	FUNCIONARIA
DONA_2	DONA	30-44	ESPANYA	DIVORCIADA	1 NENA (10)	PEREANTON	PSICOLOGA
DONA_3	DONA	30-44	ESPANYA	CASADA	2:NENA(15) NEN (11)	SALVADOR ESPRIU	PROFESSORA
DONA_4	DONA	30-44	ESPANYA	CASADA	4: TOTS NENS, MÉS GRAN 11	MESTRES MONTAÑA	PROPIETARIA ESTANC
DONA_5	DONA	30-44	R.DOMINICANA	DIVORCIADA	1 NENA (11)	LLEDONER	ATURADA
DONA_6	DONA	30-44	ESPANYA	CASADA	2: NENA (11) I NEN (5)	GRANULLARIUS	PROFESSORA
DONA_7	DONA	30-44	EQUADOR	REAJUNTADA	3: 2 NENS (11) I NENA	FERRER I GUARDIA	OPERARIA (NETEJA)
DONA_8	DONA	30-44	ESPANYA	CASADA	2 NENS (13)	FERRER I GUARDIA	DEPENDENTA
DONA_9	DONA	30-44	ESPANYA	CASADA	3: NEN(13), NENA (10) NEN (6)	SALVADOR ESPRIU	FUNCIONARIA
DONA_10	DONA	30-44	ESPANYA	CASADA	1 NENA (11)	PONENT	AUTONOMA (NETEJA)
DONA_11	DONA	30-44	ESPANYA	DIVORCIADA I REAJUNTADA	5: NENA (11)PETITA, RESTA NENS	MESTRES MONTAÑA	PROFESSORA
DONA_12	DONA	30-44	ESPANYA	PARELLA DE FET	2: NENA(10) NEN (7)	PEREANTON	AUX. ADMINISTRATIVA EN UNA ESCOLA PUBLICA
DONA_13	DONA	30-44	ESPANYA	CASADA	2:NENA(10) NEN (6)	MESTRES MONTAÑA	PROFESSORA
DONA_14	DONA	30-44	EQUADOR	CASADA	4: NENA (11) MAJOR DE TOTS	PAU VILA	OPERARIA (NETEJA)
DONA_15	DONA	30-44	ESPANYA	CASADA	3:NENA(14), NENA(11) NEN(6)	GRANULLARIUS	DOCTORA
DONA_16	DONA	30-44	BOLIVIA	CASADA	2 NENES (11 I 3)	FATIMA	OPERARIA

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

4.4. Fotografies i plànols seleccionats

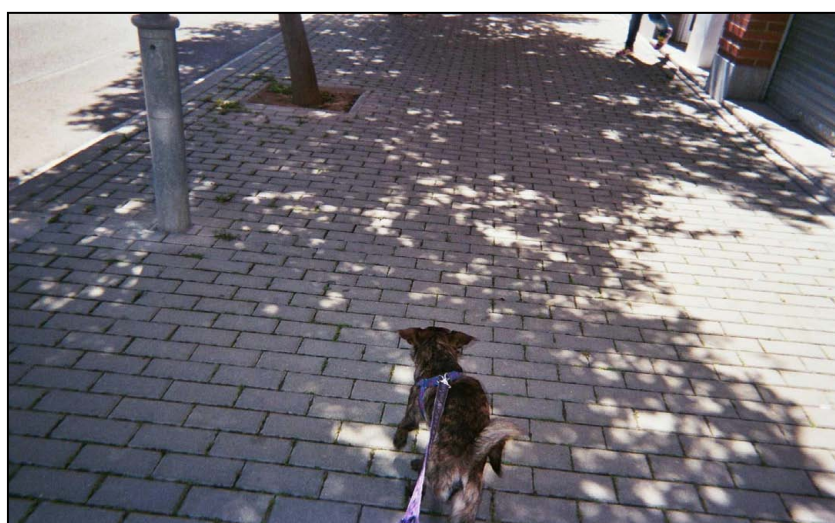
L'activitat fotogràfica portada a terme en dues escoles, Fàtima i Ponent, comentat amb anterioritat, i realitzada per un total de 22 infants ha resultat en més de 250 imatges per analitzar, 20 blocs d'anotacions retornats, 22 plànols de localitzacions i 22 dossiers de comentaris personals dels infants sobre preguntes relacionades amb els seus desplaçaments quotidians.

Tota aquesta informació obtinguda l'he tractat i la presento en el tercer eix de resultats, el qual està vinculat amb la percepció dels infants i progenitors sobre els desplaçaments quotidians dels primers.



Plànol d'ubicació realitzat per un infant i recorregut real

Dels 22 infants que van oferir els seus comentaris al aula, nou són nenes i la resta són nens. Un total de setze tenen progenitors de nacionalitats extracomunitàries, els restants, sis són comunitaris. Exceptuant dos casos les distàncies recorregudes no superen els 1000 metres (*Taula 36*).



Fotografia d'una participant amb el seu gos pel carrer.

Taula 36. Perfils dels infants participants a l'activitat fotogràfica.

Codi_ID	Escola	Gènere	Distància casa-escola (metres) ¹⁰	Nacionalitat progenitors
Bloc 1	Fàtima	Noi	400	Extracomunitari
Bloc 5	Fàtima	Noi	400	Extracomunitari
Bloc 6	Fàtima	Noia	450	Extracomunitari
Bloc 9	Fàtima	Noi	350	Extracomunitari
Bloc 11	Fàtima	Noi	600	Extracomunitari
Bloc 13	Fàtima	Noi	550	Extracomunitari
Bloc 14	Fàtima	Noi	650	Extracomunitari
Bloc 16	Fàtima	Noia	3200	Extracomunitari
Bloc 17	Fàtima	Noia	400	Extracomunitari
Bloc 2	Ponent	Noi	300	Extracomunitari
Bloc 3	Ponent	Noia	950	Extracomunitari
Bloc 4	Ponent	Noi	800	Comunitaris
Bloc 5	Ponent	Noia	120	Comunitaris
Bloc 6	Ponent	Noi	25	Extracomunitari
Bloc 7	Ponent	Noia	700	Extracomunitari
Bloc 12	Ponent	Noi	650	Comunitaris
Bloc 13	Ponent	Noia	25	Comunitaris
Bloc 16	Ponent	Noi	1100	Comunitaris
Bloc 17	Ponent	Noia	800	Comunitaris
Bloc 18	Ponent	Noi	550	Extracomunitari
Bloc 19	Ponent	Noia	900	Extracomunitari
Bloc 20	Ponent	Noi	150	Extracomunitari

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

4.5. Consideracions prèvies als resultats

En aquest apartat especifico algunes de les decisions que he adoptat en el moment de realitzar l'anàlisi de les dades obtingudes i sobretot com les he representat a continuació. Remarco que són sols algunes, ja que altres determinacions, més específiques, les explico en els propis apartats corresponents. Puntualitzar algunes consideracions finals sobre els resultats obtinguts en funció dels infants participants i dels pares i mares entrevistats.

Una de les conseqüències de les dades obtingudes és que una divisió per edats no és la més idònia per l'anàlisi i la vaig descartar per la clara polarització de les edats de 10 i 11 anys. Utilitzar la variable edat pot induir a error pel fet que en el moment de realitzar l'enquesta alguns dels infants tenen 11 anys i poden cursar cinquè o sisè. Per evitar-ho d'ara en endavant faig servir la divisió per cursos acadèmics.

Cal puntualitzar les diferències mostrals entre els diferents grups establerts i tenir-ho en compte a l'hora de valorar i interpretar els resultats obtinguts en propers apartats, ja que un determinat col·lectiu amb més mostra pot obtenir valors o percentatges

¹⁰ Distàncies calculades a partir de Google Earth.

superiors a la resta de grups per aquest fet. Per evitar aquesta diferència mostral, en la majoria dels resultats comparatius calculo per cada grup individualment, d'aquesta manera el 100% sempre és el propi grup o col·lectiu i no es desvien els resultats. Tot i així, en dues ocasions, per a la variable temps i la realització d'activitats extraescolars segons gènere i curs acadèmic, aquesta consideració cal tenir-la en compte. Per exemple, si la duració dels trajectes de menys de 10 minuts segons gènere i curs acadèmic resulta que els nens de cinquè obtenen percentatges més elevats pot ser en part, pel fet de que són més individus que no pas els nens de sisè o les nenes de cinquè i sisè.

Una última consideració és que els resultats es troben condicionats per les pròpies limitacions de l'enquesta. En altres paraules, la mostra de l'enquesta no és representativa de tot el municipi, ja que les escoles privades i concertades no han estat incloses, doncs els resultats tampoc són representatius de tot Granollers. Si les respostes en l'enquesta han estat honestes i precises, doncs els resultats també ho són.

Finalment, una vegada contextualitzades les principals variables vinculades als desplaçaments quotidians puc enumerar dos perfils "típics", un d'infants i un altre pels progenitors:

- El perfil d'infant majoritari es correspondria amb un nen de cinquè entre 10 i 11 anys, amb progenitors de procedència espanyola, que no ha canviat de residència en l'últim curs i té una bicicleta.
- El perfil de progenitor es correspondria amb una dona d'entre 30 i 44 anys de nacionalitat espanyola amb llicència per conduir i accés a un vehicle privat.

Aquests perfils típics es corresponen amb aquells subjectes de determinades característiques que més apareixen en les mostres que he obtingut. Que aquest sigui majoritari no vol dir que representi a la totalitat de la mostra, per tant, es troben d'altres ben diferenciats i amb d'altres característiques.

En relació amb les opinions i percepcions dels progenitors, obtingudes arrel de les entrevistes cal que enumeri dues consideracions importants. La primera, cal tenir ben present que les afirmacions i comentaris resultants sempre estaran condicionats pels perfils de les persones entrevistades. La segona, conseqüència d'aquesta primera és que no es pot generalitzar per a tots els progenitors aquests testimonis, ja que clarament no tots els pares i mares han estat entrevistats. No obstant, els seus comentaris s'han de llegir en clau orientativa ja que en alguns casos les respostes són molt similars independentment del gènere o nacionalitat.

En aquest sentit tres perfils em resulten a partir del gènere i la seva nacionalitat:

1. Homes comunitaris: Tots casats, amb dos o tres infants i professions de mitjana i alta qualificació.
2. Homes extracomunitaris: Majoritàriament casats i amb 3 o més infants i professions de mitjana i baixa qualificació.
3. Dones: Majoritàriament són espanyoles, casades i amb 2 o 3 infants que realitzen feines amb un nivell acadèmic mitjà-alt.

Una puntualització similar s'ha de tenir en compte per a les imatges i comentaris dels infants. Aquests són representatius tan sols de la seva pròpia realitat, és a dir, de la seva escola i les seves percepcions i impressions personals. No obstant, l'objectiu és que els propis infants ens expliquin aspectes relacionats amb la seva mobilitat quotidiana i en la mesura del possible obtenir una visió molt precisa dels seus desplaçaments quotidians. Tot i que no es pot generalitzar per a tots els infants enquestats, aquests els he dividit en dos perfils segons el gènere.

1. Nens: Majoria amb progenitors d'origen extracomunitari, tots van a peu i recorren distàncies inferiors als 1.000 metres.
2. Nenes: Majoria amb progenitors d'origen extracomunitaris, majoria van a peu i recorren distàncies inferiors als 1.000 metres.

4.6. Primer eix: Desplaçaments quotidians dels infants

Descriure els trets característics dels desplaçaments habituals realitzats pels infants escolaritzats en escoles de primària públiques de Granollers és l'objectiu d'aquest eix temàtic de resultats. Per tal d'obtenir una visió més ampla de la mobilitat infantil vaig més enllà del seu àmbit escolar i també incloc aquells trajectes de fora de l'escola, demandats a l'enquesta. L'anàlisi s'estructura a partir de les dues categories de desplaçaments inclosos en l'enquesta específica, els quals he definit segons la definició que utilitza l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana de Catalunya:

“Mobilitat ocupacional: desplaçaments cap el lloc de treball o estudis.”

“Mobilitat personal: dins d'aquesta categoria s'inclouen motius diferents als ocupacionals com anar a comprar, realitzar d'activitats esportives, culturals, etc. “

(EMQ, 2006)

Primerament analitzo els desplaçaments ocupacionals segons el mode de transport emprat, el temps o duració del trajecte, seguidament, els relaciono amb circumstàncies climàtiques adverses com és un dia de pluja. En segon lloc realitzo el mateix esquema d'anàlisi però per aquells desplaçaments amb motius de tipus

personal. Tanmateix les variables gènere, curs acadèmic i nacionalitat dels progenitors són emprades com independents per tal de determinar la seva influència o relació amb aspectes d'aquests recorreguts.

Aquesta divisió per motius respon al fet que vull diferenciar entre recorreguts realitzats per tota la mostra i trajectes realitzats per una part d'aquesta. Cal destacar que el grau d'aprofundiment sobre els trajectes ocupacionals és superior que pels altres motius degut a que l'enquesta ha incidit més en aquest tipus de desplaçaments respecte els altres.

4.6.1. Anant i tornant de l'escola... analitzant els desplaçaments escolars

En aquesta recerca he decidit anomenar als trajectes de tipus ocupacional com escolars degut a que en el cas dels infants la seva principal ocupació és estudiar. Les principals enquestes generals de mobilitat quotidiana consultades (*Apartat 1.9*), defineixen un desplaçament com el moviment d'una persona des d'un origen cap a un destí per un únic motiu. En aquestes operacions estadístiques entre els diversos motius que analitzen els estudis són un dels inclosos. A partir d'ara i endavant quan es faci referència als desplaçaments escolars també incloc el trajecte de sortida de l'escola.

Sota aquesta inclusió considero com un desplaçament d'àmbit escolar un infant que surt de l'escola per anar a casa seva. Ara bé, en el cas de les enquestes generals aquest trajecte no es consideraria escolar ja que el motiu o destí no és anar a estudiar. Per tant és en aquest matís on difereix la meua decisió de les definicions adoptades pels estudis oficials. La meua adaptació és la mateixa que fan Collins (2001); Kearns i Collins (2003); Schlossberg (2006); McDonald (2008); Nelson (2008); Fyhri i Hjorthol (2009); Porter (2011), que tracten la sortida de l'escola com un desplaçament escolar en els seus estudis corresponents.

Especificar que la sortida d'un infant des del lloc on practiqui esport, per exemple, no el considero de tipus escolar, perquè el motiu no és estudiar, ni tampoc l'origen o destí és l'escola. Remarco que degut a que tots els infants van a l'escola, he inclòs en el qüestionari més preguntes associades a aquest desplaçament i no tantes pels altres de tipus personal, i com a conseqüència els primers són analitzats amb més profunditat.

a) Quin mode de transport utilitzen per anar i tornar de l'escola?

En aquest apartat descriu els desplaçaments per motius acadèmics a partir dels mitjans de transport utilitzats i la seva relació amb les variables independents d'anàlisi establertes. Les dades les presento primerament pels modes i, diferenciant entre l'arribada i sortida de l'escola, i posteriorment, afegeixo el gènere, el curs acadèmic i la nacionalitat dels seus progenitors.

Els infants enquestats realitzen de manera majoritària els seus desplaçaments escolars, tant en l'arribada com en la sortida, caminant. Per aquest mode, es registren percentatges del 66% i el 73%, respectivament. El cotxe és el segon mitjà més emprat, amb xifres que oscil·len entre el 29% i el 22%. En aquests dos transports els infants seleccionats efectuen més del 90% de tots els recorreguts. Destacar l'ús del skate o patinet, que depenent del trajecte supera a altres mitjans com l'autobús, i la nul·la presència de la bicicleta com a mitjà alternatiu per anar o tornar de l'escola (*Taula 37*).

Taula 37. Mitjà de transport segons tipus de desplaçament escolar (%).

	ARRIBADA	SORTIDA
Caminant	66,1	73,5
Bicicleta	0	0,2
Autobús	2,4	1,0
Moto	0,3	0,5
Cotxe	28,9	22,0
Skate/Patinet	2,1	2,6
Altres	0,2	0,2
TOTAL	100	100

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

I) Quin mode de transport utilitzen els nens? I les nenes?

Les nenes percentualment caminen més que els nens, entre un 2% i un 5% depenent de l'anada o la sortida de l'escola. Aquesta situació s'inverteix en el cotxe, on els nens són lleugerament superiors a les nenes, entre un 0,6% i 0,8%. La diferència més significativa per gènere es dona al tercer mitjà de transport més emprat, el patinet/skate i l'autobús, que inverteixen les seves posicions segons el col·lectiu tractat. Pels nens, el patinet o skate, és utilitzat en un 3% i 4% dels seus desplaçaments, segons si és arribada o sortida, en les nenes no arriba a un 1%. Per contra, l'autobús en les nenes es situa entre un 3% i un 1%, i en els nens es produeixen valors més baixos, un 1,5% i un 0,9%, respectivament (*Taula 38*).

Aquests dos recorreguts escolars ofereixen resultats interessants comparant la sortida i l'arribada com mostra la darrera columna de la taula 23 on es calculen les diferències percentuals entre la sortida i l'arribada pels diferents modes de transport segons el gènere. Els transports no motoritzats augmenten vers els motoritzats en els desplaçaments de sortida de les escoles. Cal especificar que tot i aquesta mateixa tendència en els dos col·lectius analitzats, en les nenes aquesta diferència es produeix en un únic mode no motoritzat, en tant que en els nens ho fa en tres mitjans no motoritzats.

Anar a peu o caminar és el mode que més augmenta el seu percentatge en la sortida, el seu increment més elevat es produeix dins el grup de les nenes amb un 9,3%, percentatge superior al augment reflectit en els nens amb un 5,9%. La bicicleta i el

patinet augmenten lleugerament entorn al 0,9% i 0,3% respectivament, però només en els nens. Dintre dels modes motoritzats, el cotxe, és el que pateix una davallada més accentuada. Tots dos grups de població redueixen entorn al 7% la seva utilització en la sortida. En el cas de l'autobús, els infants redueixen els seus desplaçaments en aquest mitjà, però és en les nenes una reducció més accentuada amb un 2,4% (Taula 38).

Les nenes mostren una major regularitat en la utilització dels transports, ja que en quatre dels set modes analitzats obtenen un valor de 0, és a dir, l'utilitzen o no, en la mateixa proporció tant a l'arribada com en la sortida de l'escola. Aquest fet contrasta amb una major irregularitat en els nens, que només obtenen aquesta xifra per a un dels transports estudiats (Taula 38).

Taula 38. Mitjà de transport d'arribada i sortida segons gènere (%).

	ARRIBADA		SORTIDA		Sortida-Arribada	
	Nen	Nena	Nen	Nena	Nen	Nena
Caminant	65,2	67,0	71,1	76,3	5,9	9,3
Bicicleta	0	0	0,3	0	0,3	0
Autobús	1,5	3,4	0,9	1,0	-0,6	-2,4
Moto	0,3	0,3	0,6	0,3	0,3	0
Cotxe	29,2	28,6	22,5	21,7	-6,7	-6,9
Skate/Patinet	3,4	0,7	4,3	0,7	0,9	0
Altres	0,3	0	0,3	0	0	0
TOTAL	100	100	100	100	0	0

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

II) Quin mode de transport utilitzen els nens i nenes de cinquè? I els de sisè?

Per gènere i cursos acadèmics, com reflecteix la taula 39 s'observen divergències en els mitjans utilitzats segons el tipus de desplaçament. Les dades obtingudes corroboren la tendència general, abans comentada, però s'observen diferències segons els dos cursos acadèmics.

Els nens augmenten la utilització de l'autobús i anar a peu en funció de l'edat, per contra, disminueixen els desplaçaments realitzats en cotxe i en patinet independentment del tipus de trajecte. Concretament, els de sisè fan entorn a un 5% més dels recorreguts caminant que els de cinquè, essent aquesta la diferència més significativa. La disminució del cotxe i del patinet és d'un 1,8 i 1,7% respectivament (Taula 39).

Situació inversa s'observa entre les nenes on els modes no motoritzats es redueixen en funció de l'edat i s'incrementen els motoritzats. Els recorreguts realitzats a peu es redueixen en un 11% i un 6%, comparant l'anada i la sortida a l'escola. El patinet o skate, també disminueix els seus percentatges ja que les de major edat no l'utilitzen i les petites ho fan en un 1,4% dels seus desplaçaments. El cotxe i l'autobús,

incrementen la seva utilització a sisè curs respecte a cinquè. Entre un 12% i un 8% pel vehicle privat, i entre un 2% i un 0,7% el transport públic, per l'arribada o la sortida de l'escola (Taula 39).

El grup de població amb major percentatge d'anar i tornar caminant al col·legi són les nenes de cinquè amb un 72,4% i un 79,3%, respectivament, xifres superiors a les seves companyes de sisè i que contrasten amb els valors registrats per la resta de col·lectius. Aquestes són el grup que menys utilitza el cotxe, un 22,8% i un 17,9%, percentatges per sota de la resta d'infants. Els nens de cinquè són els que menys trajectes caminant efectuen per anar i tornar de l'escola. En patinet o en skate però, amb un 4% i un 5,1%, gairebé dupliquen als seus companys de sisè i superen a les nenes independentment del curs acadèmic. Destaco la baixa o nul·la utilització de la bicicleta com a mitjà de transport per anar o tornar de l'escola (Taula 39).

Taula 39. Mitjà de transport d'arribada i sortida segons gènere i curs acadèmic (%).

	ARRIBADA				SORTIDA			
	Cinquè		Sisè		Cinquè		Sisè	
	Nen	Nena	Nen	Nena	Nen	Nena	Nen	Nena
Caminant	63,1	72,4	67,8	61,6	68,8	79,3	73,8	73,3
Bicicleta	0	0	0	0	0,6	0	0	0
Autobús	0,6	2,8	2,7	4,1	1,1	0,7	0,7	1,4
Moto	0,6	0,7	0	0	0,6	0,7	0,7	0
Cotxe	31,3	22,8	26,8	34,2	23,3	17,9	21,5	25,3
Skate/Patinet	4,0	1,4	2,7	0	5,1	1,4	3,4	0
Altres	0,6	0	0	0	0,6	0	0	0
TOTAL	100	100	100	100	100	100	100	100

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

Per ressaltar més les diferències ofereixo la taula 40 on es resten els percentatges entre infants del mateix gènere però diferent curs acadèmic, sisè menys cinquè. Els mitjans de transports que més oscil·len són el cotxe i anar caminant, tant en l'arribada com en la sortida de l'escola i independentment del gènere. Les dades permeten observar ràpidament com els valors positius registrats pels nens en anar caminant demostren que augmenta la seva utilització segons el curs i com disminueix la utilització del vehicle privat. Al contrari succeeix en les nenes que redueixen els modes no motoritzats en funció del curs. Alhora és aquest conjunt el que presenta majors oscil·lacions percentuals en les mitjans de transports, per tant, varien més en la utilització que fan dels modes utilitzats.

Taula 40. Diferències entre curs acadèmic i gènere segons mitjà de transport emprat en arribar i sortir de l'escola (%).

	ARRIBADA		SORTIDA	
	Sisè-Cinquè		Sisè-Cinquè	
	Nen	Nena	Nen	Nena
Caminant	4,7	-10,8	5,0	-6,0
Bicicleta	0	0	-0,6	0
Autobús	2,1	1,3	-0,4	0,7
Moto	-0,6	-0,7	0,1	-0,7
Cotxe	-4,5	11,4	-1,8	7,4
Skate/Patinet	-1,3	-1,4	-1,7	-1,4
Altres	-0,6	0	-0,6	0

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

III) Quin mode de transport utilitzen els nens i nenes amb progenitors comunitaris? I els de pares i mares extracomunitaris?

La nacionalitat dels progenitors és la tercera de les variables que he creuat, per tal de no repetir progenitors, pares, mares, o persones al càrrec dels infants, en aquest apartat i en propers que utilitzin aquesta característica, faré referència a ells com comunitaris o extracomunitaris, segons siguin originaris de la Unió Europea o no. D'ara en endavant l'anàlisi d'aquesta característica no inclou el curs acadèmic ja que les mostres en alguns casos concrets són molt petites i no tindria cap sentit parlar de percentatges. Un altre motiu és que la representació gràfica no seria prou clara, ja que inclouria un volum molt alt de dades i la seva interpretació seria complexa. Per aquestes dues raons tan sols he inclòs el gènere dels infants i l'origen dels progenitors juntament als mitjans de transports utilitzats.

Segons la procedència dels progenitors els mitjans de transport predominants són els mateixos que els analitzats anteriorment per arribar a l'escola, si bé en aquest cas es produeixen diferències substancials en quant als percentatges obtinguts (*Taula 26*). Anar caminant predomina per tots els infants, independentment de quin sigui l'origen dels seus progenitors, però és més elevada la utilització que en fan aquells amb progenitors extracomunitaris. Si pels comunitaris els percentatges són entorn al 55% pels de fora la UE aquests valors augmenten a un 84,5%, els nens, i fins un 91,4% en les nenes, essent aquesta divergència la més elevada entre aquests grups. D'altra banda, el cotxe que pels originaris de la UE es situa en el 40% es redueix fins a un 7% i un 6% respectivament pels infants amb progenitors no procedents de la UE. Per la resta de mitjans les xifres resultants són força similars i només l'autobús en el cas dels nens presenta una lleugera diferència (*Taula 41*).

Taula 41. Arribada a l'escola segons gènere dels infants, procedència dels seus progenitors i mode utilitzat (%).

	Nen		Nena	
	Comunitari	Extracomunitari	Comunitària	Extracomunitària
Caminant	54,7	84,5	55,3	91,4
Autobús	0,9	3,6	4,1	2,9
Moto	0	1,2	0,5	0
Cotxe	40,6	7,1	39,6	5,7
Skate/Patinet	3,8	2,4	0,5	0
Altres	0	1,2	0	0
TOTAL	100	100	100	100

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

Pels desplaçaments de sortida es confirmen les tendències generals ja vistes amb anterioritat, reducció dels transports motoritzats i augment dels no motoritzats. Caminant continua essent el mode majoritari per a tots els grups establerts. Aquest mode pels extracomunitaris arriba al 90%, en els nens, i fins al 96% en les nenes, valors superiors als seus companys i companyes de la UE. Aquests, amb un 63% i un 67% són inferiors. La utilització del cotxe és major en els infants amb progenitors de la UE, que en els fora la UE. Cal destacar que tan sols entre un 5% i un 3% dels desplaçaments realitzats per nens i nenes amb progenitors extracomunitaris utilitzen aquest mitjà de transport (Taula 42).

Taula 42. Sortida de l'escola segons gènere dels infants, procedència dels seus progenitors i mode emprat (%).

	NEN		NENA	
	Comunitari	Extracomunitari	Comunitària	Extracomunitària
Caminant	63,2	89,3	67,0	95,7
Autobús	0,9	1,2	1,0	1,4
Moto	0,5	1,2	0,5	0
Cotxe	29,7	4,8	31,0	2,9
Skate/Patinet	5,2	2,4	0,5	0
Altres	0	1,2	0	0
TOTAL	100	100	100	100

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

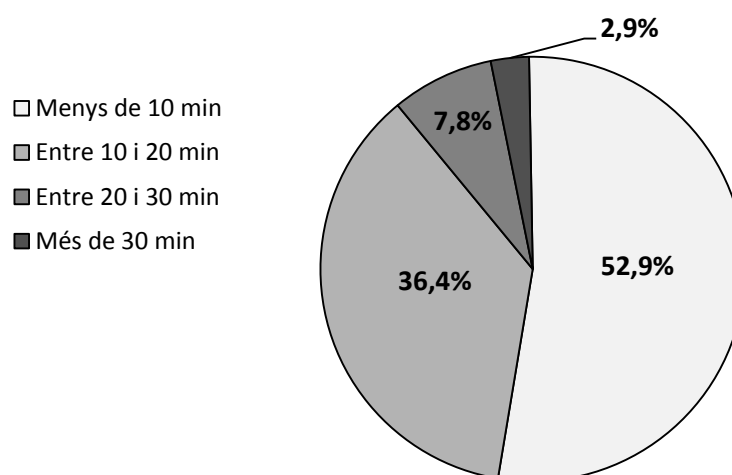
b) Quant triguen en arribar a l'escola al matí?

La duració d'un recorregut és una característica important per a la caracterització de la mobilitat quotidiana infantil. Aquesta variable creuada amb els mitjans de transport em permet dimensionar la distància que recorren els infants des de la seva residència a l'escola. A partir del mitjà de transport utilitzat i el temps que triguen puc interpretar si entre el seu domicili i el col·legi hi ha una gran distància, o bé al contrari. Haig

d'especificar dos aspectes dels resultats que presento a continuació. El primer, la durada de temps només ha estat comptabilitzada pel desplaçament d'anada pel matí a l'escola, ja que així vaig procedir en l'enquesta. Per tant, d'ara i endavant en aquest apartat sempre faig referència a aquest trajecte específic i no a un altre. El segon, no tots els mitjans de transport apareixen en les taules, la bicicleta que no és emprada pels infants i que per tant, no l'he representat. La motocicleta i altres modes, tots dos mitjans de tipus motoritzat, amb percentatges molt baixos els he agregat al cotxe simplificant el volum de dades resultant com oferiré en la propera Taula 43.

Un 89,3% dels desplaçaments realitzats pels infants tenen una durada inferior als 20 minuts. D'aquest percentatge el 53% es correspon amb recorreguts menors a 10 minuts. Així doncs, més de la meitat de tot els recorreguts d'anada a l'escola són inferiors a 10 minuts. Tan sols un 10,7%, són superiors als 20 minuts, essent un 3% superior a la mitja hora (*Figura 21*).

Figura 21. Anada a l'escola segons durada de temps (%).



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

I) Segons el mode de transport emprat, quant triguen en arribar?

La taula 28 presenta la duració dels desplaçaments segons el mode emprat. Cal esmentar que el 100% en aquest cas, és el total de desplaçaments realitzats. Més de la meitat dels recorreguts que realitzen els infants són inferiors a 10 minuts, concretament un 52,9%. Agregant els de 10 a 20 minuts resulten el 89,3% de tots els trajectes realitzats. Per tant, puc afirmar que la gran majoria dels escolars enquestats realitzen trajectes de curta durada.

Les dades de la taula 43 mostren com sis de cada deu desplaçaments amb una duració inferior als 20 minuts es realitzen a peu, i gairebé tres, en cotxe. Dintre dels trajectes que es fan caminant un 38% corresponen a una durada inferior als 10 minuts, xifra que

triplica pràcticament els obtinguts pel vehicle privat i mateix temps. No obstant per aquells recorreguts amb una durada d'entre 10 i 20 minuts caminar és superior al cotxe, però reduint-se la diferència a un 10%. En definitiva, que la majoria de desplaçaments siguin d'una durada inferior als 20 minuts, i que un 60% d'aquests es realitzin a peu reforça la idea de la proximitat entre la llar i l'escola.

Taula 43. Duració dels desplaçaments segons mitjà de transport (%).

	Caminant	Autobús	Cotxe	Skate/Patinet	Total
Menys de 10 min	37,8	0,3	13,5	1,3	52,9
Entre 10 i 20 min	22,3	0,8	12,8	0,5	36,4
Entre 20 i 30 min	4,3	0,6	2,8	0,1	7,8
Més de 30 min	1,8	0,6	0,2	0,3	2,9
TOTAL	66,2	2,3	29,3	2,2	100

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

II) Qui triga més: els nens i nenes de cinquè, o els de sisè?

Com es pot observar en la taula 44 la durada del recorregut sembla estar relacionat amb el gènere o el curs acadèmic. Destaquen els desplaçaments de menys de 10 minuts on els nens obtenen un 6% més que les nenes, i situació invertida en els d'entre 10 i 20 minuts, on les nenes superen en un 2% als nens. En la resta de categories temporals les diferències són reduïdes i poc significatives. Per tant, les diferències per gènere pels diferents mitjans i duració dels recorreguts no són gaire significatives.

Per curs acadèmic, els percentatges més elevats es produeixen al grup de nens de cinquè i sisè que són lleugerament superiors en els trajectes de menys de 10 minuts caminant, respecte la resta de modes de transport. No hi ha diferències entre els nens i entre les nenes, ja que tant els infants de cinquè com els de sisè obtenen valors similars. En aquest sentit els percentatges resultants no mostren gaire variabilitat en funció d'aquestes característiques (Taula 44).

Taula 44. Duració dels desplaçaments per gènere, curs acadèmic i mode emprat (%).

	Caminant				Autobús				Cotxe				Skate/Patinet				TOTAL NENS	TOTAL NENES	TOTAL
	Nen		Nena		Nen		Nena		Nen		Nena		Nen		Nena				
	5è	6è	5è	6è	5è	6è	5è	6è	5è	6è	5è	6è	5è	6è	5è	6è			
Menys de 10 min	10,9	10,4	9,3	7,3	0	0,2	0	0,2	4,2	2,6	2,4	3,9	0,8	0,3	0,2	0	29,4	23,3	52,7
Entre 10 i 20 min	5,7	4,6	6	6,5	0	0,3	0,3	0,2	3,6	3,2	2,4	3,6	0	0,3	0,2	0	17,7	19,2	36,9
Entre 20 i 30 min	1,1	1,3	1,1	0,6	0,2	0	0,3	0,2	1,0	0,6	0,5	0,6	0	0	0	0	4,2	3,3	7,5
Més de 30 min	0,3	0,6	0,6	0,2	0	0,2	0	0,5	0,2	0	0	0	0,3	0	0	0	1,6	1,3	2,9
TOTAL	18,0	16,4	17	14,6	0,2	0,7	0,6	1,1	9,0	6,4	5,3	8,1	1,1	0,6	0,4	0	52,9	47,1	100

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

III) Qui triga més: els nens i nenes comunitaris, o els extracomunitaris?

La procedència dels progenitors no sembla influir en la durada dels desplaçaments. La taula 45 ofereix informació respecte als infants amb progenitors comunitaris, i la 46, d'aquells nens i nenes amb pares i mares d'origen extracomunitari. Comparant els resultats totals per a les diferents categories temporals establertes es pot comprovar com les diferències percentuals segons la procedència dels progenitors són poc significatives. Els extracomunitaris superen en un 2% i un 3%, als comunitaris, en el total de trajectes de menys de 10 minuts i de més de 30 minuts respectivament. En canvi, en els recorreguts d'entre 10 i 20 minuts i entre 20 i 30 minuts són els comunitaris en un 4% i un 1%, respectivament, superiors als seus companys i companyes de fora la UE.

Aquestes taules ressalten novament la influència de la procedència dels progenitors en els modes emprats. Les dades confirmen les tendències observades en els anteriors apartats però en aquest cas afegint el factor temps. En aquest sentit és interessant com el mode anar caminant predomina pels infants en tots dos gèneres, independentment de quin sigui l'origen dels seus progenitors i el que triguen en arribar, essent però més accentuada la utilització que en fan aquells amb progenitors extracomunitaris. Si pels comunitaris el percentatge és entorn al 55%, pels de fora la UE aquest valor s'incrementa fins un 87,8%. D'altra banda el cotxe que pels originaris de la UE es situa en un 40,3% es redueix fins a un 7,7%, pels extracomunitaris, essent aquesta divergència i l'anterior, les més elevades entre aquests grups. Per a la resta de mitjans de transport les xifres resultants són força similars, però destaca l'autobús que els extracomunitaris utilitzen una mica més que els comunitaris (Taula 45 i 46).

Taula 45. Duració dels desplaçaments per infants amb progenitors comunitaris segons gènere i mitjà de transport (%).

	Caminant		Autobús		Cotxe		Skate/Patinet		TOTAL NENS	TOTAL NENES	TOTAL DURADA
	Nen	Nena	Nen	Nena	Nen	Nena	Nen	Nena			
Menys de 10 min	17,4	13,4	0	0,3	9,0	9,0	1,3	0	27,6	22,7	50,3
Entre 10 i 20 min	8,1	11,5	0,2	0,5	10	8,6	0,2	0,2	18,6	20,8	39,4
Entre 20 i 30 min	2,4	1,2	0,3	0,7	1,8	1,7	0	0	4,4	3,7	8,1
Més de 30 min	0,5	0,5	0	0,5	0,2	0	0,5	0	1,2	1,0	2,2
SUBTOTAL	28,4	26,6	0,5	2,0	21,0	19,3	2,0	0,2	51,8	48,2	100
TOTAL MODES	55,0		2,5		40,3		2,2		100		

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

Taula 46. Duració dels desplaçaments per infants amb progenitors extracomunitaris segons gènere i mitjà de transport (%).

	Caminant		Autobús		Cotxe		Skate/Patinet		TOTAL NENS	TOTAL NENES	TOTAL DURADA
	Nen	Nena	Nen	Nena	Nen	Nena	Nen	Nena			
Menys de 10 min	25,3	21,4	0,6	0	2,5	1,4	1,3	0	29,8	22,9	52,7
Entre 10 i 20 min	15,6	16,9	0,7	0,6	0	1,3	0	0	16,2	18,9	35,0
Entre 20 i 30 min	2,7	1,9	0	0,	2,5	0	0	0	5,2	1,9	7,1
Més de 30 min	2,6	1,3	0,6	0,7	0	0	0	0	3,2	1,9	5,2
SUBTOTAL	46,2	41,6	1,9	1,3	5	2,7	1,3	0	54,4	45,6	100
TOTAL MODES	87,8		3,2		7,7		1,3		100		

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

c) Quan plou és igual?... Analitzant els desplaçaments escolars en dies de pluja

En aquest apartat analitzo els possibles efectes que un condicionant meteorològic com és la pluja pot exercir sobre els desplaçaments escolars. La meua idea és que aquesta condicionarà afavorint la utilització de modes motoritzats per damunt dels no motoritzats.

I) Quin mode de transport utilitzen per arribar i sortir de l'escola quan plou?

Els resultats mostren un increment dels modes motoritzats en detriment dels no motoritzats. Les dades obtingudes permeten observar com en dies de pluja el cotxe augmenta considerablement el seu percentatge respecte al total de desplaçaments efectuats (Taula 47). Tot i aquest increment, anar a peu, continua essent el mode majoritari tant en l'anada com en la sortida de l'escola, però amb disminucions del 13% i del 15% respectivament. La resta de transports baixen els seus valors destacant-ne el patinet que es redueix a la meitat. Tot i aquest canvi de mitjà de transport, s'han de valorar altres factors: distància, accés al vehicle privat o tinença de carnet de conduir per tal de veure la seva relació o influència al respecte.

Taula 47. Arribada i sortida de l'escola segons factor meteorològic i mode emprat (%).

	ARRIBADA		SORTIDA	
	Sense Pluja	Amb pluja	Sense pluja	Amb pluja
Caminant	66,1	53,9	73,5	58,9
Bicicleta	0	0,3	0,2	0,3
Autobús	2,4	1,6	1,0	1,6
Moto	0,3	0,3	0,5	0
Cotxe	28,9	42,7	22,0	37,8
Skate/Patinet	2,1	1,0	2,6	1,1
Altres	0,2	0,2	0,2	0,2
TOTAL	100	100	100	100

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

II) Quins modes de transports, quan plou, utilitzen els nens i nenes de cinquè? I els de sisè?

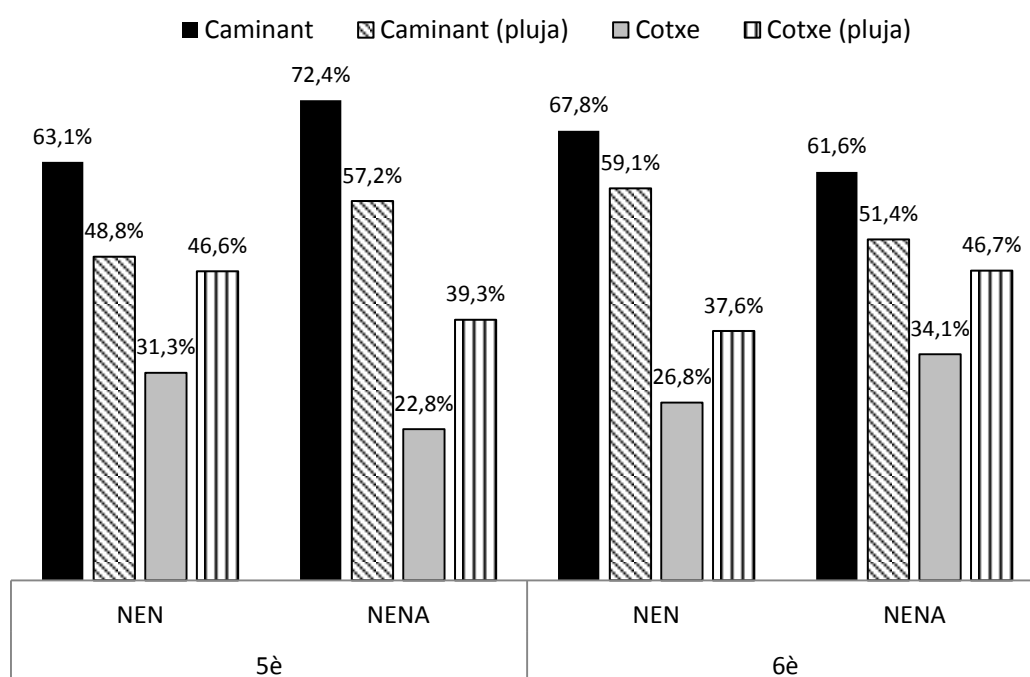
Per determinar si el gènere o el curs acadèmic dels infants influencien o no, l'elecció modal en dies de pluja presento les figures 22 i 23. En aquestes incloc dos modes: anar caminant i el cotxe, tant per l'arribada com per la sortida de l'escola. He obviat la resta de modes per dues raons. La primera és que una representació gràfica de tots els modes fàcilment conduiria a errors i dificultaria la seva comprensió. La segona, que les variacions de la resta de transports no són gaire significatives i els dos representats són els més importants.

Les dades confirmen que la pluja afecta a tots els grups independentment del gènere o el curs acadèmic. En tots els casos es redueixen els modes no motoritzats a favor dels motoritzats. Els valors obtinguts entre els nens i nenes en l'arribada a l'escola són similars i no difereixen gaire. En la sortida, anar a peu en els nens disminueix menys que per les nenes i l'augment del cotxe és inferior al de les nenes, però les diferències percentuals no són gaire significatives (Figures 22 i 23).

Per curs acadèmic es poden observar lleugeres diferències entre els infants. Els de sisè curs presenten variacions percentuals inferiors que els seus homòlegs de cinquè. En altres paraules, els grans són més regulars en els modes que utilitzen i la pluja no els afecta com als de cinquè. Els nens i nenes de cinquè per arribar a l'escola en dies de pluja, ho fan un 15% menys a peu, els de sisè entre 8% i un 10%. Pel cotxe, els infants de cinquè augmenten el seu ús entre el 15% i 17% segons siguin nens o nenes, i els de sisè entre un 11-12% més (Figura 22).

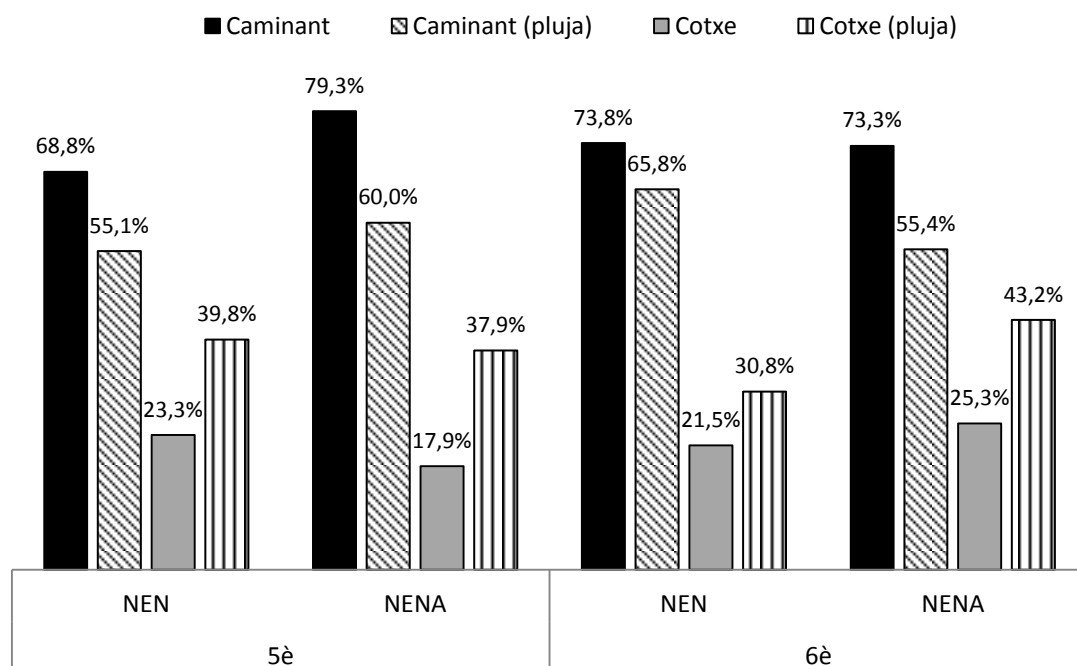
En la sortida de l'escola en dies de pluja, els infants de cinquè van menys caminant, entre un 13% i un 19%, depenent del gènere, els de sisè també hi van menys, però entre un 8% i un 18% segons el gènere. Per al cotxe, els més petits incrementen el seu ús entre un 16% i un 20%, segons el gènere. En els de sisè aquest augment és del 6% pels nens i del 18% per les nenes (Figura 23).

Figura 22. Arribada a l'escola caminant i en cotxe segons gènere, curs acadèmic i factor meteorològic (%).



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

Figura 23. Sortida de l'escola caminant i en cotxe segons gènere, curs acadèmic i factor meteorològic (%).



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

III) Quan plou, quins modes de transports utilitzen els nens i nenes comunitaris? I els extracomunitaris?

La variable origen dels progenitors confirma la tendència en dies de pluja, tant per l'arribada a l'escola com per la sortida. Aquest augment del cotxe, es produeix en tots els grups establerts i s'accentua encara més segons la procedència dels progenitors dels infants enquestats (Taules 48 i 49).

Pels desplaçaments d'arribada a l'escola en dies de pluja, els percentatges obtinguts per anar a peu són inferiors que els obtinguts en la sortida. En el cas d'infants comunitaris, tant nens com nenes, utilitzen més el vehicle privat en l'arribada que els seus homòlegs extracomunitaris. Es produeixen diferències d'entre el 29% i el 33% segons els col·lectius de procedència. A nivell intern per gènere i procedència, són les nenes comunitàries les que obtenen els resultats més baixos per caminar, amb un 43,7%, i els més alts pel cotxe, un 53,8%. En contraposició, les nenes extracomunitàries obtenen els registres més elevats per anar caminant amb un 78,6% i els inferiors pel vehicle privat amb un 20% (Taula 48).

En dies de pluja per a la sortida de l'escola són les nenes extracomunitàries les que caminen més, amb un 80% dels seus desplaçaments, i les nenes de la UE les que menys, amb un 47,7%. Els nens de fora la UE són aquells que utilitzen menys el vehicle privat, un 15,4%, per un 51,8% de les nenes comunitàries que van en cotxe (Taula 49).

Taula 48. Arribada a l'escola segons gènere, procedència dels progenitors i factor meteorològic (%).

	Sense pluja				Amb pluja			
	NEN		NENA		NEN		NENA	
	UE	No UE	UE	No UE	UE	No UE	UE	No UE
Caminant	54,7	84,5	55,3	91,4	45,3	71,4	43,7	78,6
Autobús	0,9	3,6	4,1	2,9	0,9	3,6	2,0	1,4
Moto	0	1,2	0,5	0	0,5	0	0,5	0
Cotxe	40,6	7,1	39,6	5,7	51,4	22,6	53,8	20
Skate/Patinet	3,8	2,4	0,5	0	1,9	1,2	0	0
Altres	0	1,2	0	0	0	1,2	0	0
TOTAL	100	100	100	100	100	100	100	100

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

Taula 49. Sortida a l'escola segons gènere, procedència dels progenitors i factor meteorològic (%).

	Sense pluja				Amb pluja			
	NEN		NENA		NEN		NENA	
	UE	No UE	UE	No UE	UE	No UE	UE	No UE
Caminant	63,2	89,3	67,0	95,7	51,8	78,6	47,7	80
Autobús	0,9	1,2	1,0	1,4	1,9	3,6	0,5	2,9
Moto	0,5	1,2	0,5	0	0	0	0	0
Cotxe	29,7	4,8	31,0	2,9	43,9	15,4	51,8	17,1
Skate/Patinet	5,2	2,4	0,5	0	2,4	1,2	0	0
Altres	0	1,2	0	0	0	1,2	0	0
TOTAL	100	100	100	100	100	100	100	100

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

4.6.2. Més enllà de l'escola hi ha mobilitat?... Anàlisi dels desplaçaments no escolars

Els desplaçaments de tipus personals formen part de la mobilitat quotidiana dels infants i són analitzats per tal d'obtenir una visió més complerta dels seus hàbits i pautes de mobilitat. Tot i adoptar la classificació agregada dels desplaçaments que realitza l'EMQ, en aquest treball he decidit que els trajectes de tipus personal siguin categoritzats com "no escolars".

El motiu d'aquesta decisió és posar l'atenció en aquest caràcter no lectiu d'aquests recorreguts i diferenciar-los clarament dels ocupacionals, anomenats "escolars". Alhora facilita diferenciar clarament entre aquells trajectes d'estudis i aquells més enllà de l'àmbit escolar.

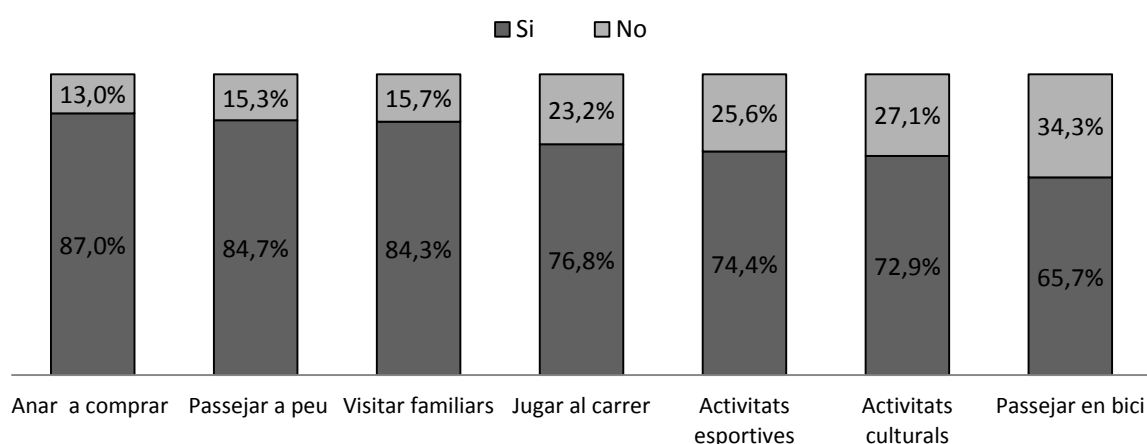
Motius tan diferents com anar a comprar, passejar a peu, visitar a familiars, jugar al carrer, anar a activitats esportives i culturals i passejar en bicicleta són analitzats en aquest apartat. Aquests desplaçaments són comptabilitzats segons la seva realització, és a dir, si els infants els fan o no, i en funció del gènere i curs acadèmic. En segon lloc són contemplats segons el mode de transport en què es realitzen.

Puntualitzar que no he inclòs en l'anàlisi per mitjans de transport els motius passejar a peu i en bicicleta. Aquesta decisió està justificada pel fet que en aquests dos motius no hi ha possibilitat d'utilitzar altres modes, ja que el propi passeig es realitza o bé a peu o en bicicleta descartant els altres tipus de transports.

a) On van els infants fora de l'escola?... Realització dels desplaçaments no escolars

Les dades obtingudes segons el motiu del desplaçament mostren diferències significatives (Figura 24). Dels trajectes que efectuen al llarg de la setmana, depenent de la categoria analitzada, s'obtenen valors que oscil·len entre el 87% i el 65,7% de realització. "Anar a comprar", "passejar a peu" i "visitar familiars", són els més usuals amb percentatges per sobre del 80%. "Jugar al carrer", "activitats esportives i culturals" es situen per sobre del 70%, i en últim lloc, "passejar en bici" amb un 65%, xifra lleugerament inferior. Cal especificar que passejar en bicicleta s'ha de valorar tenint en compte la possibilitat de tinença d'una bicicleta, no oblidar aquell 16,7% dels infants enquestats que declaren no tenir-ne. Per tant, d'aquest 34,3% que no el realitzen, un 17,6% tenen la possibilitat de realitzar el desplaçament per aquest motiu i no l'han realitzat.

Figura 24. Desplaçaments realitzats segons motius no escolars (%).



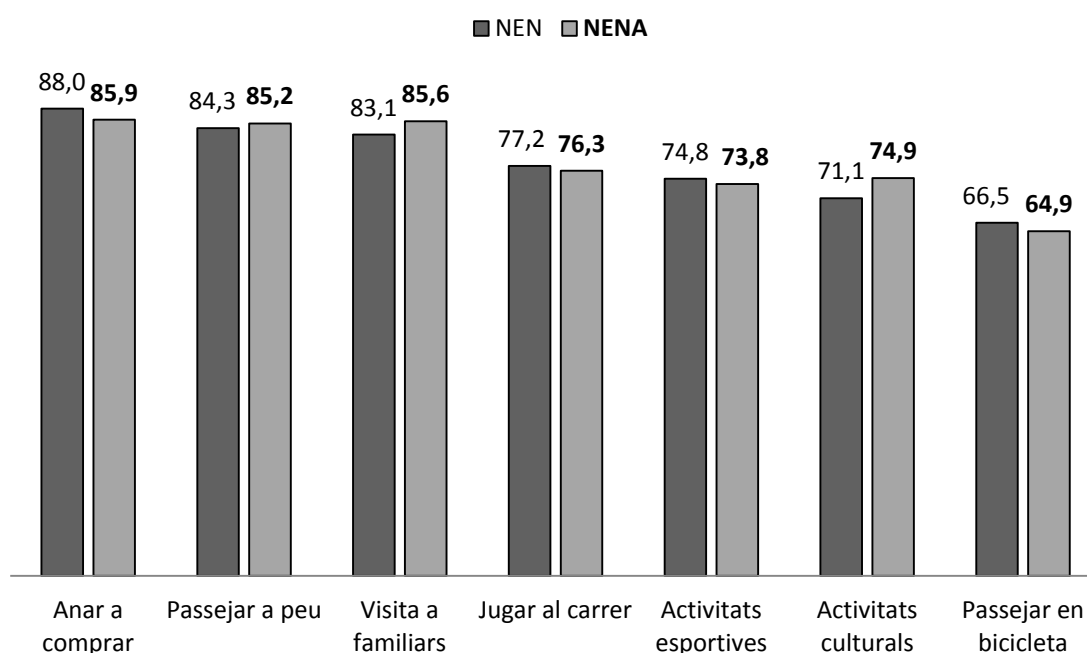
Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

b) Els nens i nenes fora de l'escola es desplacen pels mateixos motius?

Per establir possibles diferències en la realització d'aquests recorreguts segons el gènere dels infants presento la figura 25. En aquesta ofereixo els percentatges de realització dels desplaçaments no escolars calculats a partir dels propis col·lectius, en altres paraules, quant nens i nenes dels que han participat en l'enquesta declaren haver realitzat aquest trajecte específic. Els resultats obtinguts no mostren grans diferències de gènere respecte la realització dels diferents recorreguts no escolars. Com es pot comprovar els percentatges entre tots dos col·lectius són similars i les diferències percentuals són poc significatives.

Els desplaçaments per "anar al cinema" i "visitar a familiars", on les nenes declaren realitzar-lo un 4% i un 2,5% respectivament, més que els nens, són les diferències més destacables. Els nens presenten la major diferència vers les nenes, un 2,1% superior, pel motiu "anar a comprar". Per tant, nens i nenes presenten pautes de realització similars pels set motius seleccionats (*Figura 25*).

Figura 25. Desplaçaments realitzats segons gènere i motius no escolars (%).



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

l) Fora de l'escola els nens i nenes de cinquè es desplacen pels mateixos motius? I els de sisè?

En aquest apartat afegeixo el curs acadèmic dels infants seleccionats per tal de determinar la seva influència, o no, en la realització dels desplaçaments no escolars. Com mostra la taula 50, tant les nenes com els nens augmenten els percentatges de realització segons el curs acadèmic. Puc afirmar a partir d'aquestes dades que els

infants més grans, percentualment, realitzen més desplaçaments de tipus no escolar. Tant les nenes com els nens de sisè curs, percentualment superen als seus companys i companyes de cinquè curs, exceptuant els nens pels motius activitats esportives i culturals, aquesta tendència es confirma en la resta de casos seleccionats.

Les nenes en tots els motius escollits obtenen percentatges més elevats a sisè curs que a cinquè. La divergència més significativa dins d'aquest col·lectiu, un 5%, es produeix en "passejar a peu". "Visitar a familiars" i "passejar en bicicleta" ambdós amb un 4,3% de diferència són els altres dos motius destacables. Els nens de sisè presenten la diferència més rellevant pels passeigs a peu on són un 8% superiors als de cinquè. A l'inrevés es produeix en "anar al cinema", on els de cinquè realitzen un 11% més de recorreguts d'aquest tipus que els de sisè curs (*Taula 50*).

Taula 50. Desplaçaments realitzats segons gènere i curs acadèmic (%).

Motius desplaçament	Nen		Nena	
	Cinquè	Sisè	Cinquè	Sisè
Anar a comprar	87,5%	88,6%	85,5%	86,3%
Passejar a peu	80,7%	88,6%	82,8%	87,7%
Visitar a familiars	82,4%	83,9%	83,4%	87,7%
Jugar al carrer	76,1%	78,5%	75,9%	76,7%
Activitats esportives	75,0%	74,5%	72,4%	75,3%
Anar al cinema	76,1%	65,1%	73,1%	76,7%
Passejar en bicicleta	65,9%	67,1%	62,8%	67,1%

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

II) Fora de l'escola els nens i nenes comunitaris es desplacen pels mateixos motius? I els extracomunitaris?

La procedència dels progenitors sembla incidir en la realització dels desplaçaments per motius de tipus no escolar, aquesta relació és corroborada amb el model d'arbres de decisió CHAID en un proper apartat. Els resultats obtinguts per les diverses categories de trajectes presenten valors similars segons el gènere, però mostren diferències significatives segons la nacionalitat dels progenitors on detecto dues pautes ben diferenciades. Específicament els extracomunitaris, nens i nenes inclosos, obtenen els resultats més elevats pel motiu "jugar al carrer" i els infants comunitaris en la resta de categories establertes (*Taula 51*).

Tots els trajectes no escolars són realitzats de forma majoritària, més del 60%, per tots els infants independentment de la nacionalitat dels seus progenitors. Tot i la majoria generalitzada, individualment, per a cadascun dels motius seleccionats es registren xifres diferents. "Anar a comprar" és el motiu més realitzat de tots, amb valors situats entre el 82% i el 90%. Pel darrera resulten "passejar a peu" i "visitar a familiars" amb percentatges molt propers al anteriors. En un tercer esglaió s'ubica "jugar al carrer",

lleugerament inferior als anteriors. Les “activitats esportives i culturals” amb valors situats entre el 79% i el 52%, respectivament, són superiors a “passejar en bicicleta” que és el menys realitzat, entre un 68% i 58%, depenent del col·lectiu. Comentar que els passeigs en bicicleta són els menys realitzats i s’ha de tenir en compte el 16,7% d’infants que no disposen d’aquest mitjà (*Taula 51*).

Per nacionalitat dels progenitors, els nens i nenes extracomunitaris obtenen els percentatges més elevats pel motiu “jugar al carrer” i els comunitaris en la resta de categories. Concretament, les nenes extracomunitàries presenten els percentatges més baixos de realització pels motius “activitats esportives” i “passejar en bicicleta”. Els nens extracomunitaris obtenen valors inferiors a la resta de grups per “anar a comprar”, “passejar a peu” i “visitar a familiars”. Les nenes comunitàries obtenen mínims en “jugar al carrer”. Els nens comunitaris obtenen els majors percentatges per “anar a comprar, passejar a peu, visitar a familiars i passejar en bicicleta” (*Taula 51*).

Taula 51. Desplaçaments realitzats segons gènere i procedència dels progenitors (%).

Motius desplaçament	Nen		Nena	
	UE	No UE	UE	No UE
Anar a comprar	90,1%	82,8%	85,4%	85,7%
Passejar a peu	87,3%	79,3%	85,9%	82,9%
Visitar a familiars	86,8%	72,4%	86,4%	80,0%
Jugar al carrer	77,4%	80,5%	74,2%	78,6%
Activitats esportives	76,4%	72,4%	79,3%	52,9%
Anar al cinema	72,6%	63,2%	74,7%	70,0%
Passejar en bicicleta	67,9%	64,4%	66,2%	58,6%

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

c) Quins transports utilitzen els infants fora de l’escola?

Els resultats obtinguts mostren gran variabilitat dels mitjans de transports emprats segons el motiu específic analitzat, però anar a peu i en cotxe, polaritzen els modes. (*Taula 52*). Els percentatges estan calculats pels desplaçaments efectuats, aquells infants que han declarat no realitzar cap recorregut per algun dels motius seleccionats no son inclosos. Tampoc he inclòs els motius passejar a peu i en bicicleta els quals el propi motiu determina el mode emprat.

Anar caminant i en cotxe, independentment del motiu no escolar, són els dos modes més emprats amb gran diferència respecte la resta de transports seleccionats. Tot i aquest predomini, es troben divergències interessants respecte a quin mitjà és més emprat per a segons quin motiu específic. Els desplaçaments per anar a comprar i jugar al carrer són realitzats majoritàriament a peu, un 64,4% i un 84,1%, i el cotxe és emprat un 29,1% i un 3,4%, respectivament. Visitar a familiars i anar al cinema presenten una situació inversa, el vehicle privat amb un 64,9% i un 55,5%, superen al

26,2% i 33,6%, respectivament, registrat per anar caminant. Les activitats esportives presenten la diferència més reduïda entre aquests dos modes, anar a peu amb un 49,6% i el cotxe amb un 38,9% dels recorreguts (*Taula 52*).

Un altre aspecte destacat és l'opció patinet/skate que es consolida com a tercer mitjà de transport més emprat. Exceptuant per anar al cinema, per la resta de motius ocupa aquesta posició pel davant d'altres modes com la bicicleta o l'autobús (*Taula 52*).

Taula 52. Desplaçaments no escolars segons mitjà de transports (%).

	Anar a comprar	Visitar a familiars	Jugar al carrer	Activitats esportives	Anar al cinema
Caminant	64,4	26,2	84,1	49,6	33,6
Bicicleta	0,7	0,6	3,8	3,1	1,8
Autobús	0	1,9	0	2,0	4,9
Moto	0,6	1,7	0,2	0,5	1,8
Cotxe	29,1	64,9	3,4	38,9	55,5
Skate/Patinet	4,5	2,4	7,0	3,1	0,9
Altres	0,7	2,3	1,5	2,8	1,5
TOTAL	100	100	100	100	100

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

I) Quins transports utilitzen els nens i nenes fora de l'escola?

Per obtenir dades que permetin analitzar la relació entre el gènere i mitjans de transport utilitzats per aquests tipus de desplaçaments ofereixo la taula 38. Les nenes percentualment caminen i utilitzen el cotxe més que els nens, independentment del motiu no escolar seleccionat. Aquests valors superiors de les nenes s'expliquen perquè en el cas dels nens aquest diversifiquen més els modes en que realitzen els seus desplaçaments.

Pels nens el skate/patinet es consolida com a tercer mitjà més emprat. Els seus valors oscil·len de màxims del 9,6%, per "jugar al carrer", a mínims del 1,3% per "anar al cinema". En les nenes aquest tercer lloc es reparteix entre el patinet/skate i l'autobús depenent del motiu específic (*Taula 53*). La bicicleta és utilitzada per ambdós col·lectius essent pels nens superior a les nenes, especialment per "jugar al carrer" i "anar al cinema".

Taula 53. Desplaçaments no escolars segons gènere i mitjà de transport (%).

	Anar a comprar		Visitar familiars		Jugar al carrer		Activitats esportives		Anar al cinema	
	Nen	Nena	Nen	Nena	Nen	Nena	Nen	Nena	Nen	Nena
Caminant	61,5	67,6	26,1	26,4	81,3	87,4	48,6	50,7	31,2	36,2
Bicicleta	0,7	0,8	0,8	0,4	4,8	2,7	3,3	2,8	2,6	0,9
Autobús	0	0	1,2	2,5	0	0	2,5	1,4	6,9	2,8
Moto	1,0	0	2,2	1,2	0,4	0	0,8	0,5	1,3	2,3
Cotxe	28,7	29,6	63	67,1	3,2	3,6	38,7	39,1	55,4	55,5
Skate/Patinet	7,1	1,6	3,7	0,8	9,6	4,1	3,7	2,3	1,3	0,5
Altres	1,0	0,4	3,0	1,6	0,7	2,2	2,4	3,2	1,3	1,8
TOTAL	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

II) Quins transports utilitzen els nens i nenes de cinquè fora de l'escola? I els de sisè?

En aquest apartat afegeixo el curs acadèmic al gènere i els mitjans de transports que utilitzen els infants per a cadascun dels desplaçaments no escolars. Degut a la quantitat de variables per representar presento les dades en taules individualitzades per a cadascun dels motius seleccionats (*Taules 54 a 58*).

Pel motiu “anar a comprar” els dos grups es comporten de formes molt diferents segons el seu curs acadèmic. Les nenes augmenten els desplaçaments en mitjans motoritzats segons el curs acadèmic, i els nens, a l'inrevés. Les nenes disminueixen un 5% els trajectes a peu i l'augmenten en anar en cotxe. Més lleugerament es redueix la utilització del skate o patinet per recorreguts d'aquest tipus. Els nens augmenten en un 4% anar caminant com a mode per “anar a comprar” i minven un 3% i un 2% el patinet/skate i el cotxe (*Taula 54*).

Taula 54. Gènere, curs acadèmic i mitjà de transport emprat en els desplaçaments per anar a comprar (%).

	Nen		Nena	
	Cinquè	Sisè	Cinquè	Sisè
Caminant	60,8	64,1	69,6	64,1
Bicicleta	1,5	0	0	0,9
Autobús	0	0	0	0
Moto	0,7	1,6	0	0
Cotxe	28,9	26,5	28,6	33,2
Skate/Patinet	8,1	5,5	1,8	0,9
Altres	0	2,3	0	0,9
TOTAL	100	100	100	100

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

“Visitar a familiars” presenta resultats semblants als del motiu anterior. Les nenes incrementen els desplaçaments en vehicle privat en detriment d’anar caminant, per contra pels nens la situació s’inverteix. En les nenes hi ha un augment d’un 14% dels desplaçaments en cotxe i redueixen en un 9% aquells a peu, segons el curs acadèmic. Els nens segons el curs acadèmic eleven els percentatges d’anar a peu en un 12% i minven en un 16% els realitzats en cotxe (Taula 55).

Taula 55. Gènere, curs acadèmic i mitjà de transport emprat en els desplaçaments per visitar a familiars (%).

	Nen		Nena	
	Cinquè	Sisè	Cinquè	Sisè
Caminant	19,4	33,1	30,6	21,9
Bicicleta	0,8	0,8	0	0,8
Autobús	1,6	0	2,8	1,7
Moto	3,1	1,7	1,9	0,8
Cotxe	71,2	55,9	60,2	74,0
Skate/Patinet	3,1	3,4	1,9	0
Altres	0,8	5,1	2,6	0,8
TOTAL	100	100	100	100

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

Com mostra la taula 56 per “jugar al carrer” els dos grups establerts presenten la mateixa situació. Tant els nens com les nenes incrementen segons el curs acadèmic els desplaçaments realitzats a peu i en cotxe en detriment del skate o patinet. En els nens l’augment d’anar caminant és d’un 6% i en les nenes un 4%. El cotxe creix entorn un 2%, independentment del gènere. La reducció del skate o patinet és més accentuada en les nenes que d’un 7,1% a cinquè curs, desapareix completament a sisè i en els nens la seva utilització decreix en un 6%.

Taula 56. Gènere, curs acadèmic i mitjà de transport emprat en els desplaçaments per jugar al carrer (%).

	Nen		Nena	
	Cinquè	Sisè	Cinquè	Sisè
Caminant	79,5	85,7	85,9	89,3
Bicicleta	4,9	3,6	2,0	2,9
Autobús	0	0	0	0
Moto	0	0,9	0	0
Cotxe	2,5	4,4	3,0	4,9
Skate/Patinet	11,5	5,4	7,1	0
Altres	1,6	0	2,0	2,9
TOTAL	100	100	100	100

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

Pel motiu “activitats esportives” ambdós col·lectius augmenten els desplaçaments a peu i redueixen la utilització de la bicicleta i el patinet o skate, segons el curs acadèmic. En les nenes anar caminant augmenta en un 2% i pels nens un 7%. En tots dos col·lectius la bicicleta minva entorn un 4%, mateix valor pel patinet o skate en els nens. El cotxe augmenta en un 6% en les nenes i es manté pels nens en un 39% (Taula 57).

Taula 57. Gènere, curs acadèmic i mitjà de transport emprat en els desplaçaments per activitats esportives (%).

	Nen		Nena	
	Cinquè	Sisè	Cinquè	Sisè
Caminant	44,6	51,0	48,4	50,5
Bicicleta	5,8	1,0	5,4	1,0
Autobús	1,7	2,9	2,2	0
Moto	0,8	1,0	0	0
Cotxe	39,7	39,4	38,7	44,5
Skate/Patinet	5,0	1,9	2,2	1,0
Altres	2,4	2,8	3,1	3,0
TOTAL	100	100	100	100

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

La taula 58 mostra com “anar al cinema” pels dos gèneres presenta patrons ben diferenciats segons el curs acadèmic. Les nenes incrementen un 2% els desplaçaments a peu i un 1% en cotxe i patinet o skate. La reducció més accentuada es produeix en l'autobús que d'un 4,3% a cinquè, passa a un 1,9% a sisè. Pels nens l'augment més significatiu, un 2%, es produeix en anar caminant i “altres”, per contra, es redueix la utilització del cotxe en un 4%.

Taula 58. Gènere, curs acadèmic i mitjà de transport emprat en els desplaçaments per anar al cinema (%).

	Nen		Nena	
	Cinquè	Sisè	Cinquè	Sisè
Caminant	29,0	31,8	31,9	33,0
Bicicleta	2,4	2,2	1,1	0
Autobús	6,8	6,6	4,3	1,9
Moto	1,7	1,1	1,1	2,9
Cotxe	58,5	54,9	59,5	60,2
Skate/Patinet	1,6	1,1	0	1,0
Altres	0	2,3	2,1	1,0
TOTAL	100	100	100	100

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

III) Quins transports fora de l'escola utilitzen els nens i nenes comunitaris? I els extracomunitaris?

La procedència dels progenitors pels diferents motius de tipus no escolar, com succeeix pels desplaçaments escolars, sembla estar relacionada amb els modes de transport utilitzats. En aquest cas degut al gran volum de dades per representar, com en l'apartat anterior els presento de manera individual per cadascun dels motius establerts (Taula 59 a 63).

Pel motiu "anar a comprar", el més realitzat de tots els seleccionats, tots dos col·lectius van caminant de forma majoritària, però en el cas dels comunitaris aquests valors es situen entorn al 58% i pels extracomunitaris aquests van del 75% dels nens al 87% de les nenes. Al contrari succeeix pel cotxe on els infants amb progenitors de la UE l'utilitzen en un 32% i 37%, depenent si és nen o nena, xifres molt superiors a les registrades pels seus homòlegs de fora la UE amb un 15% i un 11%, respectivament (Taula 59).

Hi ha dues pautes d'utilització del skate o patinet, ben diferenciades, segons els col·lectius analitzats. La primera, la que registren els nens amb percentatges propers al 7%, la segona, la que s'observa en les nenes amb un 1,8% i 0%. Per tant, per "anar a comprar" es confirma una vegada més aquest ús masculinitzat del skate. Per la resta de motius no he trobat diferències destacables (Taula 59).

Taula 59. Gènere, procedència dels progenitors i mitjà de transport dels desplaçaments per anar a comprar (%).

	Nen		Nena	
	Comunitari	Extracomunitari	Comunitària	Extracomunitària
Caminant	57,6	75	59,8	86,7
Bicicleta	1,0	0	0	1,7
Autobús	0	0	0	0
Moto	1,6	0	0	0
Cotxe	32,5	15,3	37,9	11,6
Skate/Patinet	6,8	6,9	1,8	0
Altres	0,5	2,8	0,5	0
TOTAL	100	100	100	100

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

Per realitzar visites a familiars, tots dos col·lectius van en cotxe majoritàriament, però pels comunitaris aquests valors es situen entorn al 70% i 75% i en els extracomunitaris aquests van del 46% dels nens, al 43%, de les nenes. Al contrari succeeix quan van caminant, en aquest mode els infants amb progenitors de fora la UE realitzen un 38% i 47%, depenent si és nen o nena, dels desplaçaments per aquest motiu. Aquestes xifres són superiors a les registrades pels seus homòlegs de la UE amb un 21% i un 19%, respectivament (Taula 60).

El skate o patinet en aquest motiu també és utilitzat més pels nens que per les nenes, però en aquest cas els seus valors s'ubiquen entorn al 2% i 6%, depenent del col·lectiu. L'autobús és més emprat per les nenes que amb un 2% i un 4%, aproximadament, superen als seus companys que tan sols registren un 0,5% i un 1,6% (Taula 60).

Taula 60. Gènere, procedència dels progenitors i mitjà de transport dels desplaçaments per visitar a familiars (%).

	Nen		Nena	
	Comunitari	Extracomunitari	Comunitària	Extracomunitària
Caminant	21,7	38,2	19,2	46,4
Bicicleta	1,1	0	0	1,8
Autobús	0,5	1,6	1,8	3,6
Moto	2,7	1,6	1,2	1,8
Cotxe	70,2	46,0	75,4	42,8
Skate/Patinet	2,2	6,3	1,2	0
Altres	1,6	6,3	1,2	3,6
TOTAL	100	100	100	100

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

Tant els nens com les nenes van caminant per "jugar al carrer". No hi ha en aquest cas concret diferències significatives respecte la nacionalitat dels progenitors. Els valors

registrats es situen entre el 80% i el 95%, depenent el grup concret. Al contrari succeeix pel cotxe on els infants amb progenitors de la UE l'utilitzen en un 4% i un 5%, segons és nen o nena, xifres superiors a les registrades pels seus homòlegs de fora la UE amb un 1% i 0%, respectivament (*Taula 61*).

El skate o patinet en aquest motiu també és utilitzat més pels nens. En "jugar al carrer" es registra el seu valor màxim d'utilització, entorn un 10% pels nens comunitaris, xifra que es redueix a un 4%, pels extracomunitaris. Les nenes també l'usen però menys, un 4%, aquelles de la UE, i un 1,8%, les extracomunitàries. La bicicleta apareix per aquest motiu com a mitjà destacable. La seva utilització per part dels nens, independentment de la nacionalitat dels progenitors, amb un 4%, és superior a les nenes amb un 2,7% i un 1,8%, respectivament (*Taula 61*).

Taula 61. Gènere, procedència dels progenitors i mitjà de transport dels desplaçaments per jugar al carrer (%).

	Nen		Nena	
	Comunitari	Extracomunitari	Comunitària	Extracomunitària
Caminant	79,9	88,6	85,0	94,6
Bicicleta	4,3	4,3	2,7	1,8
Autobús	0	0	0	0
Moto	0,6	0	0	0
Cotxe	4,3	1,4	5,5	0
Skate/Patinet	10,4	4,3	4,1	1,8
Altres	0,5	1,4	2,7	1,8
TOTAL	100	100	100	100

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

Les "activitats esportives" és el motiu amb majors diferències entre els col·lectius establerts. Tant els nens com les nenes extracomunitàries van més a peu que els comunitaris. Els valors registrats es situen entre el 70% i el 68% respectivament, per un 39% i un 45%, dels seus companys i companyes comunitàries. El cotxe és on els infants amb progenitors de la UE obtenen percentatges superiors, un 49% i un 47%, depenent si és nen o nena, xifres superiors a les registrades pels seus homòlegs de fora la UE amb un 16% i 21%, respectivament (*Taula 62*).

La bicicleta és destacable i és emprada per tots dos col·lectius. Els nens en un 3,7% i un 3,2%, segons la nacionalitat dels progenitors, i les nenes en un 2,5% i un 5,4% respectivament. El skate o patinet és utilitzat més pels nens que per les nenes. Els nens entorn al 3%, independentment del col·lectiu, i en les nenes tan sols l'usen les comunitàries en un 1,9% dels desplaçaments per aquest motiu. L'autobús és més usat pels nens amb un 1,9% i un 3,2% enfront un 1,3% de les nenes comunitàries (*Taula 62*).

Taula 62. Gènere, procedència dels progenitors i mitjà de transport dels desplaçaments per activitats esportives (%).

	Nen		Nena	
	Comunitari	Extracomunitari	Comunitària	Extracomunitària
Caminant	38,9	69,8	45,2	67,6
Bicicleta	3,7	3,2	2,5	5,4
Autobús	1,9	3,2	1,3	0
Moto	0	3,2	0	0
Cotxe	48,8	15,9	46,6	21,6
Skate/Patinet	3,7	3,1	1,9	0
Altres	3,0	1,6	2,5	5,4
TOTAL	100	100	100	100

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

Els desplaçaments per “anar al cinema” presenten dues pautes diferenciades segons la nacionalitat dels progenitors. Els infants comunitaris, independentment del gènere, van més en cotxe que a peu i pels extracomunitaris és a l'inrevés. En els comunitaris els valors registrats pel cotxe es situen entre el 64% i el 68% segons siguin nens o nenes, i pels extracomunitaris s'ubiquen en un 39% i 37%, respectivament. Caminant és on els infants amb progenitors de fora la UE obtenen percentatges superiors, un 45% i un 47%, depenent si és nen o nena, xifres superiors a les registrades pels seus homòlegs de la UE amb un 23% i 28%, respectivament (Taula 63).

La bicicleta és destacable i és emprada pels nens en un 2,6% i un 3,6% dels seus desplaçaments superior al 0,6% registrat de les nenes comunitàries. L'autobús és emprat pels dos col·lectius tot i que en els nens els resultats segons la nacionalitat estan més equilibrats que en les nenes, amb un 6,5% i un 7,3% enfront d'un 0,6% i un 10,3% de les nenes extracomunitàries (Taula 63).

Taula 63. Gènere, procedència dels progenitors i mitjà de transport dels desplaçaments per anar al cinema (%).

	Nen		Nena	
	Comunitari	Extracomunitari	Comunitària	Extracomunitària
Caminant	23,4	45,5	27,7	46,9
Bicicleta	2,6	3,6	0,6	0
Autobús	6,5	7,3	0,6	10,3
Moto	0,6	3,6	1,4	4,1
Cotxe	63,7	38,2	67,6	36,7
Skate/Patinet	1,9	0	0,7	0
Altres	1,3	1,8	1,4	2,0
TOTAL	100	100	100	100

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

4.6.3. Dins o fora de l'escola? Analitzant els desplaçaments per activitats extraescolars

La realització d'activitats més enllà de l'horari lectiu ha de ser present en una caracterització de la mobilitat infantil, ja que és una tasca important en la quotidianitat de molts infants a Granollers (*Figura 26*). No és fàcil classificar aquest motiu i tractar-lo com un desplaçament escolar o no escolar, ja que en ocasions són en les pròpies escoles on estudien els infants on es realitzen aquestes activitats, i en d'altres, són realitzades fora, siguin clubs esportius, acadèmies d'idiomes o centres d'estudis i reforç, entre d'altres possibilitats.

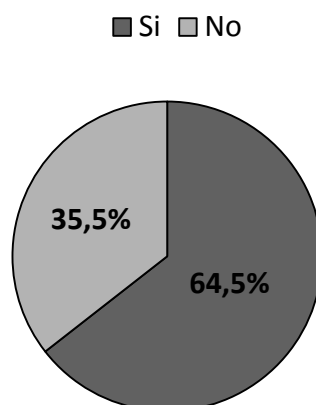
Aquest desplaçament és tractat de manera singular i no l'he inclòs en cap de les dues categories de desplaçaments establertes anteriorment, degut a que no inclou una anàlisi amb modes de transport. Tot i aquesta mancança, per tal de realitzar una bona caracterització és inclòs dins d'aquest eix i, seguint l'estructura dels apartats anteriors, és comptabilitzat a partir de la seva realització, és a dir, quants infants fan activitats extraescolars i posteriorment afegint les variables independents de gènere, curs acadèmic i procedència dels progenitors.

a) Quants infants fan extraescolars?

La pregunta de l'enquesta d'on he extret les dades per comptabilitzar aquest trajecte és: "*Fas alguna activitat extraescolar aquest curs?*". Com es pot apreciar aquesta fa referència específicament al curs actual, no pas a anteriors cursos, ja que en algunes escoles els infants declaraven que l'any anterior sí però que aquest encara no. Tot i així en algunes escoles, Ponent i Pereanton, començaven algunes activitats extraescolars la setmana següent a la realització de l'enquesta i aquestes respostes, aquells infants que declaraven fer-les han estat codificades com afirmatives.

Un gran nombre d'infants manifesten efectuar activitats extraescolars, concretament el 64% dels nens i nenes enquestats afirmen realitzar-les, en contraposició al 36% que declaren no fer-ne cap (*Figura 26*).

Figura 26. Infants que declaren realitzar activitats extraescolars (%).



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

b) Qui realitza més extraescolars els nens i nenes de cinquè, o els de sisè?

Per analitzar possibles diferències en la realització d'activitats extraescolars he afegit les variables gènere i curs acadèmic. L'objectiu és caracteritzar quin perfil d'infant realitza aquestes tasques i si aquest és heterogeni o no.

El gènere dels infants sembla no tenir influència en quant a realització d'activitats extraescolars. Les dades de la taula 64 mostren la distribució dels infants que les realitzen, per tant, el 100% es correspon amb aquest 64,5% que han declarat fer activitats extraescolars (*Figura 26*), i no hi ha cap grup que destaquï per sobre d'altre. Tant els nens com les nenes que afirmen fer extraescolars obtenen valors propers un 32,7% per un 31,8%, respectivament. Aquesta diferència del 5% entre els nens i les nenes que no duen a terme cap activitat pot estar influenciat per un major pes mostral dels primers produint aquesta diferència a favor seva.

Per curs acadèmic es produeixen diferències significatives essent els de sisè superiors als de cinquè curs en un 2%. Per tant, el curs acadèmic sí podria influenciar la realització d'activitats extraescolars. Aquesta afirmació serà corroborada en l'apartat de síntesi de resultats. Individualment les nenes de sisè són les que obtenen major representació, un 17,5%, per tant, les que més activitats extraescolars realitzen, en contraposició amb les seves companyes de cinquè que amb un 14,3% són les que menys en fan. Els nens de cinquè i els de sisè amb un 16,9% i un 15,7%, respectivament es situen entremig del dos grups femenins (*Taula 64*).

Taula 64. Realització d'activitats extraescolars segons gènere i nivell (%).

	Nen		Nena		Total Nens	Total Nenes	Total
	cinquè	sisè	cinquè	sisè			
Sí	16,9	15,7	14,3	17,5	32,7	31,8	64,5
No	11,7	8,4	9,3	6,2	20,0	15,5	35,5
TOTAL	28,6	24,1	23,6	23,7	52,7	47,3	100

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

c) Realitzen més extraescolars els nens i nenes comunitaris que els extracomunitaris?

La procedència dels progenitors sembla indicar una relació amb la realització d'activitats extraescolars. Aquesta afirmació serà corroborada amb el model d'arbres de decisió CHAID en el proper apartat de síntesi. Tot i el diferent pes mostral dels grups establerts, els de fora la UE perden representativitat en quant a fer extraescolars. Del total d'infants que realitzen activitats d'aquest tipus, els extracomunitaris representen un 12,3%, i els comunitaris, un 52,1%. Aquestes diferències percentuals en el cas de no fer-les, no es produeixen, tant els de la UE com de fora la UE presenten valors propers amb un 18,7% i un 16,9%, respectivament. Individualment, els nens comunitaris són els que més activitats extraescolars realitzen, amb un 26,3%, xifra similar a les seves companyes de la UE amb un 25,8%. Els nens i nenes extracomunitaris amb un 6,3% i un 6%, obtenen percentatges pròxims entre ells però allunyats dels obtinguts pels infants comunitaris (Taula 65).

El gènere no es relaciona amb la procedència dels progenitors respecte a la realització d'extraescolars ja que tots dos gèneres obtenen xifres similars tant si les realitzen com si no. La divergència més accentuada es dona en els infants extracomunitaris que no realitzen activitats, essent els nens un 2,7% superior a les nenes. En la resta de categories aquestes diferències són poc significatives (Taula 65).

Taula 65. Realització d'activitats extraescolars segons gènere i procedència dels progenitors (%).

	Nen	Nena	Nen	Nena	Total UE	Total No UE	Total
	Comunitaris	Extracomunitaris					
Sí	26,3	25,8	6,3	6,0	52,1	12,3	64,4
No	10,5	8,2	9,7	7,2	18,7	16,9	35,6
TOTAL	36,8	34,0	16,0	13,2	70,8	29,2	100

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

4.6.4. Resumint la informació de l'eix: aplicació del model CHAID als desplaçaments quotidians

En aquest apartat ofereixo els resultats de l'aplicació del model CHAID sobre les dades presentades en aquest primer eix temàtic sobre els desplaçaments quotidians a partir dels arbres de decisió basats en el chi-quadrat. Els gràfics presentats a continuació estan construïts seguint el model, com s'ha explicat anteriorment al capítol metodològic. Tot i haver diferents variables dependents (mode de transport per arribar i sortir de l'escola, durada del desplaçament d'anada a l'escola, mitjans emprats per arribar i sortir en dies de pluja, modes emprats per motius de tipus no escolars), aquestes són sempre creuades amb les tres variables independents proposades: gènere, curs acadèmic i procedència dels progenitors.

Considerant que algunes de les preguntes de recerca que he plantejat entorn als desplaçaments quotidians són transversals per tots els recorreguts seleccionats, procedeix a estructurar els diferents arbres de decisió en funció de la categoria del recorregut efectuat. Així doncs, primer exposo aquelles figures que responen a qüestions relacionades amb els trajectes escolars, seguides de les vinculades amb els de tipus no escolar, i en últim lloc, les relacionades amb activitats extraescolars.

a) Desplaçaments escolars

Les figures que presento a continuació estan relacionades amb les preguntes de recerca i hipòtesis associades a aquests recorreguts escolars. Dins d'aquests recorreguts he estructurat els resultats entorn tres temes específics:

1. Modes de transports emprats

- El gènere, el curs acadèmic o la procedència dels progenitors tenen relació amb el mode per anar o sortir de l'escola.
- Els infants amb progenitors de nacionalitats extracomunitàries aniran menys en cotxe que aquells amb pares i mares comunitaris.
- Les nenes utilitzen més el transport públic que els nens.
- Els nens van més a peu per arribar i sortir a l'escola que les nenes.

2. Durada del desplaçament d'anada a l'escola

- La durada d'aquest recorregut no dependrà del curs acadèmic, el gènere o procedència dels progenitors dels infants però es pot relacionar amb el canvi de residència.

3. Modes de transports emprats en dies de pluja

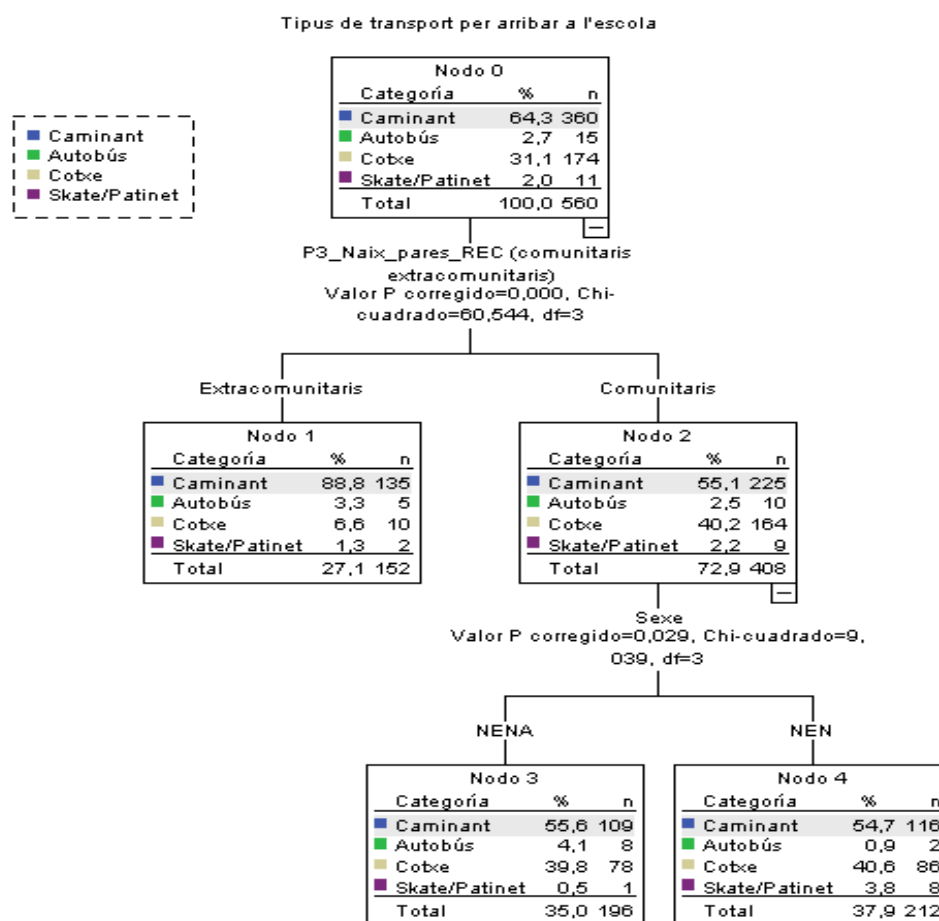
- En dies de pluja els modes motoritzats són més emprats que els no motoritzats.

Tal com mostra la figura 27 la procedència dels progenitors és la variable més significativa pel mode utilitzat per anar a l'escola. La segona variable, el gènere es relaciona amb el segment d'infants comunitaris. En el cas dels infants extracomunitaris el model no pot relacionar-li més variables per una qüestió de mostra insuficient. Les principals interpretacions que realitzo sobre la figura són les següents:

- La probabilitat més elevada d'anar a peu a l'escola es produeix en els infants extracomunitaris amb un 88,8%.
- La probabilitat més baixa d'anar caminant es dona en els nens comunitaris, amb un 54,7%.
- Els nens comunitaris obtenen la probabilitat més elevada per anar en patinet o skate 3,8% i les nenes comunitàries per anar en autobús a l'escola, un 4,1%.

Anar a l'escola a peu comporta una major probabilitat d'efectuar-se per un infant extracomunitari que no pas per un de comunitari. Entre aquests, un nen utilitza amb més probabilitat l'skate o patinet que no pas una nena. Aquestes obtenen major probabilitat d'emprar l'autobús que els nens. En ambdós casos anar caminant és el mode predominant seguit del cotxe però sense diferències significatives entre ells (*Figura 27*).

Figura 27. Arbre de decisió resultant del mode d'anada a l'escola.



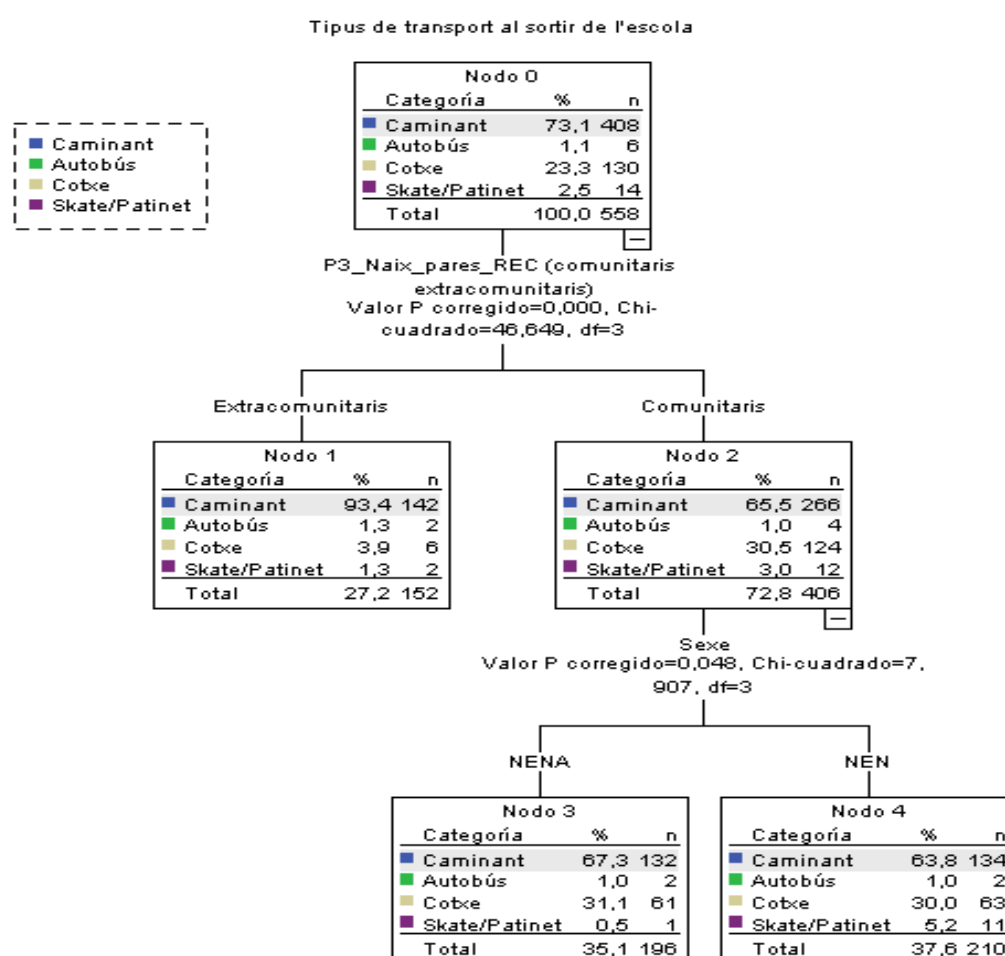
Font: Elaboració pròpia a partir del programa SPSS Statistics 19.

Els modes de sortida de l'escola presenten resultats similars als obtinguts en l'arribada respecte a les variables significatives, però obtenen percentatges d'utilització diferents. La procedència dels progenitors és la més significativa, i el gènere s'associa als infants comunitaris. Les meves interpretacions sobre la figura 28 són:

- Els infants extracomunitaris, que representen el 27,1% de la mostra, obtenen la probabilitat més elevada per anar a peu en la sortida de l'escola amb un 93,4%.
- Els nens comunitaris obtenen la menor probabilitat per anar a peu, un 63,8%, i la més elevada, per a l'skate o patinet amb un 5,2%.
- Les nenes comunitàries obtenen resultats molt similars als seus companys comunitaris, però una lleugera major probabilitat d'anar caminant amb un 67,3%.

La sortida de l'escola per un infant extracomunitari és més probable que sigui caminant comparant-lo amb un comunitari. Un noi amb progenitors de la UE, com succeeix en l'arribada, utilitza més l'skate o el patinet que una nena comunitària o un infant extracomunitari. Tant els nens com les nenes comunitàries van a peu majoritàriament, seguit del cotxe però sense diferències significatives entre ells (Figura 28).

Figura 28. Arbre de decisió resultant del mode de sortida de l'escola.



Font: Elaboració pròpia a partir del programa SPSS Statistics 19.

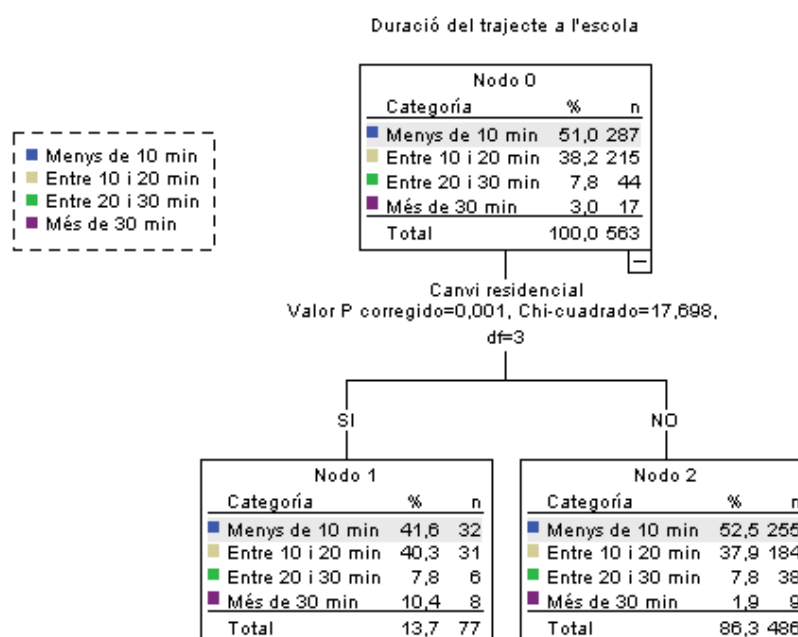
La durada del recorregut per anar a l'escola al matí s'associa únicament amb el canvi de residència. Puntualitzo que la variable canvi residencial i mode de transport per arribar a l'escola han estat afegides, com a variables independents, únicament en aquest arbre per tal de dirigir els resultats cap a la meua hipòtesi plantejada inicialment. Com mostra la figura 29, ni el curs acadèmic, ni el gènere, ni la nacionalitat

dels progenitors es relacionen amb el temps de realització d'aquest recorregut. Aquesta figura l'he interpretat de la següent manera:

- Els infants que no han canviat de casa obtenen més probabilitat de realitzar recorreguts de menys de 10 minuts que aquells que han canviat de residència.
- Els infants que s'han mudat tenen més probabilitat de realitzar trajectes d'entre 10 i 20 minuts, un 40,3%, i també pels recorreguts de més de 30 minuts, un 10,4%, que aquells nens i nenes que no ho han fet (1,9%).
- La probabilitat de realitzar desplaçaments de 20 a 30 minuts és igual per a tots dos segments.

El temps per anar a l'escola al matí està relacionat amb el canvi de residència dels infants. Segons els resultats obtinguts és més probable que un infant que no ha canviat de casa realitzi desplaçaments de curta durada (menys de 10 minuts) i molt menys probable, trajectes de llarga durada (més de 30 minuts) que no pas aquells que s'han traslladat.

Figura 29. Arbre de decisió resultant de la durada en l'arribada a l'escola.



Font: Elaboració pròpia a partir del programa SPSS Statistics 19.

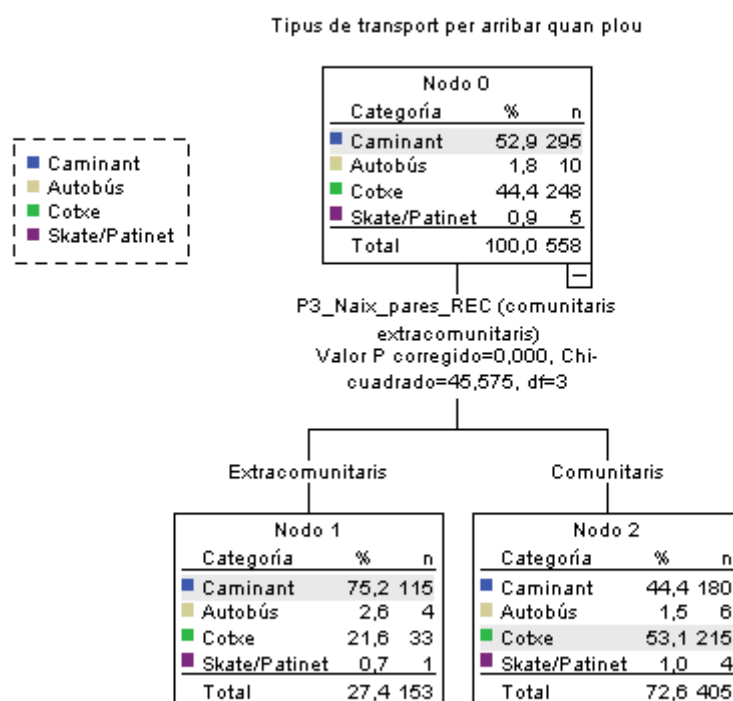
Els modes per arribar a l'escola en dies de pluja tenen en la nacionalitat dels progenitors la variable més significativa. Tant el curs acadèmic com el gènere no es

relacionen amb la variable dependent. Les interpretacions que faig sobre la figura 30 són:

- Els infants extracomunitaris presenten la major probabilitat d'anar a peu en dies de pluja amb un 75,2%. Alhora obtenen la menor probabilitat d'utilitzar el cotxe amb un 21,6%.
- Els comunitaris obtenen la menor probabilitat per al mode caminant amb un 44,4% i la major probabilitat pel cotxe amb un 53,1%.
- L'autobús i l'skate o patinet presenten valors similars entre els dos segments.

En dies de pluja l'anada a l'escola amb major probabilitat serà a peu quan es tracti d'un infant extracomunitari. D'altra banda, els comunitaris més probablement utilitzin el cotxe en detriment d'anar caminant. En ambdós casos tant l'autobús com el patinet o skate és poc utilitzat en dies amb pluja (*Figura 30*).

Figura 30. Arbre de decisió resultant de l'arribada a l'escola amb pluja.



Font: Elaboració pròpia a partir del programa SPSS Statistics 19.

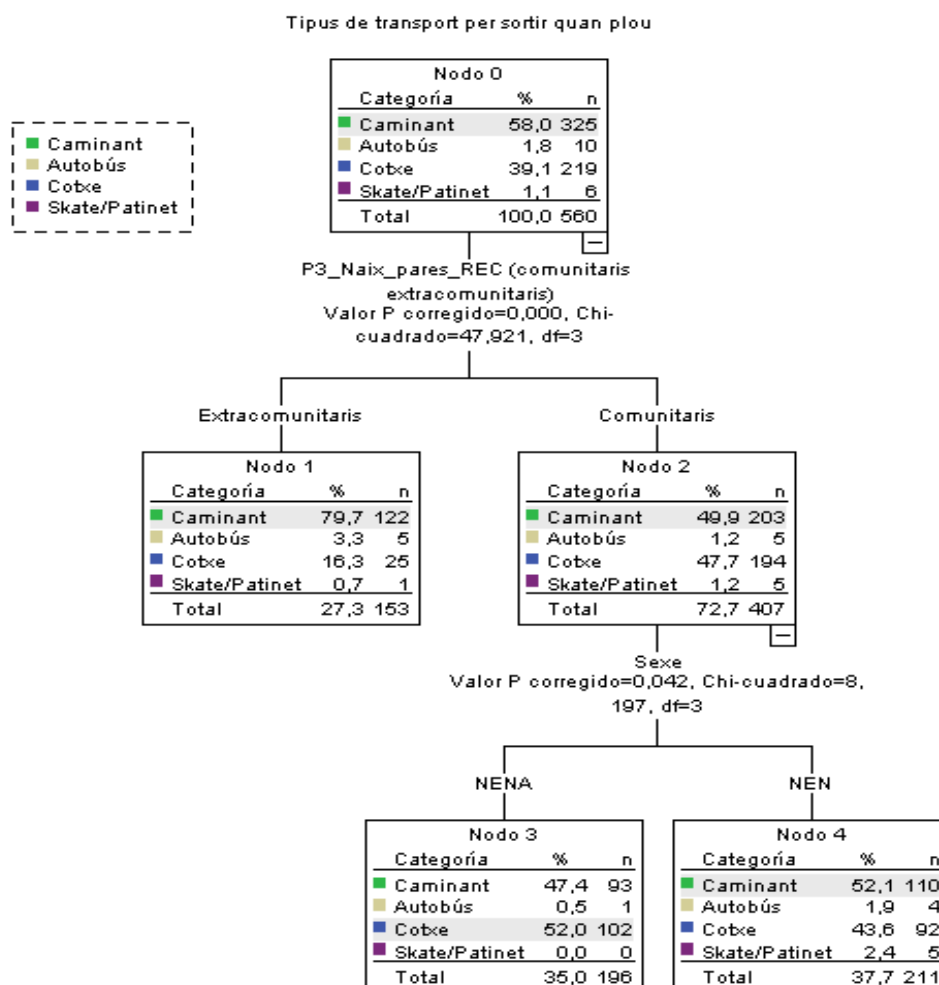
Els mitjans de transport per sortir de l'escola en dies de pluja té com a variable més significativa la nacionalitat dels progenitors. El gènere es relaciona, com en els casos anteriors, amb els infants comunitaris. El curs acadèmic dels infants no té cap

rellevància en l'elecció modal per sortir del col·legi amb pluja. Les meves interpretacions sobre la figura 31 són les següents:

- Els infants extracomunitaris presenten la major probabilitat d'anar a peu en la sortida amb pluja amb un 79,7%. També obtenen la menor probabilitat d'utilitzar el cotxe amb un 16,3%.
- Les nenes comunitàries obtenen la probabilitat més elevada pel cotxe amb un 52%, i la menor per anar caminant amb un 47,4%.
- L'skate o patinet obté la probabilitat més elevada pels nens comunitaris amb un 2,4%.

En dies de pluja la sortida de l'escola és més probable que sigui realitzada a peu en el cas d'un infant extracomunitari. Per contra, en els comunitaris la probabilitat de que vagin a peu i en cotxe és pràcticament la mateixa. L'autobús és poc utilitzat i són els extracomunitaris aquells que major probabilitat tenen d'utilitzar-lo. El patinet o skate és residual i la seva probabilitat més elevada es dona entre els nens comunitaris (*Figura 31*).

Figura 31. Arbre de decisió resultant de la sortida de l'escola amb pluja.



Font: Elaboració pròpia a partir del programa SPSS Statistics 19.

b) Desplaçaments no escolars

Les figures que presento a continuació estan relacionades amb les preguntes de recerca i hipòtesis associades als modes emprats per aquests recorreguts de tipus no escolars. Aquestes, engloben, cinc motius que ofereixen una possible elecció modal: "Anar a jugar al carrer, visitar familiars, comprar i fer anar al cinema i esportives".

Pregunta de recerca plantejada

- Hi ha influència del gènere, del curs acadèmic o segons la procedència dels progenitors en els mitjans de transports utilitzats per realitzar desplaçaments de tipus no escolars?

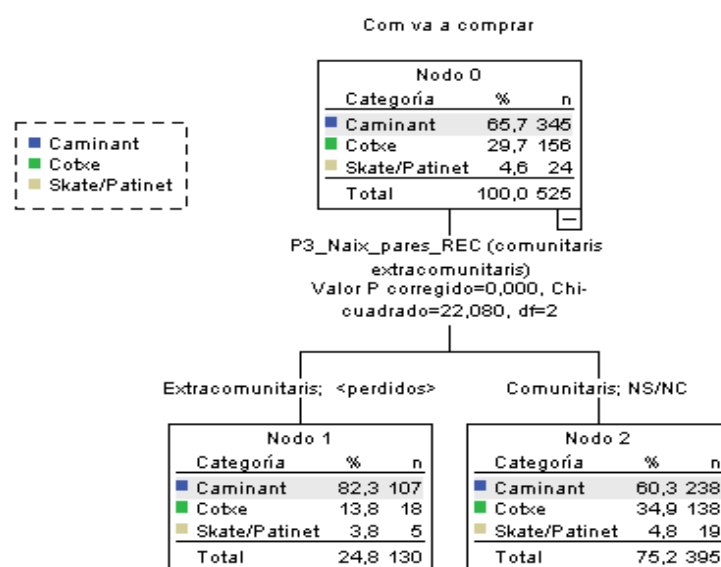
Anar a comprar

La variable més significativa i l'única per aquest motiu en concret és la procedència dels progenitors. Cal destacar com per aquest motiu tan sols tres dels modes seleccionats són utilitzats, descartant la resta degut a uns valors molt baixos. Les interpretacions que realitzo sobre la figura 32 són les següents:

- Els infants independentment de la nacionalitat dels seus progenitors és més probable que vagin a comprar a peu. Un 82,3% en el cas dels extracomunitaris, i un 60,3%, pels comunitaris.
- El cotxe és el segon mode més emprat pels infants amb un 13,8% i un 34,9% segons es tractin dels extracomunitaris o comunitaris.
- Els extracomunitaris obtenen un 20% més de probabilitats d'anar a peu respecte els comunitaris i menys de la meitat de probabilitats d'anar en cotxe a comprar que els comunitaris. L'skate o patinet obté probabilitats similars entre els dos segments resultants.

Anar a comprar és realitzat, sense distincions de nacionalitat, amb més probabilitat a peu que en cap altre mode. Ara bé, en el cas dels infants extracomunitaris aquesta probabilitat és molt més elevada que pels seus homòlegs comunitaris. Els comunitaris gairebé tripliquen als extracomunitaris respecte a la probabilitat d'utilitzar el cotxe per anar a comprar (Figura 32).

Figura 32. Arbre de decisió resultant del mode emprat per anar a comprar.



Font: Elaboració pròpia a partir del programa SPSS Statistics 19.

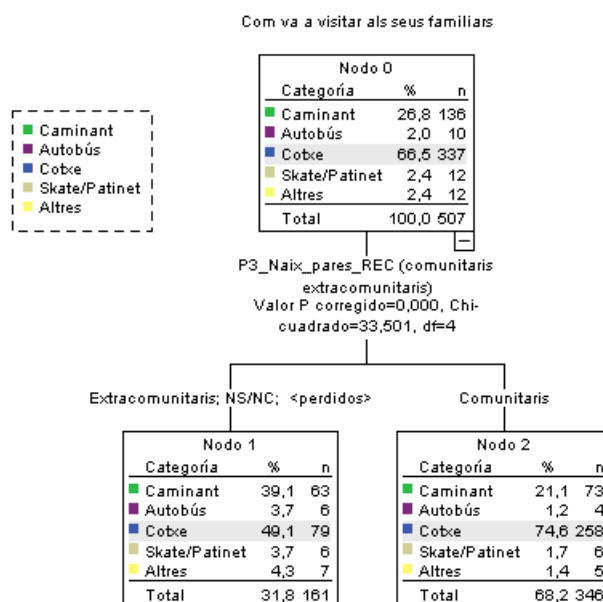
Anar a visitar a familiars

Aquest motiu obté com a variable més significativa la procedència dels progenitors. En aquest cas però el nombre de modes emprats és molt més heterogeni que en l'anterior. Les meves interpretacions sobre l'arbre de decisió són les següents:

- Els infants independentment de la nacionalitat dels seus progenitors van en cotxe amb major probabilitat. Un 49,1% en el cas dels extracomunitaris i un 74,6% pels comunitaris.
- Anar a peu és el segon mode més emprat amb un 39,1% i un 21,1% segons es tractin d'infants extracomunitaris o comunitaris.
- Els extracomunitaris obtenen les probabilitats més elevades d'utilització pels modes autobús i skate o patinet, tots dos entorn al 4%.

Anar a visitar familiars és realitzat, sense distincions de nacionalitat, amb més probabilitat en cotxe que en d'altres modes. Ara bé, en el cas dels infants comunitaris aquesta probabilitat és molt més elevada que pels seus homòlegs extracomunitaris. Els extracomunitaris gairebé doblen en probabilitat als comunitaris respecte a la possibilitat d'anar caminant a visitar a la família (Figura 33).

Figura 33. Arbre de decisió resultant del mode emprat per anar a visitar a familiars.



Font: Elaboració pròpia a partir del programa SPSS Statistics 19.

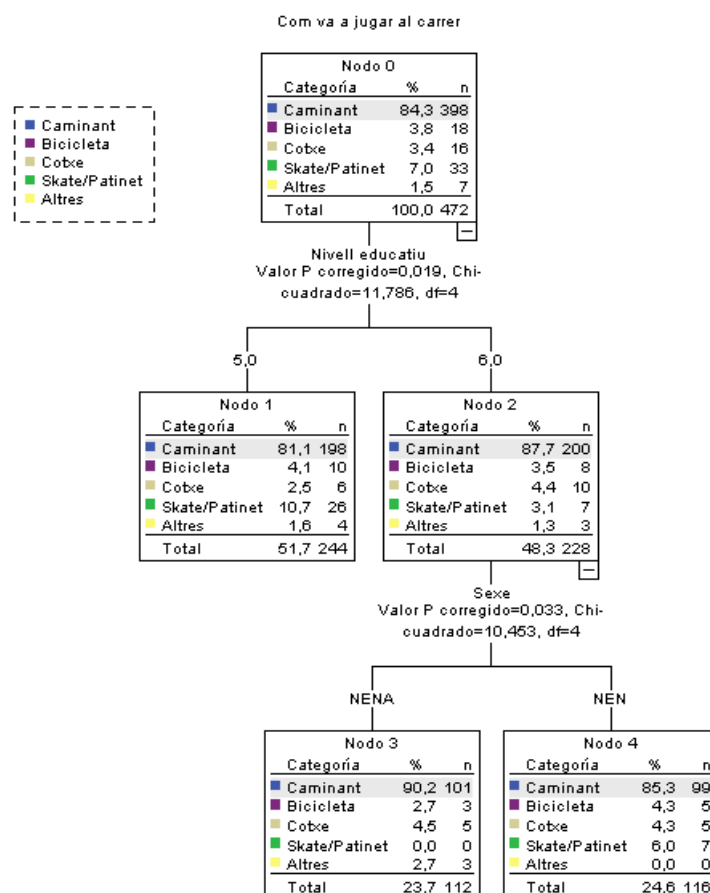
Anar a jugar al carrer

Els modes emprats per jugar al carrer tenen com a variable més significativa el curs acadèmic. Per aquest motiu el gènere es relaciona amb els infants de sisè curs i la procedència dels progenitors queda descartada. Les interpretacions que realitzo sobre la figura 34 són les següents:

- Els infants de sisè curs presenten majors probabilitats d'anar a peu que els de cinquè. Concretament, les nenes de sisè curs obtenen la més elevada per aquest mode amb un 90,2%.
- Els infants de cinquè curs aconseguixen la probabilitat més alta en la utilització del skate o patinet amb un 10,7%.
- Els nens de sisè assolixen la major probabilitat per anar en bicicleta amb un 4,3%.

Anar a jugar al carrer és realitzat a peu amb més probabilitat sense distincions de gènere o curs acadèmic. Ara bé, en el cas dels infants de sisè curs aquesta és més elevada, sobretot les nenes. El skate o patinet és el segon mode amb major probabilitat d'utilització essent els infants de cinquè els que presenten un valor superior respecte la resta. El cotxe és eventual i són les nenes de sisè aquelles amb una probabilitat més elevada, un 4,5% (*Figura 34*).

Figura 34. Arbre de decisió resultant del mode emprat per anar a jugar al carrer.



Font: Elaboració pròpia a partir del programa SPSS Statistics 19.

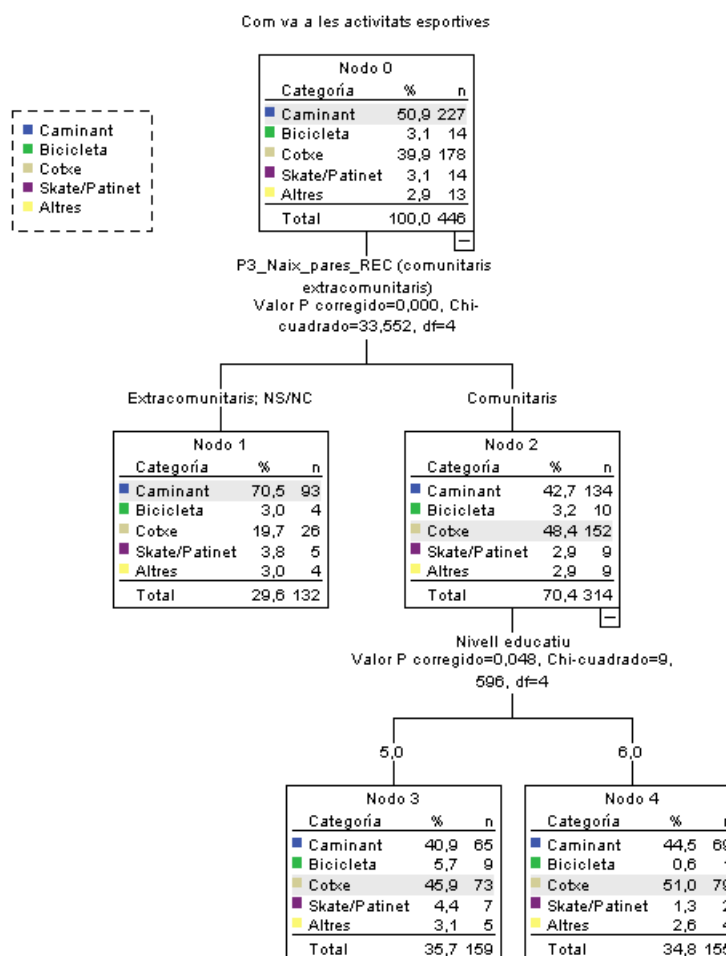
Anar a activitats esportives

Els modes emprats per fer activitats esportives tenen com a variable més significativa la procedència dels progenitors. El curs acadèmic també es relaciona amb el mode però en aquest cas amb els infants comunitaris. Les interpretacions que realitzo sobre la figura 35 són les següents:

- Els infants extracomunitaris obtenen la major probabilitat d'anar a peu amb un 70,5%. Els infants comunitaris de cinquè curs presenten la més baixa amb un 40,9%.
- Els infants de sisè curs aconseguixen la probabilitat més alta en la utilització del cotxe amb un 51%.
- Els infants de cinquè curs assolixen la major probabilitat per anar en bicicleta amb un 5,7,% i en skate o patinet amb un 4,4%.

Anar a fer esport és realitzat a peu amb molta més probabilitat pels infants extracomunitaris, i en cotxe, pels comunitaris. Per curs acadèmic els infants de cinquè obtenen majors probabilitats de realitzar aquest desplaçament en modes no motoritzats, fet que contrasta amb els de sisè que utilitzen més els motoritzats. L'autobús no es contempla com a opció de transport per anar a fer esport (Figura 35).

Figura 35. Arbre de decisió resultant del mode emprat per anar a activitats esportives.



Font: Elaboració pròpia a partir del programa SPSS Statistics 19.

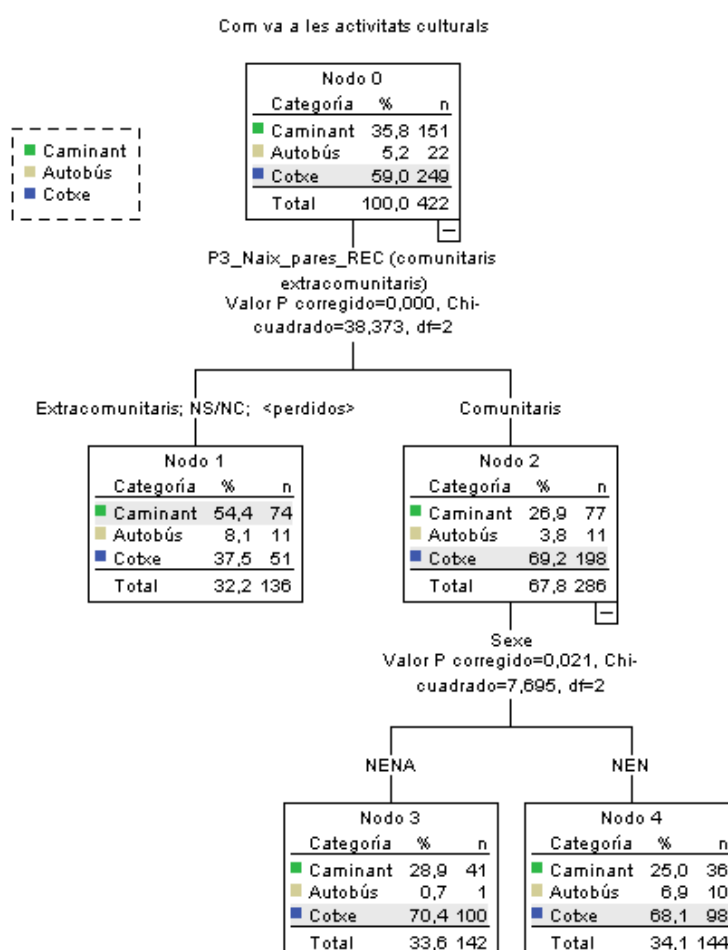
Anar al cinema

Els mitjans de transport per anar al cinema tenen com a variable més significativa la procedència dels progenitors. El gènere també es relaciona amb el mode però en aquest cas amb els infants comunitaris. Les interpretacions que realitzo sobre la figura 36 són les següents:

- Els infants extracomunitaris obtenen la major probabilitat d’anar a peu amb un 54,4%. Els nens comunitaris en canvi, presenten la més baixa amb un 25%.
- Les nenes comunitàries aconseguixen la probabilitat més alta en la utilització del cotxe amb un 70,4%.
- La major probabilitat per anar en autobús la obtenen els infants extracomunitaris amb un 8,1%.

Els desplaçaments per anar al cinema són amb major probabilitat fets a peu pels infants extracomunitaris, i en cotxe pels comunitaris que doblen als seus homòlegs. Per gènere els nens comunitaris obtenen més probabilitat en la utilització del autobús que les nenes on gairebé no apareix. La bicicleta, el skate i el patinet no es contemplen com a opció de transport per anar al cinema (Figura 36).

Figura 36. Arbre de decisió resultant del mode emprat per anar al cinema.



Font: Elaboració pròpia a partir del programa SPSS Statistics 19.

c) Activitats extraescolars

En aquest darrer apartat d'aplicació del model CHAID pels desplaçaments quotidians presento la figura relacionada amb la realització de les activitats extraescolars. En aquest cas, com he comentat amb anterioritat, analitzo la realització d'aquest desplaçament un tant peculiar i no els modes emprats ja que no s'han inclòs a l'enquesta.

Pregunta de recerca plantejada

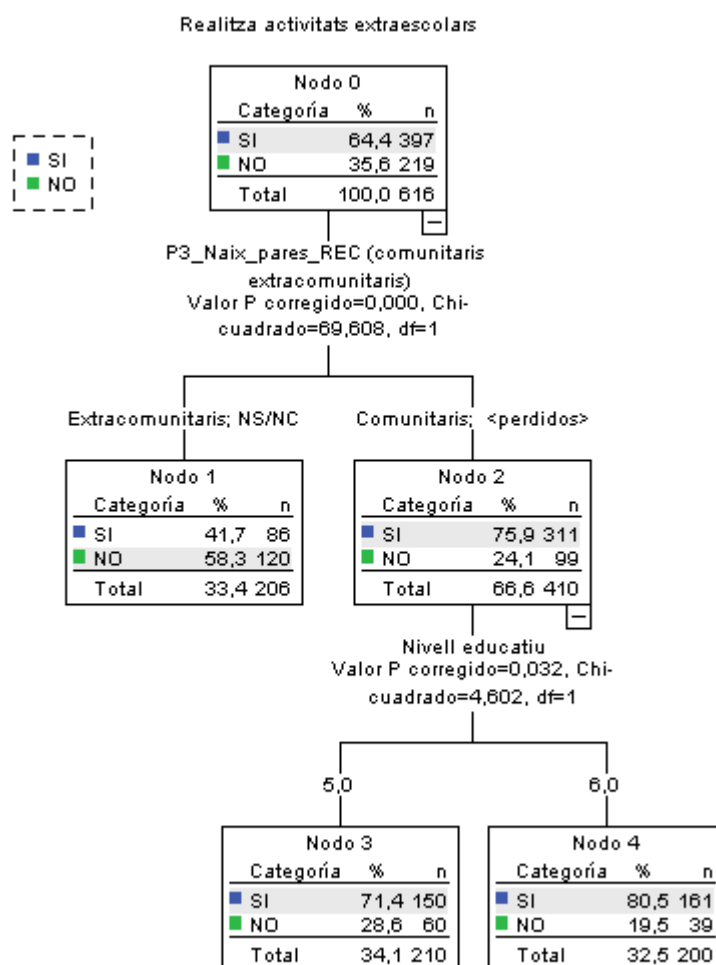
- Hi ha influència de gènere, de curs acadèmic o segons la procedència dels progenitors en la realització de desplaçaments per activitats extraescolars?

La realització d'activitats extraescolars té com a variable més significativa la procedència dels progenitors. El curs acadèmic també es relaciona com a variable independent però en aquest cas amb el col·lectiu d'infants comunitaris. Les interpretacions que realitzo sobre la figura 37 són les següents:

- Els infants extracomunitaris obtenen la menor probabilitat de realitzar activitats extraescolars amb un 41,7%.
- Els infants comunitaris, sense distincions, assoleixen un 76% de probabilitats de realitzar activitats extraescolars.
- Els infants comunitaris de sisè presenten la major probabilitat de realitzar activitats extraescolars amb un 80,5%, superant als de cinquè amb 71,4%.

Els infants extracomunitaris fan menys activitats extraescolars que els seus homòlegs comunitaris. Dins d'aquests, els nens superen gairebé en un 10% a les seves companyes en relació a fer activitats extraescolars.

Figura 37. Arbre de decisió resultant de la realització d'activitats extraescolars.



Font: Elaboració pròpia a partir del programa SPSS Statistics 19.

4.7. Segon eix: autonomia dels infants en els desplaçaments quotidians

En aquest apartat presento els resultats associats a les variables d'acompanyament dels infants a partir de dues vessants, la pròpia informació dels infants i la dels seus progenitors. En el cas dels nens i nenes aquests s'estructuren segons la categoria dels desplaçaments efectuats: escolars, no escolars i per activitats extraescolars. Pels progenitors aquesta informació s'emmarca entorn les llicències o permisos que atorguen als seus fills i filles: la possibilitat d'anar sols pel carrer, en quins mitjans els deixen anar sols i també per quins motius o en quines circumstàncies els hi permeten. He de puntualitzar que l'anàlisi d'autonomia dels infants és més minuciós en els desplaçaments escolars, que en els de tipus no escolars i per activitats extraescolars, ja que l'enquesta hi incideix més.

Després dels apartats més descriptius presento els resultats dels indicadors sintètics de llibertat i permissibilitat. El primer apartat, elaborat amb les respostes dels infants sobre la llibertat que afirmen gaudir, i sempre a partir de la definició d'autonomia que he adoptat, i que consisteix en la possibilitat de desplaçar-se sense companyia d'adults. El segon, que basat en el concepte de permís o llicència, i construït a partir dels permisos que els progenitors afirmen atorgar. Aquests indicadors sintètics els presento segons gènere, curs acadèmic i procedència dels progenitors, i estudis finalitzats, depenent del col·lectiu analitzat, si són infants o progenitors. A continuació comparo els dos col·lectius segons el curs acadèmic que cursen els infants, aspecte comú en tots dos, i després per a cadascun dels centres educatius seleccionats amb l'objectiu de respondre a la hipòtesi de l'escola com a variable que pot incidir en els resultats obtinguts dels indicadors.

En un darrer apartat, incloc l'anàlisi a partir dels arbres de decisió, el model CHAID. En aquest analitzo la relació entre les diferents variables d'anàlisi per tal d'obtenir més dades que puguin facilitar la resposta a les preguntes de recerca i hipòtesis plantejades. Aquesta s'estructura segons les diferents categories de desplaçaments: escolars, no escolars i per activitats extraescolars. Darrera aquests s'analitza el permís dels progenitors per deixar anar al carrer sols, i en últim lloc, els indicadors sintètics elaborats.

4.7.1. Analitzant l'autonomia en els desplaçaments escolars

En aquest apartat incloc els resultats de l'arribada i sortida de l'escola. No apareixen els dies de pluja degut a que no es va preguntar a l'enquesta sobre l'acompanyament en aquests dies específics. Les dades es presenten, com he comentat amb anterioritat, segons els infants vagin acompanyats d'adults, de menors o sols. Aquesta variable principal es relaciona amb els modes de transports emprats, el gènere, el curs acadèmic i la procedència dels progenitors dels infants.

a) Segons el mitjà de transport quan van a l'escola ho fan sols? O acompanyats?

Un 27% i un 29% dels infants escolaritzats a Granollers declaren anar sols tant en l'arribada com en la sortida de l'escola. Tot i aquests percentatges, majoritàriament van acompanyats per adults a l'escola, independentment del desplaçament, amb valors entorn al 60%. Aquells que van acompanyats amb d'altres menors, representen un 13% i un 12%, segons es tracti de l'entrada o la sortida (*Taula 66*).

Taula 66. Acompanyament en els desplaçaments d'arribada i sortida de l'escola.

	ARRIBADA		SORTIDA	
	X.Abs	%	X.Abs	%
Amb majors d'edat	370	60,1	364	59,1
Amb menors d'edat	80	13,0	73	11,9
Sol/Sola	166	26,9	179	29,0
TOTAL	616	100	616	100

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

La taula 67 mostra les tres categories establertes d'acompanyament segons els diferents modes de transports emprats. Els totals es corresponen a cada categoria d'acompanyament per tal de ressaltar els modes que obtenen major o menor acompanyament adult. Puntualitzo que la bicicleta no l'he inclosa degut a la nul·la utilització d'aquest mode per anar o sortir de l'escola.

Anar a peu i amb el patinet/skate són els mitjans utilitzats de manera més autònoma, i el cotxe, el més restrictiu. Aquests resultats són evidents ja que qualsevol desplaçament realitzat en vehicle privat ha de comptar per força amb la presència d'un adult. En aquests dos mitjans, a peu i en patinet/skate, es realitzen gairebé la totalitat de tots els desplaçaments on els infants van sols. Tant en l'arribada com en la sortida el 94% dels trajectes realitzats es corresponen amb el primer mode, i entorn al 5%, amb el segon. Darrera d'aquests es situa l'autobús, conformant així els tres modes que els infants poden utilitzar sense presència adulta. Em sorprèn l'autonomia obtinguda en l'autobús, on els infants presenten percentatges similars o inferiors als obtinguts pel patinet o l'skate (*Taula 67*).

Els desplaçaments a peu amb acompanyament adult són els més emprats seguits del cotxe, però amb diferències segons els dos tipus de desplaçament. En l'arribada, hi ha una dualitat entre anar a peu i el cotxe, tots dos amb percentatges molt propers, un 48,6% i un 47,9%, respectivament. En la sortida, el cotxe disminueix a un 37% dels recorreguts i augmenta l'anar a peu a un 60%. L'skate o patinet que en l'arribada no presenta un acompanyament adult significatiu, 0,5%, es triplica en la sortida, 1,6%. L'autobús presenta una situació inversa al patinet, en l'arribada d'un 2,4% amb adults es redueix a un terç en la sortida, un 0,8% (*Taula 67*).

Taula 67. Acompanyament en els desplaçaments escolars segons tipus de transport (%).

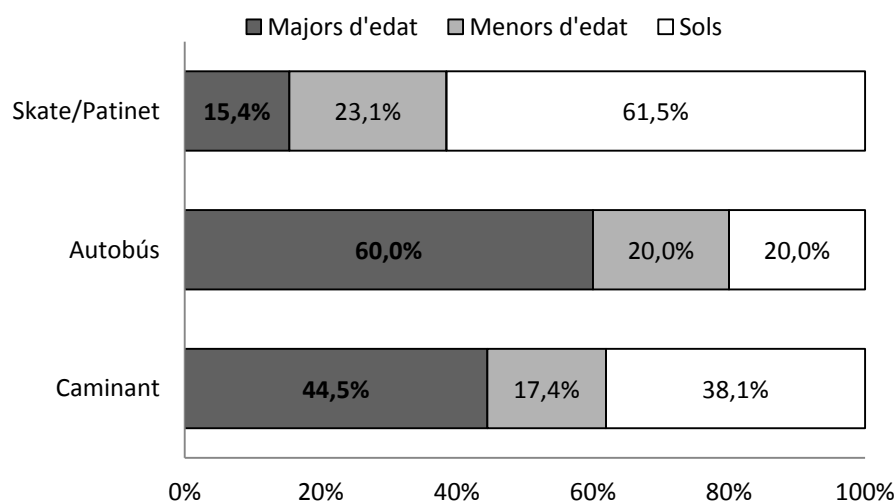
	Arribada			Sortida		
	Majors d'edat	Menors d'edat	Sols	Majors d'edat	Menors d'edat	Sols
Caminant	48,6	88,8	93,4	59,7	95,9	93,8
Autobús	2,4	3,8	1,8	0,8	0	1,7
Moto	0,3	1,3	0	0,5	1,4	0
Cotxe	47,9	0	0	37,1	0	0
Skate/Patinet	0,5	3,8	4,8	1,6	2,7	4,5
Altres	0,3	0	0	0,3	0	0
TOTAL	100	100	100	100	100	100

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

En les figures 38 i 39 analitzo els tres modes on els infants poden accedir sense la seva presència obligatòria d'un adult: autobús, skate o patinet i anar a peu. Puntualitzo que els percentatges estan calculats pel total de desplaçaments realitzats en aquell mode en concret. Per exemple, del total de trajectes per arribar a l'escola efectuats en autobús, un 20% els fan sols, un 20% amb menors i un 60% amb adults (*Figura 38*). El càlcul l'he realitzat d'aquesta manera per obtenir resultats que em validin o em refutin la meua hipòtesi, ja que calculats segons les categories d'acompanyament repetiria els resultats anteriors i caminar seria sempre el més elevat degut a la seva major utilització vers els altres dos.

En l'arribada a l'escola l'skate/patinet és el mode amb major grau d'autonomia infantil ja que el 61,5% dels infants que l'utilitzen ho fan sols, afegint els que van acompanyats amb menors aquesta xifra arriba al 85%. Anar a peu sols representa un 38%, que agregat amb els que van amb menors d'edat, 17,4% superen als valors obtinguts per aquells nens i nenes que van acompanyats per adults, un 44,5%. L'autobús és aquell mode on l'acompanyament d'un adult és més elevat respecte a les altres dues categories, un 60% enfront del 40%, comentat en l'exemple anterior (*Figura 38*).

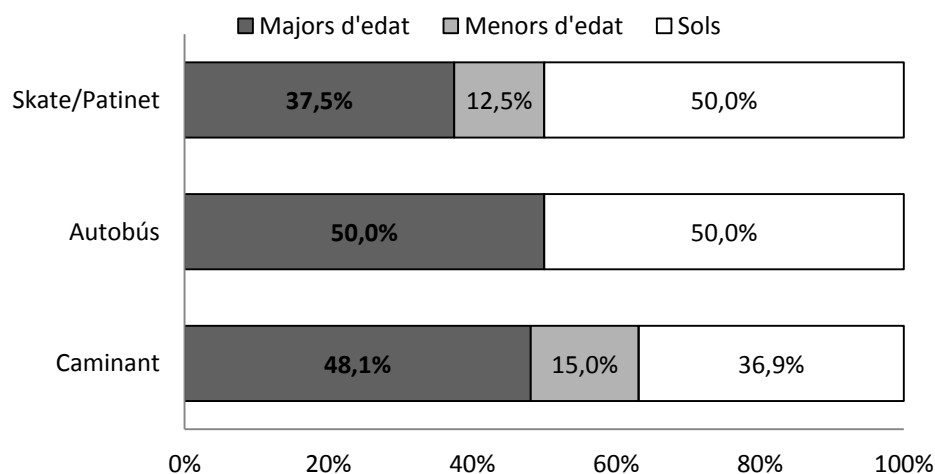
Figura 38. Mitjans de transport segons acompanyament (Arribada).



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

Diferent grau d'autonomia s'observa per aquests mateixos mitjans en els desplaçaments de sortida. L'skate/patinet continua essent el mode amb major autonomia, van sols un 50%, i el 12,5%, amb menors d'edat, però hi ha un increment de l'acompanyament adult el qual es duplica vers l'arribada, arribant a un 36,5%. Anar a peu registra un augment dels desplaçaments amb majors d'edat en un 4% respecte l'entrada, consolidant-se en un 48%. Tot i aquest increment, un 37% ho fan sols i un 15% van amb menors d'edat. L'autobús és l'únic mode en que s'incrementa l'autonomia on el 50% dels infants es desplacen sols i l'altre meitat ho fan en companyia d'un adult. En aquest cas no hi ha infants que surtin amb menors d'edat de l'escola i agafin l'autobús (Figura 39).

Figura 39. Mitjans de transport segons acompanyament (Sortida).



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

b) Els nens i les nenes són acompanyats per anar a l'escola? O van sols i soles?

Per tal de determinar possibles diferències en l'autonomia dels desplaçaments escolars segons el gènere presento la taula 68. Els infants van majoritàriament acompanyats d'adults però entre els dos col·lectius analitzats, els nens, independentment del tipus de recorregut, van més sols que les nenes.

Els nens obtenen majors percentatges anant sols que les nenes. En aquest sentit són un 8% superiors independentment de l'arribada o la sortida. Per contra, presenten valors inferiors a les nenes respecte a anar amb menors, un 1% de diferència independentment del tipus de trajecte. També mostren xifres inferiors en l'acompanyament amb adults essent un 7% menys que les nenes tant en l'arribada com en la sortida (*Taula 68*).

Tot i les diferències comentades entre els dos col·lectius ambdós presenten la mateixa tendència interna. En altres paraules, independentment del gènere, els infants van en més de la meitat dels casos acompanyats a l'escola per adults, en segon lloc van sols i amb menors d'edat de manera molt més reduïda.

Taula 68. Acompanyament segons gènere (%).

	ARRIBADA		SORTIDA	
	Nen	Nena	Nen	Nena
Amb majors d'edat	56,9	63,6	55,7	62,9
Amb menors d'edat	12,3	13,7	11,4	12,4
Sol/Sola	30,8	22,7	32,9	24,7
TOTAL	100	100	100	100

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

c) Els nens i les nenes de cinquè són acompanyats per anar a l'escola? O van sols i soles? I els de sisè?

Amb l'objectiu de determinar una influència entre l'edat i el gènere en l'acompanyament als infants en els seus desplaçaments escolars presento la taula 69. Les dades confirmen que la majoria d'infants van acompanyats d'adults, independentment del tipus de desplaçament, i mostren divergències segons el curs acadèmic.

Per gènere, es confirmen els resultats anteriors, els nens, exceptuant als de cinquè curs i en l'arribada a l'escola, obtenen valors inferiors en anar acompanyats amb adults i majors en anar sols que les seves companyes. La categoria anar amb menors d'edat tots dos col·lectius presenten xifres similars essent les nenes de cinquè superiors als seus companys de curs en l'arribada i a l'inrevés en la sortida (*Taula 69*).

Per curs acadèmic, amb l'excepció de les nenes en l'arribada, hi ha una tendència compartida entre ambdós col·lectius. Aquesta consisteix en un increment dels infants que van sols i amb menors d'edats i una disminució d'anar acompanyats amb adults en funció del curs. Tot i aquesta tendència la disminució de l'acompanyament adult, és en el cas dels nens, més accentuada que en les nenes.

Els nens en l'arribada augmenten els percentatges d'anar sols d'un 23,3% a cinquè, a un 39,6% a sisè. En la sortida, aquest increment no és tan accentuat passant d'un 23,5% a un 26%. Les nenes en l'arribada són l'únic grup que anant soles tenen a cinquè curs percentatges més elevats que a sisè, un 23,5% i un 21,9%, respectivament. A la sortida confirmen la tendència general comentada i d'un 23,5% augmenta a un 26%. En l'acompanyament amb menors els nens l'incrementen segons el curs acadèmic i d'un 9,7% passa a un 15,4%, en la sortida, per aquest col·lectiu, es manté. Les nenes incrementen en un 4% els desplaçaments realitzats amb menors d'edat i en la sortida el tripliquen, d'un 6,2% a cinquè a un 18,5% en sisè (Taula 69).

La diferència més significativa per aquells desplaçaments amb adults, en el cas dels nens, es produeix en l'arribada i en les nenes, es dona en la sortida. Concretament en els primers d'un 67% a cinquè, es redueix a un 45% per als de sisè, i en el darrer cas, del 70,3% es redueix al 55,5% en les de sisè (Taula 69).

Taula 69. Acompanyament segons gènere i curs acadèmic (%).

	ARRIBADA				SORTIDA			
	NEN		NENA		NEN		NENA	
	Cinquè	Sisè	Cinquè	Sisè	Cinquè	Sisè	Cinquè	Sisè
Amb majors d'edat	67,0	45,0	64,8	62,3	61,3	49,0	70,3	55,5
Amb menors d'edat	9,7	15,4	11,7	15,8	11,4	11,5	6,2	18,5
Sol/Sola	23,3	39,6	23,5	21,9	27,3	39,6	23,5	26,0
TOTAL	100	100	100	100	100	100	100	100

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

d) Els nens i les nenes comunitaris són acompanyats per anar a l'escola? O van sols i soles? I els extracomunitaris i extracomunitàries?

L'última de les variables introduïdes en l'anàlisi d'autonomia en els desplaçaments escolars és la procedència dels progenitors. En aquest cas la taula 70 mostra els resultats obtinguts de l'encreuament d'aquestes tant per l'arribada a l'escola com per la sortida.

Les dades mostren dues tendències ben diferenciades clarament associades a la procedència dels progenitors. Independentment del tipus de desplaçament i del gènere dels infants, els extracomunitaris, presenten una situació totalment inversa a la

dels comunitaris. En els primers, l'acompanyament d'adults és inferior a la suma de les categories sols i amb menors. En els segons anar amb un major d'edat és superior a la suma de les altres dues categories. Per tant, hi ha una clara diferència segons la procedència dels progenitors (*Taula 70*).

La meitat dels nens extracomunitaris arriben sols a l'escola i un 51,2% ho fan a la sortida, per un 23,6% dels seus companys comunitaris per arribar i un 26,4% per sortir. Les nenes amb un 32,9% gairebé doblen a les comunitàries amb un 17,3%, en l'entrada, i en la sortida augmenta encara més, d'un 44,3% per un 15,8%. Per l'acompanyament amb menors les diferències són notables ja que tant pels nens comunitaris amb un 8% i un 6,1%, com per les nenes comunitàries, amb un 9,6% i un 9,1% (arribada i sortida) es veuen superats pels seus homòlegs extracomunitaris amb un 17,9% i un 20,2% en el nens, i un 27,1% i 24,3% en les nenes.

Els infants comunitaris doblen als extracomunitaris, independentment del gènere i tipus de recorregut, en anar acompanyats per adults. En l'arribada, tant els nens com les nenes, un 68,4% i un 73,1% superen als seus companys i companyes amb un 32,1% i un 40%, respectivament. Aquesta situació encara s'accentua més en la sortida on els comunitaris amb un 67,5% i un 75,1%, tenen xifres més altes que els extracomunitaris amb un 28,6% i un 31,4%, nens i nenes, respectivament (*Taula 70*).

Tot i aquestes diferències segons la procedència dels progenitors també dins del col·lectiu extracomunitari s'observen diferències de gènere. Els nens extracomunitaris com succeeix en els comunitaris van més sols en els seus desplaçaments ja que superen a les seves companyes extracomunitàries, tant per arribar com per sortir de l'escola i presenten percentatges inferiors en anar acompanyats per adults (*Taula 70*).

Taula 70. Acompanyament segons gènere i procedència dels progenitors (%).

	ARRIBADA				SORTIDA			
	NEN		NENA		NEN		NENA	
	Com	Extra	Com	Extra	Com	Extra	Com	Extra
Amb majors d'edat	68,4	32,1	73,1	40,0	67,5	28,6	75,1	31,4
Amb menors d'edat	8,0	17,9	9,6	27,1	6,1	20,2	9,1	24,3
Sol/Sola	23,6	50,0	17,3	32,9	26,4	51,2	15,8	44,3
TOTAL	100	100	100	100	100	100	100	100

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

4.7.2. Autonomia més enllà de l'escola: analitzant els desplaçaments no escolars

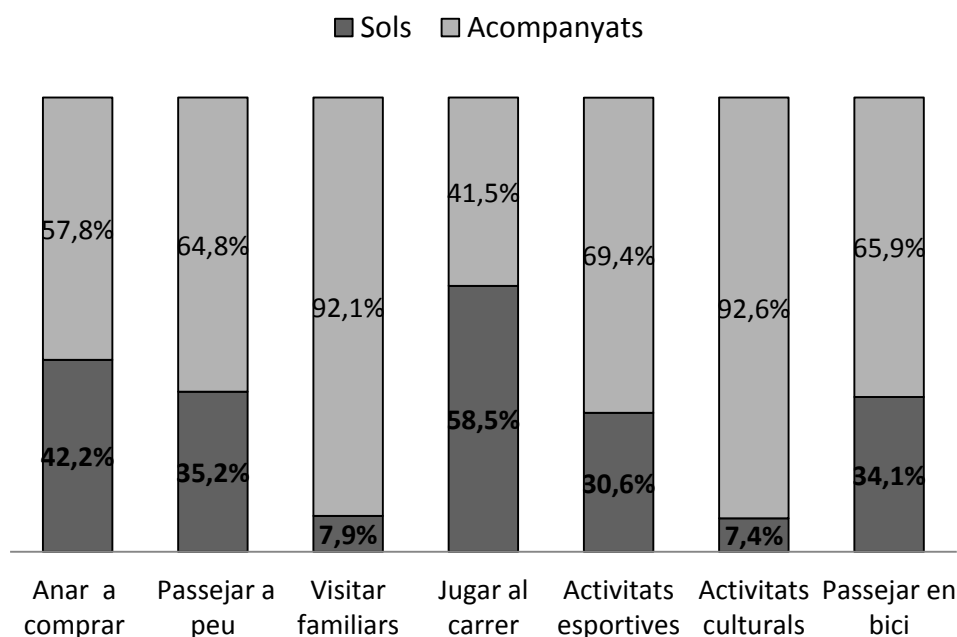
En aquest apartat analitzo l'acompanyament dels infants en aquells desplaçaments realitzats fora de l'àmbit escolar. Els set motius presentats són els tractats anteriorment i cal especificar que els percentatges presentats en les figures i taules exposades a continuació es corresponen amb el total d'infants que afirmen realitzar-los. Destaco que en aquests trajectes no faig distinció en el tipus d'acompanyament ja que a l'enquesta no es van incloure les preguntes específiques per tal d'evitar allargar massa el temps de realització. Així doncs, tan sols faré distinció en l'acompanyament respecte a anar sols, o bé, amb adults i menors.

a) Fora de l'escola els infants van sols o acompanyats?

L'acompanyament en els desplaçaments no escolars presenta variacions segons de quin motiu específic es tracti. Malgrat que anar acompanyat és l'opció majoritària gairebé en tots els motius seleccionats, els trajectes els puc agrupar en tres grups, segons les xifres d'anar sols resultants. El primer, format per "jugar al carrer", amb un valor superior a la resta amb diferència. Una segona agrupació amb percentatges mitjans formada per: "anar a comprar, passejar a peu i en bicicleta i fer activitats esportives". Per últim, "visitar a familiars" i "anar al cinema", amb una baixa realització sense acompanyament (*Figura 40*).

El motiu "jugar al carrer" destaca perquè és el que presenta un percentatge més elevat d'anar sols, un 58,5% dels infants declaren fer-ho. "Anar a comprar" és el segon que registra un major resultat amb un 42,2%, seguit de "passejar a peu i bicicleta" amb un 35% i 34%, respectivament. Les "activitats esportives" se situen pel darrere amb un 30,6%, dels desplaçaments realitzats sense acompanyament. Els motius "anar al cinema" i "visitar a familiars" són en un 92% efectuats en companyia d'alguna persona (*Figura 40*).

Figura 40. Acompanyament segons motius no escolars (%).



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

b) Fora de l'escola els nens i nenes de cinquè van sols o acompanyats? I els de sisè?

Amb l'objectiu de determinar una influència de l'edat o el gènere en l'acompanyament als infants en els seus desplaçaments no escolars presento la taula 71. En aquesta el total l'he calculat per infant i curs, és a dir, nen de cinquè que va sol i acompanyat. Les dades confirmen que la majoria d'infants van acompanyats independentment del motiu específic analitzat, i alhora mostren divergències segons el gènere i el curs acadèmic.

Per gènere, els nens, independentment del seu curs acadèmic i motiu analitzat, presenten percentatges superiors d'anar sols que les nenes. Les nenes, per contra, tenen xifres més altes que els nens en la categoria acompanyades. Tant els nens de cinquè com els de sisè, comparats amb les seves companyes del mateix curs obtenen resultats més elevats. Els valors del nens presenten màxims a cinquè pels motius "passejar en bicicleta" i "passejar a peu", i en els de sisè, per "jugar al carrer" i "passejar a peu" (Taula 71).

Per curs acadèmic es confirmen les diferències per gènere comentades amb anterioritat i alhora es produeixen divergències internes entre el mateix col·lectiu. Tant en els nens com en les nenes, a més edat, més s'incrementen els percentatges d'anar sols i soles pels diferents motius seleccionats (Taula 71). Es produeixen dues

excepcions a aquesta tendència general, pels motius visitar a familiars i anar al cinema, on les nenes de cinquè presenten valors lleugerament superiors a les de sisè curs.

En el cas dels nens les divergències per curs acadèmic són més accentuades que en les nenes. La màxima diferència entre els nens es dona per jugar al carrer on els de sisè superen en un 22% als companys de cinquè, i en passejar en bicicleta presenten els mateixos valors. En les nenes la més elevada es produeix per passejar en bicicleta essent les de sisè un 13% superiors a les seves homòlogues de cinquè. Aquestes diferències encara són més evidents comparant els nens de sisè amb les nenes de cinquè. Entre aquests dos grups es produeixen variacions entorn a un 32% a favor dels nens de sisè pels motius passejar a peu i jugar al carrer (*Taula 71*).

Taula 71. Acompanyament en motius no escolars segons gènere i curs acadèmic

	NENS				NENES			
	Cinquè		Sisè		Cinquè		Sisè	
	Sols	Acompanyats	Sols	Acompanyats	Soles	Acompanyades	Soles	Acompanyades
Anar a comprar	40,5	59,5	53,0	47,0	35,5	64,5	39,7	60,3
Passejar a peu	35,2	64,8	52,3	47,7	20,0	80,0	32,0	68,0
Visitar a familiars	8,3	91,7	15,2	84,8	4,1	95,9	3,9	96,1
Jugar al carrer	55,6	44,4	77,1	22,9	45,5	54,5	55,4	44,6
Activitats esportives	29,3	70,7	44,1	55,9	22,6	77,4	26,1	73,9
Anar al cinema	8,2	91,8	12,4	87,6	4,8	95,2	4,5	95,5
Passejar en bicicleta	43,0	57,0	43,0	57,0	16,5	83,5	29,6	70,4

(%).

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

c) Fora de l'escola els nens i nenes comunitaris van sols o acompanyats? I els extracomunitaris?

La procedència dels progenitors incideix en l'acompanyament dels infants. Com mostren les dades es detecten dos perfils diferenciats segons la nacionalitat dels seus pares i mares. Aquests resultats es situen en la mateixa línia que els obtinguts pels desplaçaments escolars. En aquest cas els infants extracomunitaris, exceptuant les nenes, pels motius visitar a familiars i anar al cinema on són lleugerament inferiors als percentatges obtinguts pels nens comunitaris, presenten valors més elevats anant sols (*Taula 72*).

Les diferències entre comunitaris i extracomunitaris són menys accentuades, independentment del gènere, en els motius visitar a familiars i anar al cinema. Per contra s'emfatitzen més en la resta de motius amb oscil·lacions màximes entorn al 35%, passejar en bicicleta pels nens, o del 34%, en les nenes per jugar al carrer (*Taula 72*).

Taula 72. Acompanyament segons gènere i procedència dels progenitors (%).

	NENS				NENES			
	Comunitaris		Extracomunitaris		Comunitàries		Extracomunitàries	
	Sols	Acompanyats	Sols	Acompanyats	Soles	Acompanyades	Soles	Acompanyades
Anar a comprar	38,9	61,1	65,3	34,7	29,6	70,4	55,0	45,0
Passejar a peu	35,1	64,9	62,3	37,7	21,2	78,8	37,9	62,1
Visitar a familiars	9,2	90,8	17,5	82,5	2,9	97,1	8,9	91,1
Jugar al carrer	58,8	41,2	80,0	20,0	40,1	59,9	74,5	25,5
Activitats esportives	27,0	73,0	57,1	42,9	15,8	84,2	55,3	44,7
Anar al cinema	7,8	92,2	18,2	81,8	1,4	98,6	6,1	93,9
Passejar en bicicleta	31,3	68,7	67,9	32,1	16,8	83,2	46,3	53,7

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

4.7.3. Cap a les activitats extraescolars els infants van sols o acompanyats?

L'acompanyament per fer activitats extraescolars és l'última de les categories de desplaçaments analitzada. Per aquests trajectes l'enquesta recull les tres categories d'acompanyament establertes i són presentades a continuació tant per gènere i curs acadèmic com per gènere i procedència dels progenitors.

a) Els nens i nenes de cinquè van sols o acompanyats a extraescolars? I els de sisè?

Com mostra la taula 73 es confirma la mateixa tendència general, que en els desplaçaments escolars i no escolars. L'acompanyament amb adults és majoritari, però segons el gènere i en funció del curs acadèmic disminueix significativament. Exceptuant el cas dels nens de sisè, on més de la meitat van sols, en la resta de grups, s'acompleix aquesta majoria de desplaçaments realitzats en companyia d'adults.

Per gènere s'observa com els nens presenten percentatges més elevats que les nenes per la categoria "sols o soles". Els primers superen en un 15% i en un 20%, a les seves companyes de cinquè i sisè, respectivament (Taula 73).

Per curs acadèmic tots dos col·lectius, nens i nenes, tenen percentatges superiors d'acompanyament adult a cinquè curs que en sisè. Concretament, en els nens d'un 61% es redueix a un 47%, i en les nenes, d'un 78% disminueix a un 55%. Una vegada més aquestes diferències són més accentuades entre els nens de sisè i les nenes de cinquè on un 30% més dels nens van sols respecte les nenes (Taula 73).

Taula 73. Acompanyament extraescolars segons gènere i curs acadèmic (%).

	NEN		NENA	
	Cinquè	Sisè	Cinquè	Sisè
Amb majors d'edat	61,1	47,7	77,9	55,0
Amb menors d'edat	3,9	1,8	1,2	4,4
Sol/Sola	35,0	50,5	20,9	39,6
TOTAL	100	100	100	100

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

b) Els nens i nenes comunitaris van sols o acompanyats a extraescolars? I els extracomunitaris?

La taula 74 mostra com la nacionalitat dels progenitors incideix en els resultats de l'acompanyament en els desplaçaments per fer activitats extraescolars. Dos perfils, invertits segons la procedència dels pares i mares, són contemplats a partir de les dades obtingudes. El primer es correspon amb un infant comunitari amb percentatges elevats d'acompanyament adult, el segon, amb un extracomunitari amb valors alts per la categoria anar sols.

Per gènere, els extracomunitaris confirmen les tendències, segons la nacionalitat dels progenitors d'anteriors categories de desplaçaments, obtenint percentatges més elevats que els comunitaris per anar sense companyia d'adults. En aquest cas cal incidir en que les nenes tenen el valor més elevat per la categoria anar "soles", essent superiors als seus companys extracomunitaris, un 75,8% per un 72,7% (Taula 74).

Aquesta influència de la procedència dels progenitors s'evidencia comparant les nenes i nens comunitaris amb els extracomunitaris. Les extracomunitàries realitzen un 55% més dels desplaçaments sense companyia, per contra, les comunitàries presenten la menor xifra per a la categoria soles amb un 19,9%. En els nens, els extracomunitaris fan un 38% més dels recorreguts sols que els seus companys (Taula 74).

Taula 74. Acompanyament segons gènere i procedència dels progenitors (%).

	NEN		NENA	
	Comunitari	Extracomunitari	Comunitària	Extracomunitària
Amb majors d'edat	62,8	24,2	75,6	24,2
Amb menors d'edat	2,6	3,1	4,5	0
Sol/Sola	34,6	72,7	19,9	75,8
TOTAL	100	100	100	100

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

4.7.4. Què et deixo fer i què no: anàlisi dels permisos dels progenitors

L'autonomia que declaren els infants respecte als seus desplaçaments quotidians és la dada bàsica d'anàlisi, ja que és la que afirmen els propis interessats i interessades. Tot i així, opino que cal confrontar-la amb les dades aportades pels seus progenitors vers aquest mateix tema. D'aquesta manera puc tenir una panoràmica més completa del fenomen i no tan sols una visió polaritzada únicament des del punt de vista dels infants. Per aquest motiu a continuació s'analitzen tres preguntes de l'enquesta realitzada als progenitors vinculades directament amb les llicències o permisos que donen als seus infants en matèria de mobilitat.

La primera qüestió contemplada és sobre el permís per deixar anar sols als infants pel carrer. La segona, quins són els motius o raons per permetre anar al carrer sols als seus infants, i la darrera, en quins mitjans de transports els deixen anar sols. Per aquestes qüestions s'ofereixen els resultats generals, i per la primera i la darrera afegeixo els resultats segons el gènere dels propis progenitors i segons els estudis realitzats per tal d'establir similituds, diferències o relacions entre les característiques analitzades. L'edat dels progenitors no l'he seleccionat com a variable d'anàlisi degut a que la majoria de pares i mares es situen en la franja de 30 a 44 anys, com he analitzat en apartats anteriors (*Taula 18*).

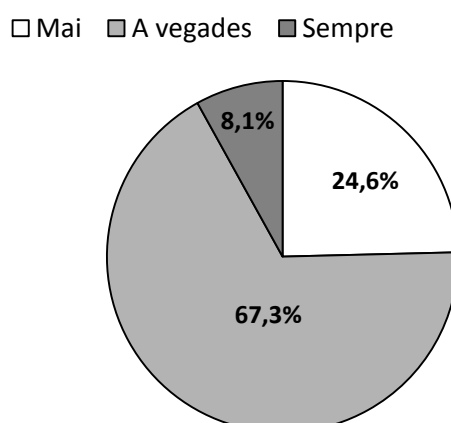
a) El primer dels permisos analitzats: anar sols pel carrer

La primera de les qüestions relacionades amb la permissibilitat dels progenitors és la pregunta 8 de l'enquesta dels progenitors: "*Deixa anar al seu fill o filla sol o sola pel carrer?*". Aquesta és d'interès degut a que la possibilitat d'anar sols pel carrer denota una confiança dels progenitors en els seus infants i permet contraposar les respostes obtingudes dels infants.

A partir de la figura 41 es pot observar com la majoria dels progenitors declaren deixar anar sols als seus infants a vegades, un 67,3% ha respost aquesta opció. Gairebé una quarta part dels enquestats no permeten mai la possibilitat d'anar sols pel carrer, concretament un 24,6%, i tan sols un 8,1% sempre els deixen sortir sols al carrer.

Els resultats obtinguts m'han sorprès en certa mesura per l'alt percentatge de progenitors que no deixen mai anar sols als seus infants al carrer i els pocs que sempre els hi deixen, clar que s'haurien de contemplar moltes altres variables relacionades. Jo aquí apunto dues: el nombre de fills i l'entorn on viuen els infants. En el primer cas la possibilitat de tenir germans o germanes més grans que donin més tranquil·litat als pares i mares, o bé ser fill únic o filla única, poden incidir en aquesta permissibilitat. En el segon cas, un entorn percebut com poc segur pels progenitors, amb molt de trànsit o carreteres perilloses, pocs parcs o zones on poder jugar relativament segurs també tenen amb molta probabilitat incidència en aquest permís.

Figura 41. Permís dels progenitors per anar sols pel carrer (%).

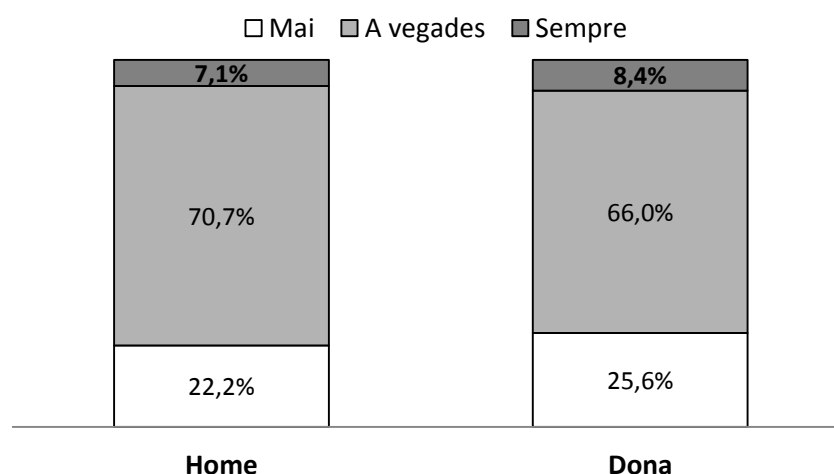


Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

I) Els pares i mares deixen anar sols al carrer als seus infants d'igual forma?

Les dades apunten que el gènere dels progenitors no sembla ser determinant a l'hora de permetre als seus infants anar sols al carrer. Tant homes com dones presenten percentatges similars en les tres categories establertes. La diferència més significativa es dona en la categoria "a vegades" on el col·lectiu masculí obté un 4% més que el femení. D'altra banda, les dones tant en la categoria "mai", com "sempre", superen als homes en un 3% i un 1% respectivament (Figura 42).

Figura 42. Permís per anar sols pel carrer segons gènere (%).



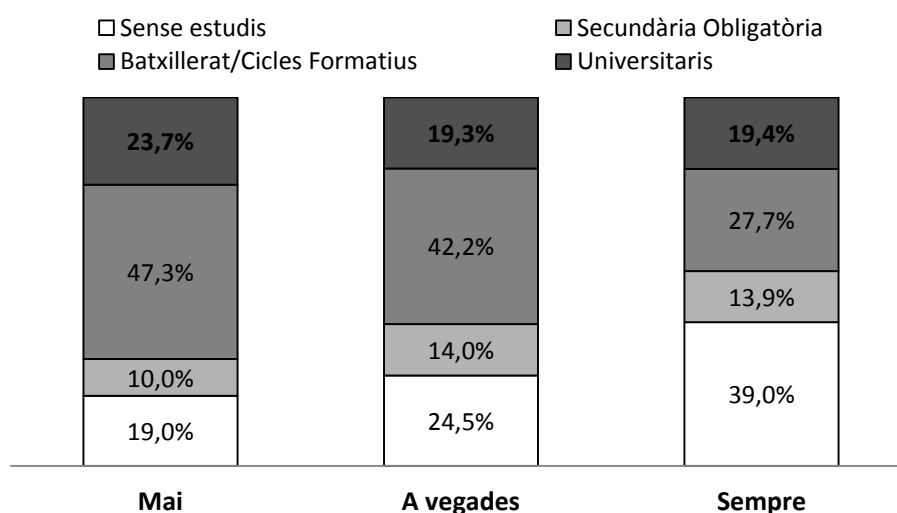
Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

II) Els estudis dels progenitors influeixen en la seva permissibilitat?

Els estudis declarats pels progenitors denoten major influència que el gènere en relació al permís atorgat per anar sols al carrer. Com mostra la figura 43 a menor nivell d'estudis major grau de permissibilitat. La categoria "sense estudis" va incrementant els seus percentatges a mesura que les opcions per anar sols al carrer són menys restrictives. Concretament d'un 19% de progenitors sense estudis que mai donen permís als seus infants es passa a un 24,5% que ho fan a vegades, i un 39% que ho fan sempre. Aquesta situació és similar a la que presenten els pares i mares amb estudis de secundària obligatòria que d'un 10%, en la categoria "mai", augmenta a un 14% en "a vegades" i "sempre". Tanmateix succeeix al contrari en aquells progenitors amb estudis més elevats. En el cas del batxillerat i cicles formatius amb valors entorn al 47% per no donar mai permís es redueix a un 42% en "a vegades" i disminueix encara més, un 27% per aquells que els permeten "sempre" anar sols pel carrer. En el cas dels estudis universitaris la reducció no és tan significativa i del 24% de progenitors que "mai" deixen anar als seus infants es redueix a un 19% en el cas de "a vegades" i "sempre".

El nivell d'estudis realitzats pels progenitors mostra aquesta influència en els resultats obtinguts alhora de permetre anar sols pel carrer als seus infants sumant les dues categories inferiors i superiors. Per les categories "sense estudis" i "educació secundària obligatòria", s'obtenen un 29% dels enquestats que no deixen anar mai als seus fills i filles sols pel carrer. Aquestes dues mateixes categories representen el 52,9% de pares i mares que sempre permeten anar sols als seus nens i nenes pel carrer. Per a les dues categories d'estudis superiors (universitaris i batxillerat amb cicles formatius), representen el 71% dels pares i mares que no donen mai permís, i també constitueixen el 47,1% dels que sempre els deixen (Figura 43).

Figura 43. Permís per anar sols pel carrer segons estudis realitzats (%).



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

III) On i per què permeten els progenitors anar sols als seus fills i filles?

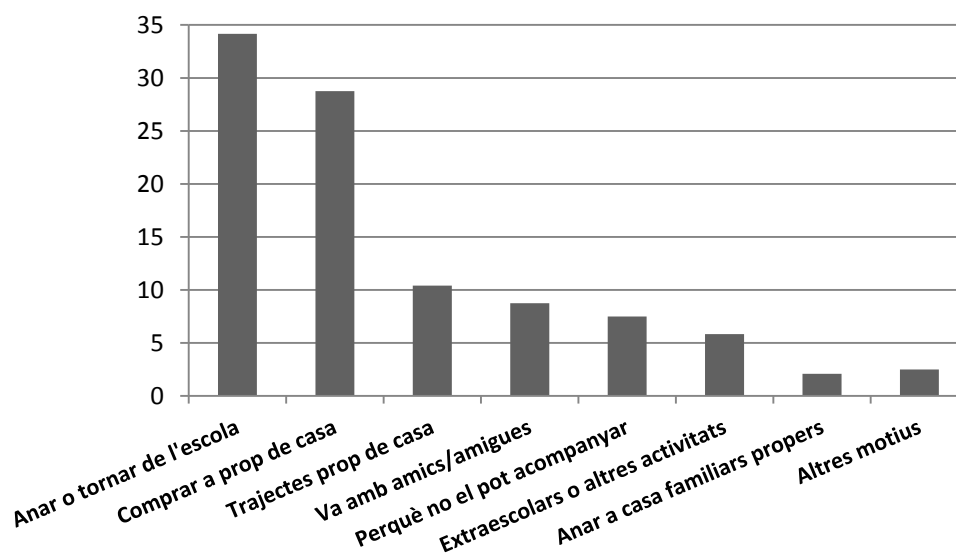
Per tal d'aprofundir més en els possibles condicionants que afecten a la decisió dels progenitors per deixar anar sols pel carrer als seus infants presento la figura 44, obtinguda a partir de la pregunta 8.3 de l'enquesta a les famílies on demano als progenitors els principals motius o situacions on permeten anar sols als seus infants.

Els motius on els progenitors permeten anar sols pel carrer als seus infants tenen com a condició que siguin efectuats prop del domicili. Acomplint-se aquesta restricció de proximitat, trajectes com anar i tornar de l'escola, anar a activitats extraescolars, visitar a familiars, anar a parcs i altres llocs d'esbarjo, obtenen el consentiment dels pares i mares per anar autònomament. Dues situacions on també s'atorga permís, encara que no són un desplaçament o motiu pròpiament, són "va amb amics/amigues" i "perquè no el pot acompanyar" (Figura 44).

Com mostra la figura 44 els motius anar o tornar de l'escola i anar a comprar a prop de casa són els més enumerats pels progenitors ja que amb un 34,2% i un 28,8%, respectivament, superen àmpliament, la resta de situacions o desplaçaments. Per darrera, els trajectes a prop de casa, que engloben respostes més genèriques i diverses, però totes comparteixen aquesta proximitat (activitats d'oci com jugar al carrer, al parc o passejar) situant-se amb un 10,4%. Amb valors inferiors al 6%, anar a les activitats extraescolars, anar a casa de familiars propers (distància) i altres motius diversos. Les dues opcions, que no són motius pròpiament, citades anteriorment, tenen certa rellevància, ja que la impossibilitat dels propis progenitors per acompanyar-los, per motius laborals, malaltia o d'altres, representa un 7,5%, i sortir sols sense adults però acompanyats d'amics o amigues amb un 8,8%.

La percepció de proximitat dels progenitors no és possible analitzar-la detalladament degut que a l'enquesta no hi ha una pregunta sobre l'adreça o la seva residència, que permeti calcular les distàncies que els progenitors consideren properes, i que per tant concedeixen autonomia als seus infants i a partir de quina no ho permeten. Malgrat aquesta impossibilitat, és molt interessant que en les respostes especifiquin el fet d'estar "a prop" com a requisit per poder anar sols.

Figura 44. Motius i situacions per permetre anar als infants sols pel carrer (%).



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

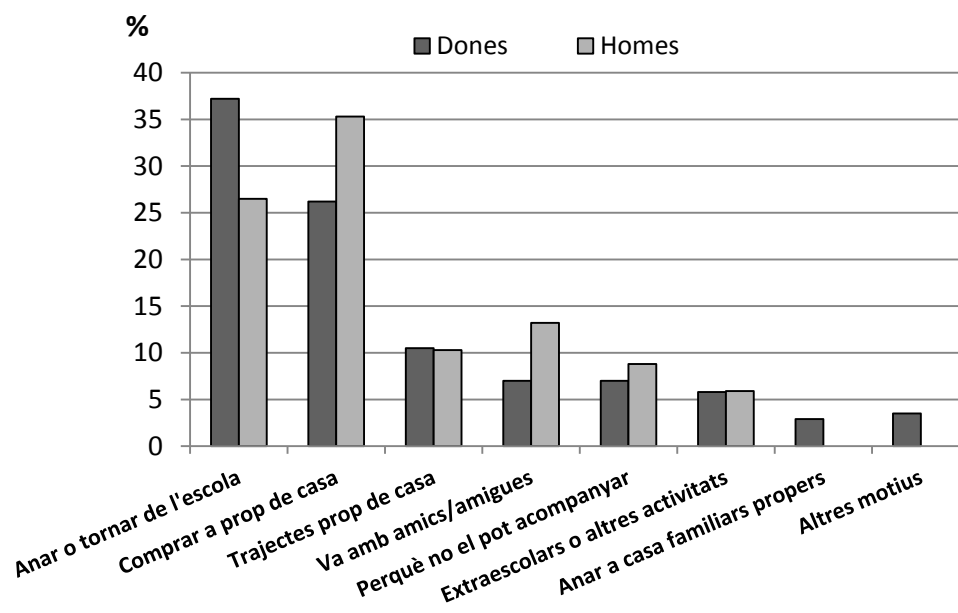
IV) On i per què permeten els pares anar sols als seus fills i filles? I les mares?

La possibilitat d'obtenir diferències segons el gènere, segons els motius i situacions que els progenitors comenten és contemplat en aquest apartat. A aquests efectes presento la figura 45 on apareixen els diferents motius i situacions seleccionats, però en aquest cas oferint resultats per les dones i pels homes.

Els dos motius anar o tornar de l'escola i anar a comprar a prop són els dos més citats per ambdós col·lectius. Tot i aquesta similitud es produeixen diferències de gènere en els percentatges obtinguts pels motius i situacions per deixar anar sols als infants pel carrer. Les dones tenen en l'anada i tornada de l'escola el motiu majoritari, ja que representa un 37% de les respostes obtingudes i amb un 26,2%, anar a comprar a prop. Entre aquest dos motius es justifiquen més de la meitat de les mares. En els homes s'inverteixen les posicions dels dos predominants essent anar comprar a prop de casa el més destacat amb un 35,3%, i l'anada o tornada de l'escola, el segon, amb un 26,5%, representant a més de la meitat dels pares (Figura 45).

En les altres categories es troben diferències interessants. Les dones responen amb més varietat de motius que els homes els quals per anar a casa de familiars propers o d'altres motius no apareixen. D'altra banda, els homes, incideixen més en les situacions per les quals deixen anar sols als seus infants obtenint-ne majors percentatges que les dones. Aquests superen a les dones en el fet de deixar anar sols en cas d'anar acompanyats amb amics o amigues, o bé, per la impossibilitat de no poder acompanyar-los ells mateixos (Figura 45).

Figura 45. Motius i situacions per permetre anar als infants sols pel carrer segons gènere (%).



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

b) El darrer dels permisos analitzats: Mitjans de transport permesos

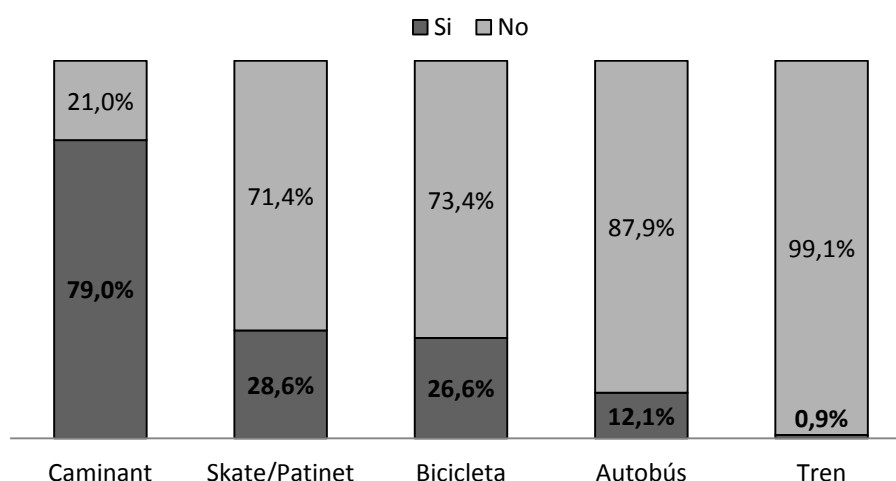
El segon i últim dels permisos analitzats és l'accés a mitjans de transports de forma autònoma. Aquest està relacionat amb la pregunta 11 del qüestionari per les famílies, "En quins mitjans de transport deixa anar sol o sola al seu fill o filla?". Les respostes possibles són aquells modes on els infants poden accedir sense necessitat d'un adult, per tant aquells mitjans com el cotxe, la moto o d'altres de tipus motoritzat queden exclosos.

Anar caminant és, amb un 79%, aquell on els progenitors permeten anar sols als infants de manera majoritària. Per contra, un 21% dels enquestats, els quals coincideixen amb el 24% de progenitors que no deixen anar mai als seus fills sols pel carrer (Figura 46), tampoc deixen anar sols als seus fills caminant fet que resta qualsevol possibilitat de moure's de forma autònoma. El patinet o l'skate i la bicicleta amb un 28,6% i un 26,6% respectivament, són els altres dos modes amb major permissibilitat dels progenitors per accedir sols. L'autobús amb un 12,1% i el tren amb un 0,9%, tots dos transports públics, són els dos que obtenen valors més baixos d'autonomia (Figura 46).

Aquests resultats no són els esperats perquè em sorprèn l'alta restricció pels diferents transports analitzats. M'ha sobtat especialment pel mode "Caminant", l'únic dels modes que no depèn del nivell econòmic familiar, i que per tant és accessible a

tothom, ja que limitar-hi l'accés en aquest, implica no poder accedir amb molta probabilitat en d'altres modes (Figura 46).

Figura 46. Mitjans de transport on els progenitors permeten o no anar als seus infants sols (%).



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

I) En quins modes de transport permeten anar els pares? I les mares?

Amb l'objectiu d'establir diferències segons el gènere dels progenitors en relació als mitjans de transports on permeten anar sols als seus infants ofereixo la taula 58. Aquesta mostra com el gènere dels progenitors incideix en l'skate o patinet i l'autobús, on els homes són més permissius que les dones, però per la resta de modes seleccionats les diferències no són gaires significatives.

Els resultats obtinguts mostren xifres molt properes entre tots dos col·lectius pels modes anar caminant i bicicleta. Dels mitjans restants, l'skate o patinet, és aquell on es produeix una major diferència, essent els homes un 10% més permissius que les dones. En el cas de l'autobús i el tren, el col·lectiu masculí, és un 5% i un 1,3%, respectivament més transigent en quant anar sols es refereix (Taula 75).

Taula 75. Mitjans de transport on els progenitors permeten o no anar als seus infants sols segons gènere (%).

	Homes		Dones	
	Si	No	Si	No
Caminant	79,2	20,8	79,1	20,9
Skate/Patinet	35,2	64,8	25,9	74,1
Bicicleta	27,2	72,8	26,2	73,8
Autobús	15,2	84,8	10,6	89,4
Tren	1,6	98,4	0,3	99,7

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

II) Els estudis dels progenitors influeixen en els modes de transport permesos als seus infants?

La darrera variable d'anàlisi dels mitjans de transports i permissibilitat dels progenitors per anar sols és el nivell d'estudis realitzats. En aquest cas aquesta característica incideix lleugerament en els resultats obtinguts, ja que a major grau d'instrucció dels pares i mares més restrictius són per deixar anar sols als infants en els diferents modes seleccionats (*Taula 76*).

Les dades obtingudes ressalten aquesta tendència ja que analitzant els progenitors universitaris presenten els percentatges afirmatius més baixos de tots els grups establerts i per tots els modes analitzats, exceptuant l'autobús. Les seves xifres contrasten amb les d'aquells progenitors sense estudis o amb educació secundària obligatòria els quals tenen els valors més elevats en tots els transports examinats (*Taula 76*).

Anar caminant obté un 84,2% en secundària obligatòria, xifra que es redueix al 75,8% en els universitaris. Situació anàloga es dona en l'skate o patinet i la bicicleta que amb percentatges del 35,1% i del 26,3% es redueixen a un 18,7% i 14,3%, respectivament. Les excepcions a aquesta tendència en els estudis es troben per la bicicleta que obté el valor màxim de permissibilitat en aquells pares i mares amb batxillerat i en el cas de l'autobús on no són els progenitors amb estudis universitaris els més restrictius sinó els de batxillerat i cicles formatius amb percentatges similars als de secundària obligatòria (*Taula 76*).

Taula 76. Mitjans de transport on els progenitors permeten anar o no als seus infants sols segons estudis realitzats (%).

	Sense estudis		Secundària Obligatòria		Batxillerat / Cicles formatius		Universitaris	
	Si	No	Si	No	Si	No	Si	No
Caminant	81,6	18,4	84,2	15,8	77,2	22,8	75,8	24,2
Skate/Patinet	33,0	67,0	35,1	64,9	28,0	72,0	18,7	81,3
Bicicleta	29,1	70,9	26,3	73,7	30,7	69,3	14,3	85,7
Autobús	16,5	83,5	10,5	89,5	10,1	89,9	12,1	87,9
Tren	1,0	99,0	0	100	1,0	99,0	0	100

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

4.7.5. Agregant dades: indicadors sintètics d'autonomia i permissibilitat

A continuació presento els resultats obtinguts dels indicadors sintètics elaborats. Aquests consisteixen en dos, un d'autonomia elaborat a partir del qüestionari dels infants, i el segon, construït de l'enquesta als progenitors o famílies. Els indicadors i la seva construcció teòrica i metodològica ja han estat comentats amb anterioritat en el

capítol de metodologia i en aquest apartat són exclusivament comentats les dades resultants.

Aquesta anàlisi la realitzo primerament per l'indicador d'autonomia on els resultats els estructuro al voltant de les variables independents gènere, curs acadèmic i procedència dels progenitors. En segon terme, l'indicador de permissibilitat és examinat amb les variables gènere i grau d'instrucció dels progenitors. Darrera aquests dos apartats comparo els resultats obtinguts per tots dos indicadors segons l'escola per contrastar les informacions obtingudes de cada col·lectiu i respondre a les preguntes de recerca plantejades.

a) Primer... els infants: Indicador d'autonomia

A partir dels diferents ítems seleccionats i les classificacions efectuades (*veure capítol metodològic*) presento els resultats de l'indicador d'autonomia. Els resultats els ofereixo amb xifres d'entre 0 i 1 que posteriorment he classificat en quatre categories qualitatives, explicat en l'apartat de metodologia anteriorment, que són les que apareixen en les diferents figures i taules presentades a continuació.

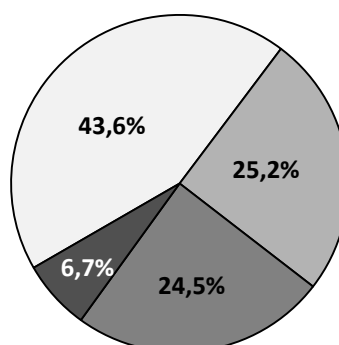
Els resultats presenten una tendència decreixent a mesura que augmenta el grau de autonomia. Més de la meitat dels infants seleccionats obtenen una nul·la, poca i baixa autonomia. Aquestes dues categories sumades representen el 68,8% del total d'infants. La categoria "nul·la o poca" és la majoritària amb un 43,6%, seguida de "baixa" amb un 25,2%. Les dues categories restants, "elevada" i "alta", representen el 31,2% essent la primera amb un 24,5% la més important i "alta" amb un 6,7% dels infants, és la que presenta uns valors inferiors (*Figura 47*).

Una anàlisi més exhaustiva d'aquestes dades (*Taula A inclosa als annexos*) mostra com dins de la categoria nul·la o poca, un 13,5% es corresponen amb un valor de 0, en altres paraules, és nul·la la seva autonomia. Si afegeixo aquells nens i nenes amb xifres inferiors al 10, el total d'infants representats són el 29%, per tant, gairebé una tercera part dels infants enquestats o no gaudeixen de gaire independència en els seus desplaçaments quotidians o bé és escassa.

Per la categoria "alta", en aquesta mateixa taula A, es contempla com no hi ha cap infant que obtingui el 100, és a dir, que gaudeixi d'una total autonomia de moviments. En aquest sentit només un 3,4% dels infants enquestats assoleixen valors superiors al 85% essent el més elevat un 93% (*Taula A inclosa als annexos*).

Figura 47. Graus d'autonomia segons l'indicador sintètic (%).

□ Nul·la / Poca □ Baixa ■ Elevada ■ Alta



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

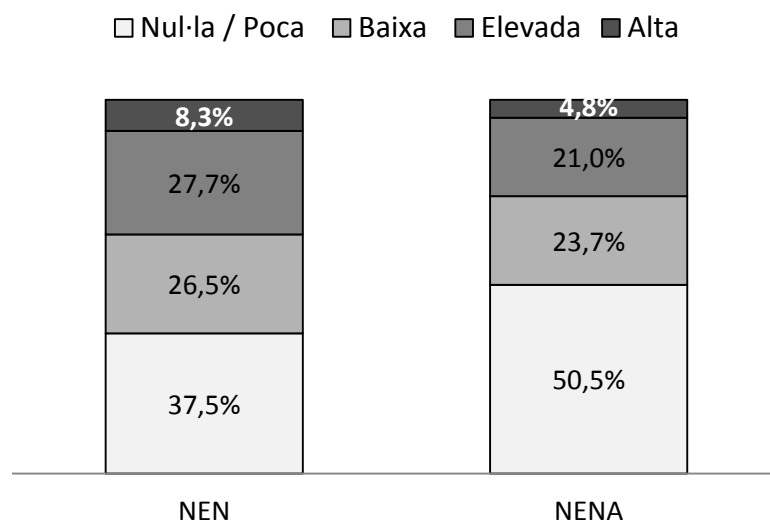
I) Nens, nenes... i l'indicador d'autonomia

El gènere dels infants influeix els resultats dels graus de llibertat obtinguts pels infants enquestats. Aquestes xifres corroboren el que anteriorment s'ha anat exposant pels diferents tipus de desplaçaments realitzats. Les nenes obtenen percentatges inferiors als nens a mesura que s'incrementa el nivell d'autonomia, per tant, els nens gaudeixen d'una major autonomia que no pas les nenes (*Figura 48*).

La categoria "nul·la o poca", representa a més de la meitat de les nenes, un 50,5%. Aquesta categoria en el cas dels nens constitueix el 37,5%, essent aquesta diferència la més significativa entre els dos col·lectius. En la resta de categories els resultats s'inverteixen i el nens superen a les nenes en un 3%, 6% o un 4%, respectivament, segons es tracti de "baixa", "elevada" i "alta" (*Figura 48*).

Aquesta influència del gènere és fa encara més palesa sumant les dues categories de major independència. En els nens representen més del terç del seus actius i en les nenes arriba a una quarta part. En el cas d'una alta autonomia, els nens doblen a les nenes evidenciant aquestes diferències (*Figura 48*).

Figura 48. Graus d'autonomia dels infants enquestats segons gènere (%).



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

II) Nens i nenes de cinquè, sisè... i l'indicador d'autonomia

En aquest apartat analitzo el curs acadèmic i els seus possibles efectes en l'indicador d'autonomia. Si el gènere té una repercussió en l'indicador d'autonomia dels infants, els resultats mostrats a continuació indiquen que el curs acadèmic també influeix. Els infants segons un curs acadèmic més elevat, major grau d'autonomia tenen, independentment del gènere. Malgrat aquesta similitud entre col·lectius, els nens gaudeixen de major autonomia que les nenes i entre aquests s'accentuen més les diferències per curs acadèmic (*Taula 77*).

Les xifres totals corroboren aquesta major autonomia en funció de l'edat ja que es fa palesa una disminució en la categoria "nul·la o poca", i un augment en les altres tres categories. En el primer cas hi ha una reducció d'un 18%, els increments en les altres categories són variables i van d'un 3%, 11% i 3%, segons un major grau d'autonomia (*Taula 77*).

Per col·lectius es reflecteix com entre el nens les diferències per curs acadèmic són més accentuades. Hi ha una reducció del 24% en la categoria "nul·la o poca", la més ampla, seguida de "elevada" amb un 16% i un 6% per "alta". En les nenes la disminució per la categoria "nul·la o poca" és d'un 12%, i els augments són menys significatius que els dels nens amb un 5% i 7% en "baixa" i "elevada", respectivament. Una de les dades més interessant obtingudes per aquesta taula és que en la categoria d'alta autonomia les nenes presenten els mateixos valors. És a dir, tant les de cinquè com les de sisè curs gaudeixen de la mateixa autonomia en la mateixa proporció per grup trencant amb aquesta tendència segons l'edat o curs acadèmic (*Taula 77*).

Taula 77. Graus d'autonomia dels infants enquestats segons gènere i curs acadèmic (%).

	NEN		NENA		TOTAL	
	Cinquè	Sisè	Cinquè	Sisè	Cinquè	Sisè
Nul·la / Poca	48,2	24,8	56,6	44,5	52,0	34,6
Baixa	25,6	27,5	21,4	26,0	23,7	26,8
Elevada	20,5	36,2	17,2	24,7	19,0	30,5
Alta	5,7	11,4	4,8	4,8	5,3	8,1
TOTAL	100	100	100	100	100	100

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

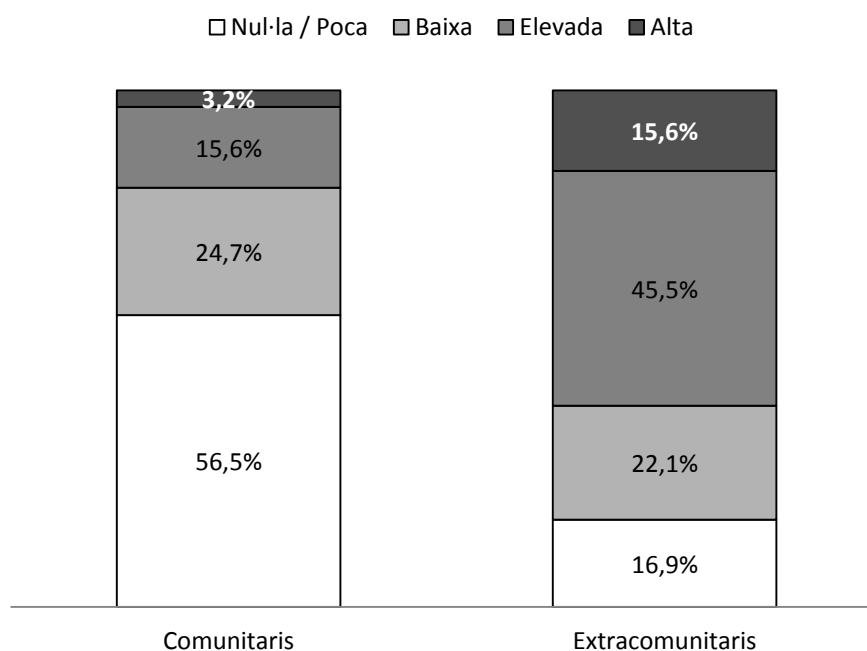
III) Nens i nenes comunitaris, extracomunitaris... i l'indicador d'autonomia

L'últim dels factors analitzats que poden influir en els resultats és la procedència dels progenitors. La figura 49 mostra com aquesta variable incideix en les dades obtingudes. Els infants amb progenitors comunitaris presenten menys autonomia que aquells extracomunitaris i tenint en compte els valors obtinguts apunten a una relació entre aquestes dues variables, que és corroborada per la figura 67 de l'apartat d'aplicació del model CHAID.

En els comunitaris sumant les dues categories inferiors (nul·la o poca i baixa) en resulten un 82,2% del total d'infants enquestats. D'aquesta xifra, la major part, un 56,5%, es corresponen amb "nul·la o poca" autonomia. La resta, el 18,8%, es troben en les dues categories amb major nivell d'independència, essent un 3,2%, per "alta" i el 15,6% restant, "elevada" autonomia (Figura 49).

Aquestes dades contrasten amb els d'origen extracomunitari on les dues categories amb menor grau de autonomia representen el 38,9% del total, del qual un 16,8% es correspon amb una nul·la o poca llibertat, menys de la meitat que l'obtinguda en els comunitaris. La categoria "alta" és cinc vegades superior en aquest col·lectiu, un 15,6% i "elevada" amb un 45,5% gairebé duplica els valors obtinguts pels seus homòlegs comunitaris (Figura 49).

Figura 49. Graus d'autonomia dels infants enquestats segons procedència dels progenitors (%).



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

b) Després... els progenitors: Indicador de permissibilitat

En aquest apartat presento els resultats obtinguts de l'indicador de permissibilitat. Com en l'indicador d'autonomia, els resultats els ofereixo amb valors d'entre 0 i 1 que posteriorment els he classificat en quatre categories qualitatives, explicat en l'apartat de metodologia anteriorment.

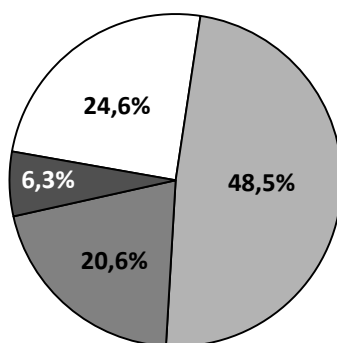
De les quatre categories establertes la categoria "baixa" és la majoritària amb un 48,5% dels progenitors enquestats, gairebé la meitat. La resta presenten valors allunyats d'aquesta, essent "nul·la o poca" la segona, un 24,6%, seguida per "elevada", amb un 20,6% i de forma minoritària "molta o total" que representa el 6,3% dels pares i mares seleccionats (Figura 50).

Una anàlisi més precisa, realitzada amb la taula de valors completa pels 447 progenitors enquestats (Taula B inclosa als annexos), mostra com un 15,9% dels progenitors es corresponen amb un resultat de 0, i que per tant no atorguen cap dels permisos inclosos a l'indicador als seus fills o filles. Com en el cas de l'indicador d'autonomia, afegint aquells amb un valor inferior o igual a 0,1, aquest percentatge arriba al 20%. Això indica que dos de cada deu progenitors enquestats no permeten gaudir de certa autonomia als seus infants. En la categoria molta o total no hi ha cap enquestat que obtingui un 1, és a dir, no hi ha un sol progenitor que permeti una total

autonomia de moviments. Tan sols un 4% dels enquestats assoleixen valors superiors al 0,81 essent el més elevat un 0,91 (*Taula annex*).

Figura 50. Graus de permissibilitat de l'indicador dels progenitors (%).

□ Nul·la / Poca ■ Baixa ■ Elevada ■ Molta / Total



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

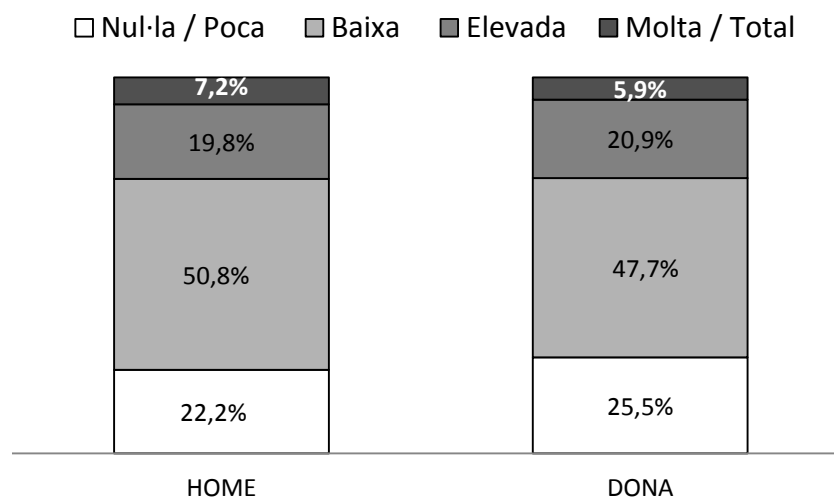
I) Pares, mares... i l'indicador de permissibilitat

El gènere dels progenitors enquestats respecte al grau de permissibilitat que atorguen als seus infants no sembla incidir en els resultats obtinguts. Tant homes com dones presenten percentatges molt propers amb diferències poc significatives, essent un 3% les màximes (*Figura 51*).

Les dones obtenen percentatges superiors als homes per les categories "nul·la o poca" i "elevada", un 3% i un 1% respectivament. En canvi, en les categories "baixa" i "molta o total" el col·lectiu masculí és un 3% i un 2% superior. La categoria nul·la o poca que pel col·lectiu femení representa una quarta part, 25,5%, és lleugerament inferior en el masculí, amb un 22%, essent aquesta la diferència més significativa entre els dos col·lectius (*Figura 51*).

Aquesta independència del gènere respecte al grau de permissibilitat queda remarcada sumant les dues categories de major llibertat de moviments. El resultat és que en el col·lectiu masculí representa un 27% dels pares enquestats, i pel femení, representa un 26,8% de les mares enquestades, és a dir, pràcticament els mateixos percentatges (*Figura 51*).

Figura 51. Graus de permissibilitat segons gènere dels progenitors (%).



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

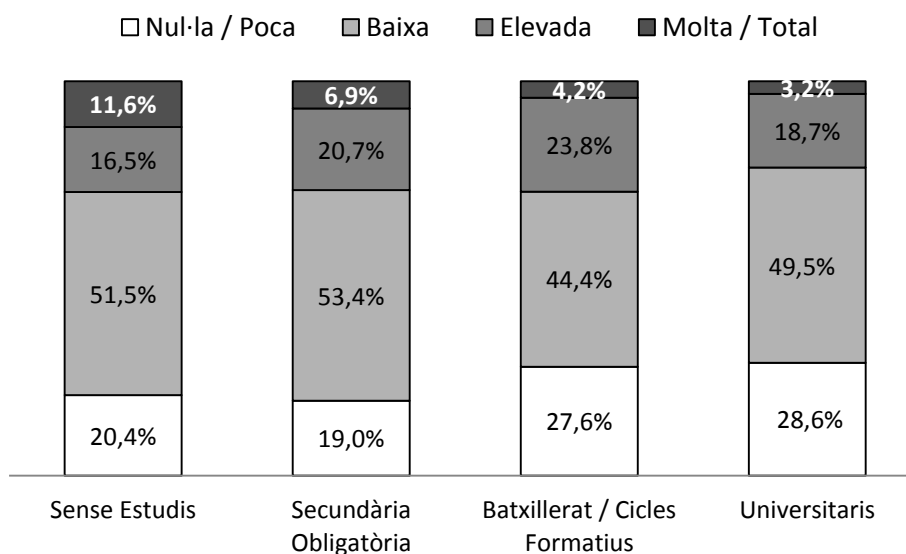
II) Estudis dels progenitors... i l'indicador de permissibilitat

La darrera variable confrontada amb l'indicador de permissibilitat és el nivell d'estudis dels progenitors. Aquesta característica sembla incidir en els resultats obtinguts per l'indicador. A major nivell d'estudis dels pares i mares menys grau de molta o total permissibilitat i més nul·la o poca permissibilitat (*Figura 52*).

Aquesta tendència es reflecteix en els col·lectius de "sense estudis" i "secundària obligatòria" els quals obtenen valors màxims, un 11,6% i un 6,9%, respectivament, per la categoria "molta o total" i alhora els més baixos, 20,4% i 19%, en la categoria "nul·la o poca" permissibilitat. Aquests resultats contrasten amb el grup d'universitaris i els de batxillerat i cicles formatius els quals obtenen resultats invertits respecte els anteriors. Amb un 3,2% i un 4,2%, aquests dos grups respectivament, presenten mínims per la categoria "molta o total" i també màxims per "nul·la o poca" amb un 28,6% i un 27,6%, respectivament (*Figura 52*).

Les singularitats d'aquesta figura es produeixen en les categories "elevada" i "baixa". En la primera, contràriament a la tendència general comentada, són els progenitors "sense estudis" els que obtenen percentatges mínims, un 16,5%, i els de "batxillerat i cicles formatius" presenten màxims amb un 23,8%. En aquesta categoria sembla invertir-se aquesta tendència, però que en el cas dels "universitaris" queda confirmada. Per la categoria "baixa" les categories amb major nivell d'estudis tenen valors més baixos que les de menors estudis (*Figura 52*).

Figura 52. Graus de permissibilitat segons grau d'instrucció dels progenitors (%).



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

c) Comparant els dos indicadors sintètics

En aquest apartat procedeix a comparar els dos indicadors a partir dels resultats obtinguts. L'objectiu és contrastar les informacions rebudes tant dels progenitors com dels infants i establir correspondències. En altres paraules, corroborar en certa mesura el grau d'autonomia o llibertats que declaren els infants en contraposició al permisos o llicències que declaren els seus progenitors.

Aquesta comparativa la realitzo a partir de dos aspectes. El primer, el curs acadèmic que cursen els infants, per tant, analitzar l'indicador d'autonomia i contraposar les informacions obtingudes amb l'indicador de permissibilitat dels progenitors segons els infants cursin cinquè o sisè. La segona variable utilitzada és l'escola on estudien els nens i les nenes. D'aquesta forma es pot contrastar ràpidament els resultats obtinguts pels infants i pels progenitors en dues categories comunes dels dos qüestionaris.

l) Segons el curs acadèmic realitzat pels infants

Per contrastar les informacions sobre aquesta característica utilitzo la taula 78. Les dades dels infants es basen en els resultats totals de l'anterior taula 77 on recullo el grau d'autonomia dels infants segons el curs acadèmic i, d'altra banda, ofereix el grau de permissibilitat dels progenitors segons el curs dels seus fills i filles.

La permissibilitat dels pares i mares varia en funció del curs acadèmic que cursen els seus infants. Els progenitors de sisè curs presenten percentatges més baixos que els de cinquè per la categoria "nul·la o poca", la més restrictiva, i superiors, en la resta de categories. La diferència més accentuada es produeix per una "elevada" i "alta"

permissibilitat on els de sisè superen entorn al 7% als progenitors de cinquè curs (*Taula 78*).

Les informacions contrastades entre els infants i els progenitors són molt interessants perquè els nens i nenes declaren tenir menys autonomia de la que els seus pares i mares afirmen atorgar. Els infants amb una “nul·la i poca” autonomia presenten els percentatges més elevats independentment del curs acadèmic, dada que contrasta amb el declarat pels progenitors els quals obtenen els majors valors per la categoria “baixa”, independentment del curs acadèmic (*Taula 78*).

En les altres dues categories, “elevada i alta”, aquestes diferències no són tan accentuades. És cert que els infants obtenen percentatges d'autonomia superiors als de permissibilitat en la categoria “elevada” però són menys significatius comparats amb els comentats abans. En “alta” els infants de cinquè superen la permissibilitat dels progenitors del mateix curs i en sisè és a l'inrevés (*Taula 78*).

Taula 78. Graus d'autonomia i permissibilitat segons curs acadèmic (%).

	AUTONOMIA		PERMISSIBILITAT	
	Cinquè	Sisè	Cinquè	Sisè
Nul·la / Poca	52,0	34,6	31,6	14,7
Baixa	23,7	26,8	47,5	50,0
Elevada	19,0	30,5	17,5	25,0
Alta	5,3	8,1	3,4	10,3
TOTAL	100	100	100	100

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

II) Segons centres educatius on cursen els estudis

La segona de les variables per contrastar les diverses informacions obtingudes dels indicadors sintètics elaborats és l'escola on els infants cursen els seus estudis. Més enllà d'aquesta funció de contrast entre els indicadors, els resultats obtinguts també em serveixen per determinar la possibilitat d'entendre l'escola com un element que pot incidir en els resultats, no per la seves característiques físiques com la ubicació o el entorn, sinó com el resultat d'unes persones que li donen una configuració específica. És a dir, alumnes i progenitors amb unes determinades característiques tenen una influència en els resultats. La meva idea és que l'escola, com element físic no influeix en la mobilitat, sinó que són les variables independents associades als infants i progenitors que interactuen en ella les que influeixen en certs aspectes o trets.

Per tal d'obtenir dades que permetin comparar els indicadors i respondre la meva hipòtesi presento les figures 53 i 54. Ambdues ofereixen les quatre categories qualitatives establertes per l'indicador d'autonomia i permissibilitat per a les 10

escoles seleccionades. Primerament comento cadascuna de les figures o indicadors, i posteriorment, realitzo la comparativa de tots dos.

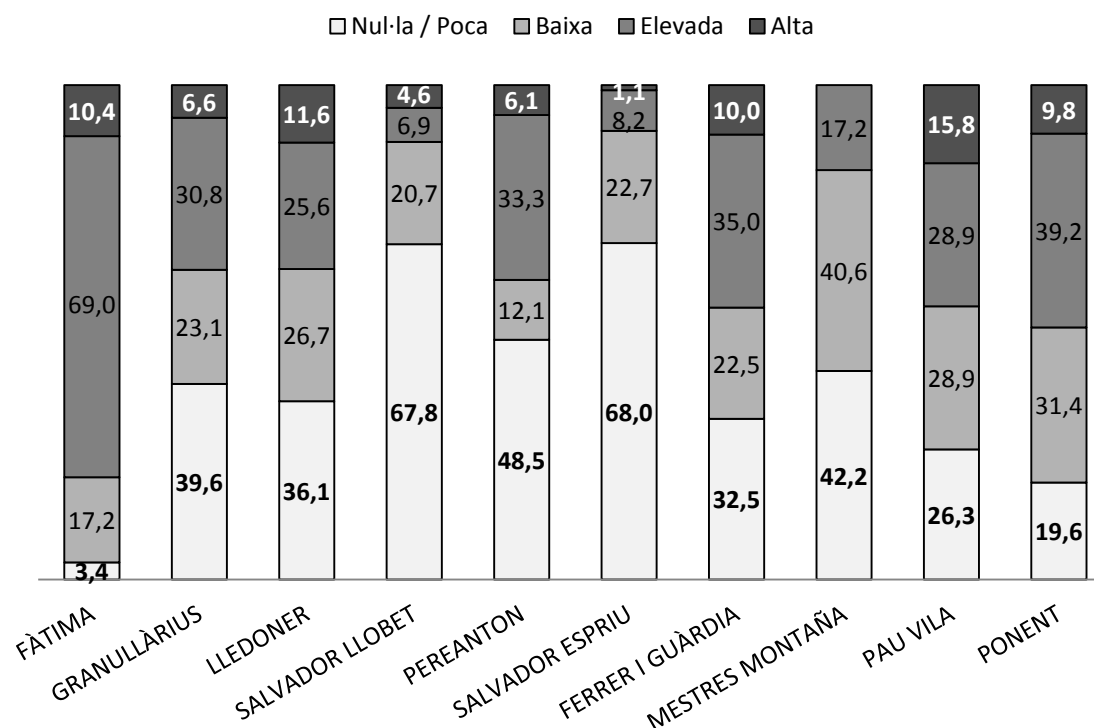
Les dades de l'indicador d'autonomia per a les escoles seleccionades mostren gran varietat de resultats. A partir de la categoria "nul·la o poca" llibertat, la majoritària en els infants, segons representi de 0% a 25%, de 26% a 50% i de 51% a 75%, el màxim és un 68%, agrupo en tres categories qualitatives els col·legis. Aquestes les he denominat com "poc restrictiva", "restrictiva" i "molt restrictiva" (*Figura 53*).

En la primera d'aquestes categories "poc restrictiva" dues escoles són les incloses: Fàtima i Ponent. Aquestes amb un 3,4% i un 19,6% respectivament, són les dues on menys restriccions declaren els infants sobre la seva autonomia. La categoria "restrictiva" està formada per sis col·legis, essent la més comuna: Pau Vila (26%), Ferrer i Guàrdia (32%), Lledoner (36%), Granullarius (39%), Mestres Montaña (42%) i Pereanton (48%). Per a la categoria "molt restrictiva" apareixen les escoles Salvador Llobet i Salvador Espriu amb 67,8% i 68%, respectivament.

Les escoles amb valors més elevats sumant les dues categories amb més autonomia són: Fàtima (79,4%), Ponent (49%), Ferrer i Guàrdia (45%), Pau Vila (44,7%), Pereanton (39,4%), Granullarius (37,4%), Lledoner (37,2%), Mestres Montaña (17,2%), Salvador Llobet (11,5%) i Salvador Espriu (9,3%). Amb aquests resultats es pot comprovar que els alumnes de Fàtima majoritàriament declaren tenir una autonomia "elevada" i "alta". Els tres centres educatius següents obtenen que gairebé la meitat dels alumnes enquestats tenen una "elevada" i "alta" autonomia. La resta van decreixent i són el Mestres Montaña, Salvador Llobet i Salvador Espriu aquelles escoles on els infants declaren obtenir menys autonomia (*Figura 53*).

Cal puntualitzar algunes excepcions i singularitats en els resultats obtinguts d'autonomia. Fàtima és un cas excepcional ja que com es pot observar una minoria dels alumnes enquestats obté "nul·la o poca" autonomia, xifra molt per sota de la resta de centres educatius de Granollers. Destacar l'alt grau d'autonomia registrat, sobretot pel 69% dels enquestats que afirmen tenir una "elevada" autonomia, ja que en "alta o total" obtenen un 10,4% inferior a d'altres escoles. I és que els alumnes de l'escola Pau Vila obtenen el percentatge més elevat per a la categoria "alta" autonomia amb un 15,8%, un 4% més que Lledoner que és la segona amb un 11,6%. Per últim, sorprèn el col·legi Mestres Montaña perquè és l'únic on la categoria "alta" no és present. Aquest també és un cas singular ja que en totes les escoles amb menor o major mesura hi ha un relatiu percentatge d'alumnes que assoleixen aquesta categoria però en aquest cas no és així (*Figura 53*).

Figura 53. Graus d'autonomia dels infants enquestats segons escola (%).



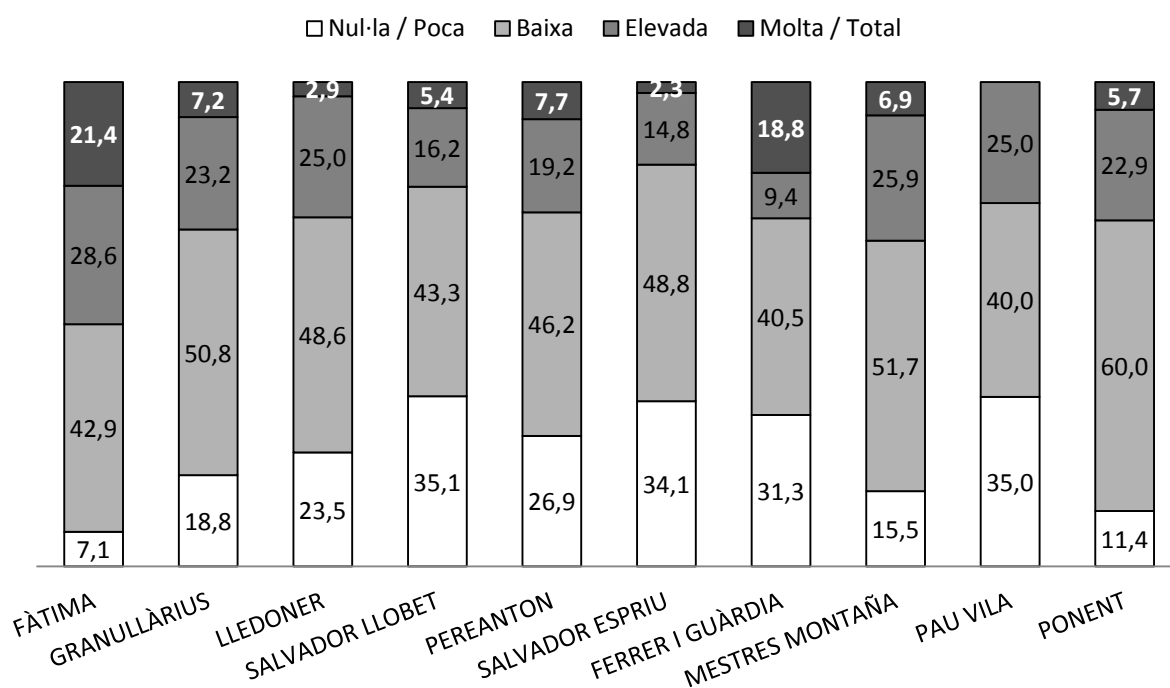
Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

He decidit agrupar les escoles seleccionades segons els resultats obtinguts de la categoria “nul·la o poca”, per l’indicador de permissibilitat. El resultat d’aquesta agrupació són tres categories de tipus qualitatiu: “poc restrictiva”, “restrictiva” i “molt restrictiva”. En la categoria “poc restrictiva” cinc centres l’assoleixen: Fàtima (7,1%), Ponent (11,4%), Mestres Montaña (15,5%), Granullariius (18,8%) i Lledoner (23,5%). La resta s’ubiquen a “restrictiva”: Pereanton (26,9%), Ferrer i Guàrdia (31,3%), Salvador Espriu (34,1%), Pau Vila (35%) i Salvador Llobet (35,1%). Es constata que en cap escola més de la meitat dels progenitors tenen una nul·la o poca permissibilitat, i cap col·legi assoleix la categoria “molt restrictiva” (Figura 54).

En contraposició a una “nul·la o poca” permissibilitat, sumant les dues categories amb major permissibilitat l’ordre resultant sembla variar lleugerament. Fàtima (50%), Mestres Montaña (32,8%), Granullariius (30,4%), Ponent (28,6%), Lledoner (27,9%), Pereanton (26,9%), Pau Vila (25%), Salvador Llobet (21,6%), Ferrer i Guàrdia (21,2%) i Salvador Espriu (17,1%). Aquests resultats reflecteixen l’alta permissibilitat que gaudeixen els infants de Fàtima on la meitat de progenitors atorguen una “elevada” i “alta” permissibilitat essent l’única escola amb una xifra tan elevada. En la resta d’escoles aquests valors es situen per sota amb percentatges inferiors al 35% i en darrer lloc l’escola Salvador Espriu essent aquesta la que presenta progenitors més restrictius (Figura 54).

Aquests resultats presenten singularitats destacables. L'escola Pau Vila és l'única on no hi ha cap progenitor que arribi a la categoria "molt o total", dada que contrastada amb l'indicador d'autonomia és molt interessant. Al Ferrer i Guàrdia els progenitors que donen "molta o total" permissibilitat als seus infants superen, i en aquest cas doblen als pares i mares de la categoria "elevada", essent una excepció ja que en la resta de col·legis la categoria "elevada" supera a "molta o total" permissibilitat. La categoria "baixa", com s'ha comentat anteriorment, és la predominant i aquesta es situa en mínims del 40% a Pau Vila fins a màxims del 60% a Ponent (Figura 54).

Figura 54. Graus de permissibilitat dels progenitors enquestats segons escola (%).



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

A continuació comparo els resultats per a les diferents escoles seleccionades per tal d'establir correspondències, similituds o diferències entre els indicadors a partir de les taules 79 i 80. En aquesta darrera es calcula el diferencial entre els indicadors de permissibilitat i autonomia. Els resultats positius indiquen que els progenitors han declarat més permissibilitat i els negatius que els infants manifesten més autonomia.

En general donades les respostes, prèviament comentades, d'ambdós col·lectius pels diferents indicadors és per les categories nul·la o poca i baixa on es detectaran les principals divergències. Les diferències que no s'ubiquin en aquestes dues no són esperades i són singularitats de cada escola tal com resumeix la taula 79:

Taula 79. Diferències entre indicadors elaborats segons escola.

Escola	Indicador Autonomia	Indicador Permissibilitat	Diferencial
Fàtima	Elevada	Baixa	Autonomia positiva
Granullari	Nul·la/Poca	Baixa	Autonomia negativa
Lledoner	Nul·la/Poca	Baixa	Autonomia negativa
Salvador Llobet	Nul·la/Poca	Baixa	Autonomia negativa
Pereanton	Nul·la/Poca	Baixa	Autonomia negativa
Salvador Espriu	Nul·la/Poca	Baixa	Autonomia negativa
Ferrer i Guàrdia	Elevada	Baixa	Autonomia positiva
Mestres Montaña	Nul·la/Poca	Baixa	Autonomia negativa
Pau Vila	Baixa i Elevada	Baixa	Autonomia positiva
Ponent	Elevada	Baixa	Autonomia positiva

Font: Elaboració pròpia a partir dels indicadors sintètics creats.

Els resultats del diferencial per les diferents escoles es poden resumir en dues categories generals:

1. Escoles on els infants declaren tenir més autonomia que permís dels pares i mares. Aquesta està formada per les escoles: Fàtima, Ferrer i Guàrdia, Pau Vila i Ponent.
2. Escoles on els infants afirmen menys autonomia que permissibilitat dels progenitors. La resta d'escoles la conformen: Granullari, Lledoner, Salvador Llobet, Pereanton, Salvador Espriu i Mestres Montaña.

Taula 80. Diferencial entre els indicadors d'autonomia i permissibilitat segons escola (%).

	FÀTIMA	GRANULLARIUS	LLEDONER	SALVADOR LLOBET	PEREANTON	SALVADOR ESPRIU	FERRER I GUÀRDIA	MESTRES MONTAÑA	PAU VILA	PONENT
Nul·la / Poca	3,7	-20,7	-12,5	-32,7	-21,6	-34,0	-1,3	-26,7	8,7	-8,2
Baixa	25,6	27,6	21,8	22,6	34,0	26,2	18,1	11,1	11,1	28,6
Elevada	-40,4	-7,6	-0,6	9,3	-14,1	6,5	-25,6	8,7	-3,9	-16,4
Molta / Total	11,1	0,7	-8,7	0,8	1,6	1,2	8,8	6,9	-15,8	-4,1

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes.

Totes les xifres obtingudes, no tan sols en el cas de Fàtima o Mestres Montaña, sinó per totes les escoles, cal contextualitzar-les tenint molt en compte la informació facilitada al capítol d'àmbit d'estudi. En aquest es descriu la composició de les escoles segons les característiques dels infants i progenitors seleccionats. Segons gènere, edat, nivell d'estudis i procedència dels seus progenitors. A partir de les característiques dels alumnes i dels progenitors, juntament amb les dades obtingudes puc corroborar la meua hipòtesi, la qual responc al capítol de conclusions.

4.7.6. Resumint la informació de l'eix: Aplicació del model CHAID en l'autonomia dels infants i els seus desplaçaments quotidians

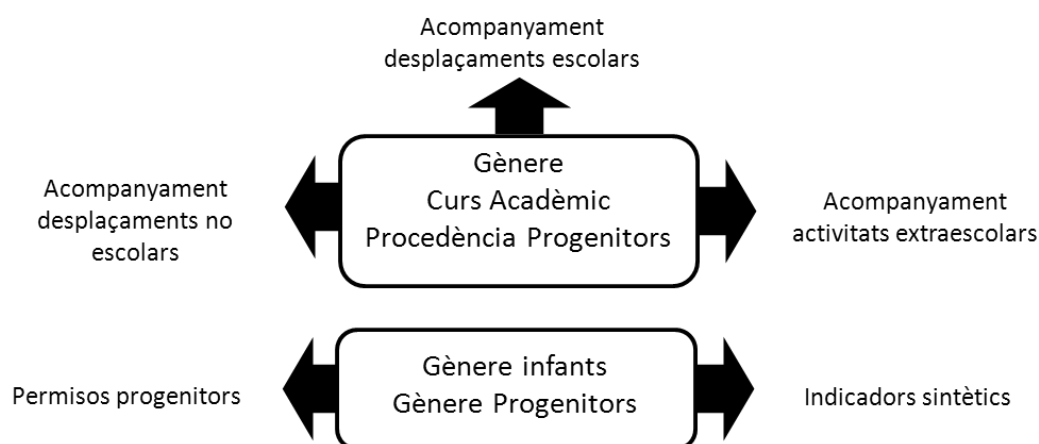
En aquest apartat ofereixo els resultats de l'aplicació del model dels arbres de decisió basats en el chi-quadrat, sobre les dades d'autonomia en els desplaçaments quotidians. Els gràfics presentats a continuació estan construïts seguint el model explicat anteriorment al capítol 2. Tot i les diferents variables dependents (acompanyament segons arribada i sortida de l'escola, acompanyament en desplaçaments no escolars i per activitats extraescolars), aquestes són creuades amb les tres variables independents d'anàlisi: gènere, curs acadèmic i procedència dels progenitors.

Considerant que algunes de les preguntes de recerca que he plantejat entorn als desplaçaments quotidians són transversals per tots els recorreguts seleccionats, procedeix a estructurar els diferents arbres de decisió en funció de la categoria dels recorreguts efectuats. Així doncs, primer exposo les relacionades amb qüestions sobre els trajectes escolars, seguides de les vinculades amb els de tipus no escolar, i en últim lloc, les relacionades amb activitats extraescolars.

Posteriorment a l'anàlisi dels desplaçaments també s'afegeixen els arbres de decisió pels dos indicadors sintètics elaborats i s'afegeix una variable independent més. Aquesta és el curs que realitzen els infants, la qual és comuna en els dos indicadors i els relaciona. L'escola on realitzen els estudis també ha estat afegida per tal de corroborar o refutar la hipòtesi d'aquesta, com a factor d'influència o no, en la mobilitat quotidiana dels infants.

Les afirmacions que presento a continuació estan relacionades amb les preguntes de recerca, resultats i hipòtesis associades amb l'autonomia i permissibilitat en la mobilitat quotidiana dels infants. Aquestes segueixen l'estructura que presento a la figura 55.

Figura 55. Variables d'anàlisi per categoria de desplaçaments realitzats, permisos atorgats i indicadors sintètics elaborats.



Font: Elaboració pròpia.

Als cinc temes d'anàlisi, he afegit la hipòtesi de l'escola, entesa com una estructura física amb una ubicació i un entorn concret, com element que no influeix en la mobilitat, sinó que són les variables gènere, curs acadèmic i procedència dels progenitors les que influeixen en l'acompanyament als infants.

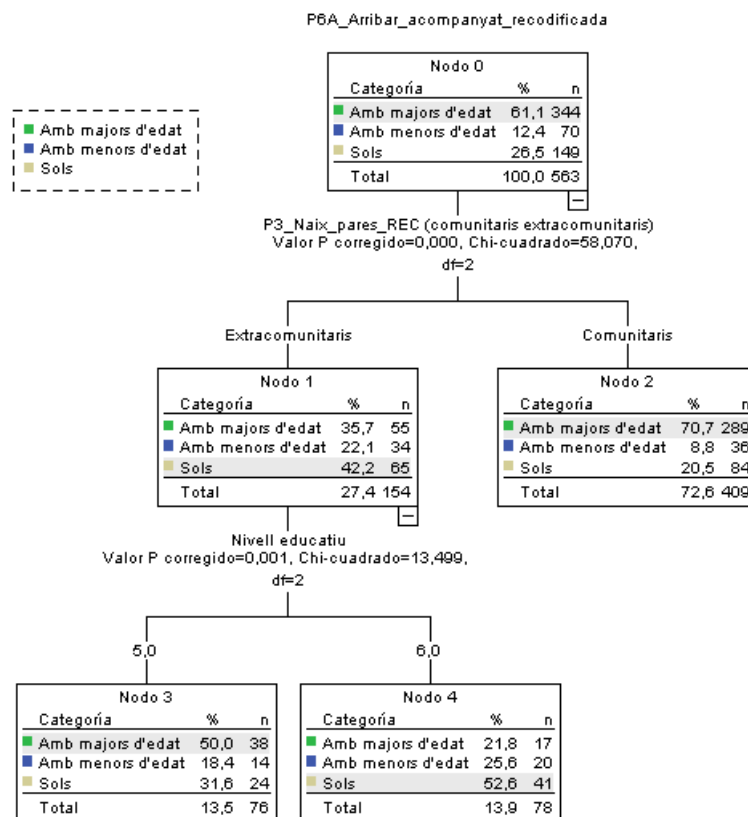
a) Acompanyament en els desplaçaments escolars

L'arribada i la sortida de l'escola són els dos trajectes analitzats en aquest apartat. La figura 56 mostra que la procedència dels progenitors és la variable més significativa en l'acompanyament per anar a l'escola. La segona variable relacionada, el curs acadèmic, ho fa exclusivament amb el segment d'infants extracomunitaris. En el cas dels comunitaris el model no pot relacionar més variables per una qüestió de mostra insuficient. Les principals interpretacions que realitzo sobre la figura són les següents:

- La probabilitat més elevada d'arribar a l'escola acompanyat per adults és en els infants comunitaris amb un 70,7%.
- La probabilitat més alta d'arribar sols a l'escola es dona en els alumnes extracomunitaris de sisè amb un 50,5%.
- Els comunitaris obtenen la probabilitat més baixa d'arribar sols i acompanyats amb menors, un 20,5% i un 8,8% respectivament.

Arribar acompanyats d'adults a l'escola és el més habitual ja que és efectuat de forma majoritària per tots els infants. Malgrat la dada, en el cas dels comunitaris ho faran amb major probabilitat que no pas un d'extracomunitari. Dins d'aquest col·lectiu, un alumne de sisè va acompanyat amb menors i sols amb més probabilitat que un de cinquè (Figura 56).

Figura 56. Arbre de decisió resultant de l'acompanyament per arribar a l'escola.



Font: Elaboració pròpia a partir del programa SPSS Statistics 19.

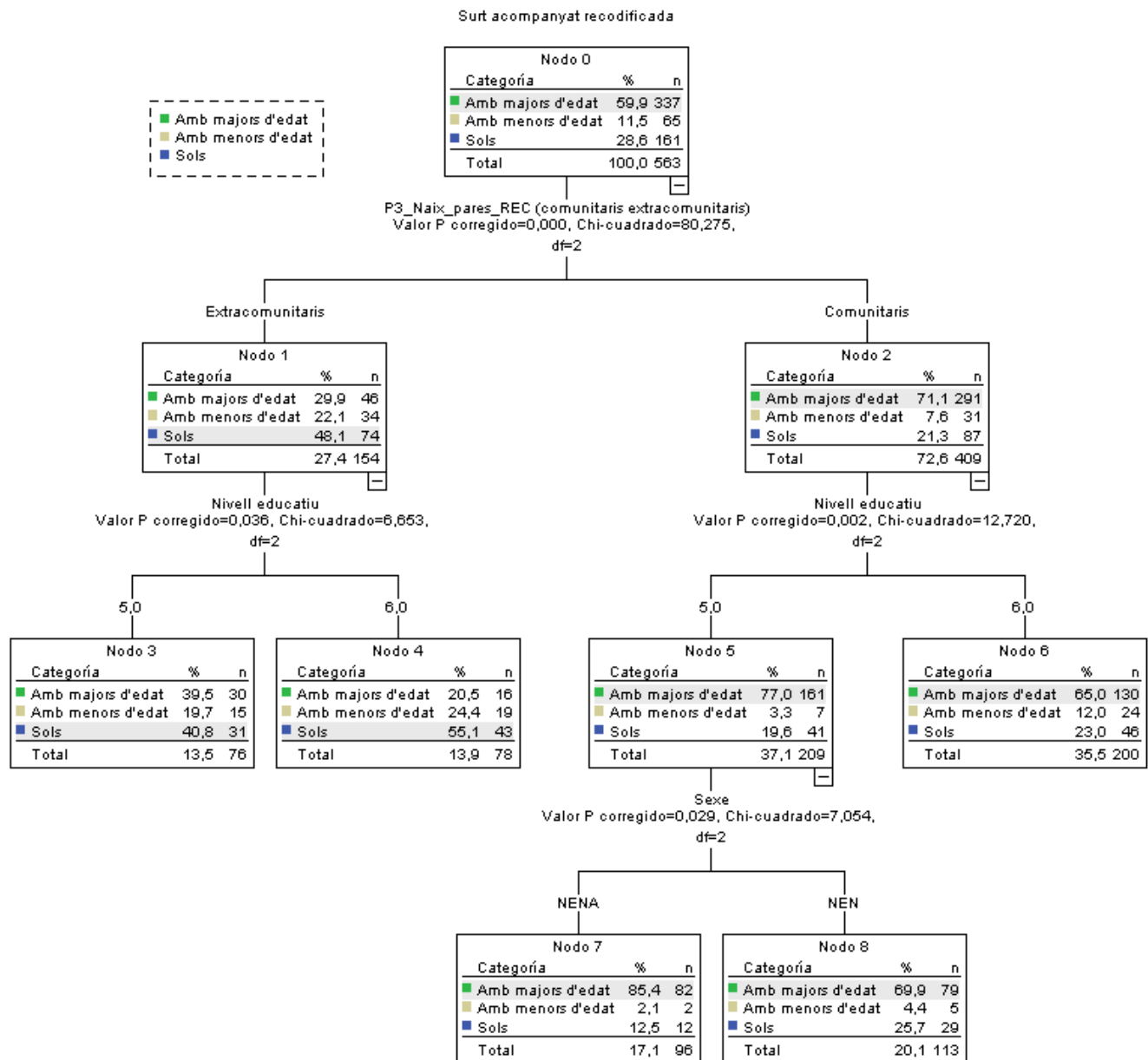
Com mostra la figura 57 la procedència dels progenitors és la variable més significativa en l'acompanyament de sortida de l'escola, i la segona, el curs acadèmic. El gènere es relaciona amb el segment d'infants comunitaris. En el cas dels infants extracomunitaris el model degut a una mostra insuficient no pot relacionar més variables. Les principals interpretacions que realitzo sobre la figura són les següents:

- La probabilitat més elevada de sortir de l'escola acompanyat per adults és en les nenes comunitàries de cinquè amb un 85,4%.
- La probabilitat més alta de sortir sols de l'escola es dóna en els alumnes extracomunitaris de sisè amb un 55,1%.
- Entre els comunitaris els nens de cinquè curs obtenen la probabilitat més alta de sortir sols amb un 25,7%.

En la sortida de l'escola es relacionen més variables que en l'arribada. Sortir acompanyats per adults de l'escola també és el més habitual però per un infant comunitari és més probable aquest acompanyament adult que en un

d'extracomunitari. Entre els comunitaris, també el curs acadèmic i el gènere determinen encara més les probabilitats d'anar sols o acompanyats (Figura 57).

Figura 57. Arbre de decisió resultant de l'acompanyament per sortir de l'escola.



Font: Elaboració pròpia a partir del programa SPSS Statistics 19.

b) Acompanyament en els desplaçaments no escolars

En aquest apartat incloc les figures relacionades amb els recorreguts de tipus no escolars. Aquestes engloben els set motius establerts (anar a comprar, passejar, visitar

familiars, jugar al carrer, fer activitats esportives i anar al cinema i passejar en bicicleta) segons l'acompanyament en la seva realització.

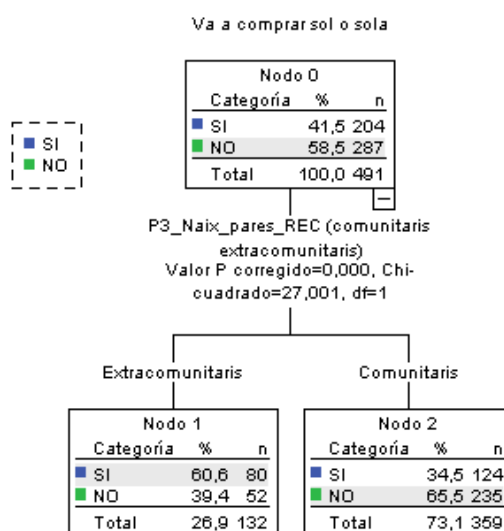
Anar a comprar

La característica més significativa i l'única relacionada, és la procedència dels progenitors. La resta de variables no es relacionen amb l'acompanyament per anar a comprar. Les interpretacions que realitzo sobre la figura 58 són les següents:

- Els infants independentment de la nacionalitat dels seus progenitors és més probable que vagin a acompanyats, un 58,5%, que no pas sols, amb un 41,5%.
- Els infants extracomunitaris tenen la major probabilitat d'anar sols amb un 60,6%.
- Els comunitaris obtenen una probabilitat superior als extracomunitaris per anar acompanyats amb un 65,5%.

Els infants, sense distincions, van a comprar acompanyats amb major probabilitat que sols. Ara bé, diferenciant segons les nacionalitats dels progenitors, en el cas dels extracomunitaris, aquest majoritàriament van sols a comprar, fet que no succeeix en els comunitaris els quals van més acompanyats (*Figura 58*).

Figura 58. Arbre de decisió resultant de l'acompanyament per anar a comprar.



Font: Elaboració pròpia a partir del programa SPSS Statistics 19.

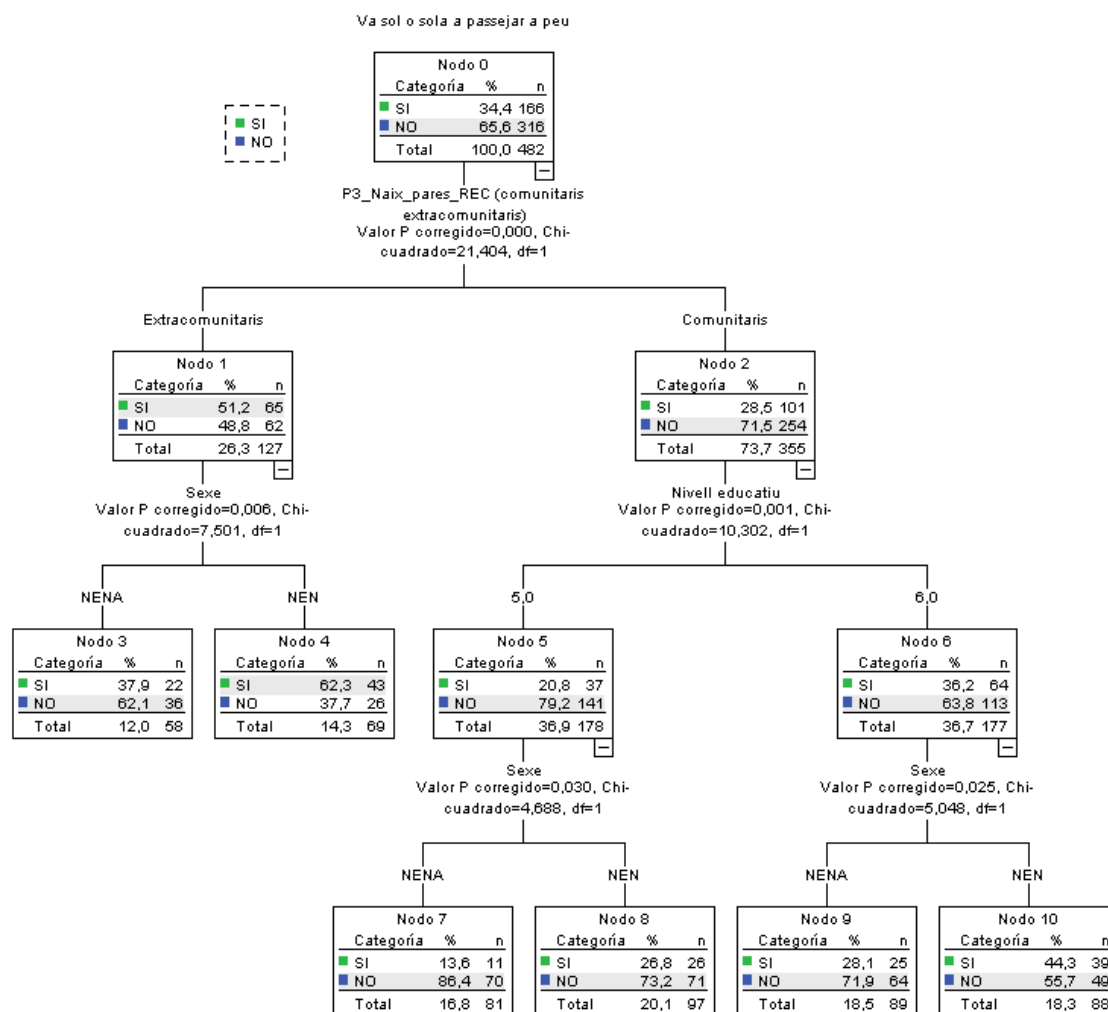
Passejar a peu

En aquest motiu totes les variables independents estan relacionades essent la més significativa la procedència dels progenitors. Segons el segment analitzat, el gènere es vincula amb els extracomunitaris i el curs acadèmic amb els comunitaris conformant el primer ordre de nodes. En el col·lectiu dels comunitaris, el gènere també està relacionat amb el curs acadèmic conformant un segon grau de segmentació. Les interpretacions que realitzo sobre aquesta figura són les següents:

- Els infants independentment de la nacionalitat dels seus progenitors és més probable que vagin acompanyats, un 65,6%.
- Segons la procedència dels progenitors, els extracomunitaris tenen més probabilitat d'anar sols (51,2%) i els comunitaris d'anar acompanyats (71,5%).
- No hi ha diferències per gènere entre els extracomunitaris on les nenes tenen major probabilitat d'anar acompanyades (62,1%), i els nens d'anar sols (62,3%).
- Per curs acadèmic entre els comunitaris tenen més probabilitat d'anar acompanyats a cinquè, amb un 79,2%, que en sisè amb un 63,8%. Dintre d'aquests dos segments, els nens de sisè tenen la menor probabilitat d'anar acompanyats amb un 55,7% i les nenes de cinquè la més elevada amb un 86,4%.

La realització de desplaçaments per passejar a peu és, en general, amb acompanyament. En el cas dels extracomunitaris hi ha més probabilitat de fer-ho sols, però segons el gènere les nenes tenen el doble de probabilitat d'anar acompanyades que els nens. En el cas dels comunitaris l'edat té més relació que el gènere, i tot i donar-se la mateixa situació d'anar acompanyats amb major probabilitat, entre els nens és més baixa que en les nenes del mateix curs, sobretot en els de sisè (*Figura 59*).

Figura 59. Arbre de decisió resultant de l'acompanyament per passejar a peu.



Font: Elaboració pròpia a partir del programa SPSS Statistics 19.

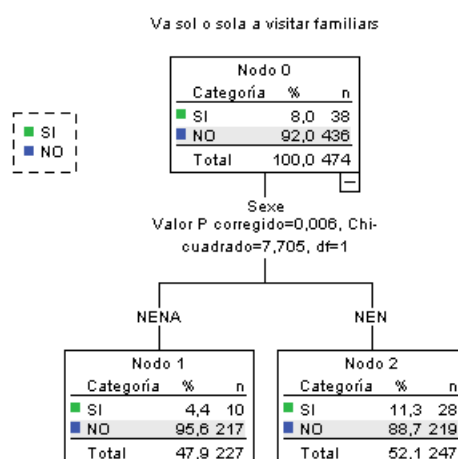
Anar a visitar a familiars

Aquest motiu té com a única variable significativa el gènere dels infants. La resta, tot i aconseguir-se els requisits de mostra no estan relacionades. Les meves interpretacions sobre l'arbre de decisió són les següents:

- Els infants independentment del gènere van acompanyats gairebé amb tota probabilitat, un 92%, per un 8% que van sols.
- Els nens tenen més probabilitat d'anar sols que les nenes, un 11,3% per un 4,4% respectivament.
- Les nenes mostren més probabilitat d'anar acompanyades amb un 95,6% front el 88,7% dels nens.

Anar a visitar familiars és realitzat amb acompanyament i tan sols la variable gènere es relaciona amb aquest motiu. Encara que en els dos segments resultants l'acompanyament és més probable que anar sols, en el cas dels nens incideix una mica menys (Figura 60).

Figura 60. Arbre de decisió resultant de l'acompanyament per anar a visitar a familiars.



Font: Elaboració pròpia a partir del programa SPSS Statistics 19.

Anar a jugar al carrer

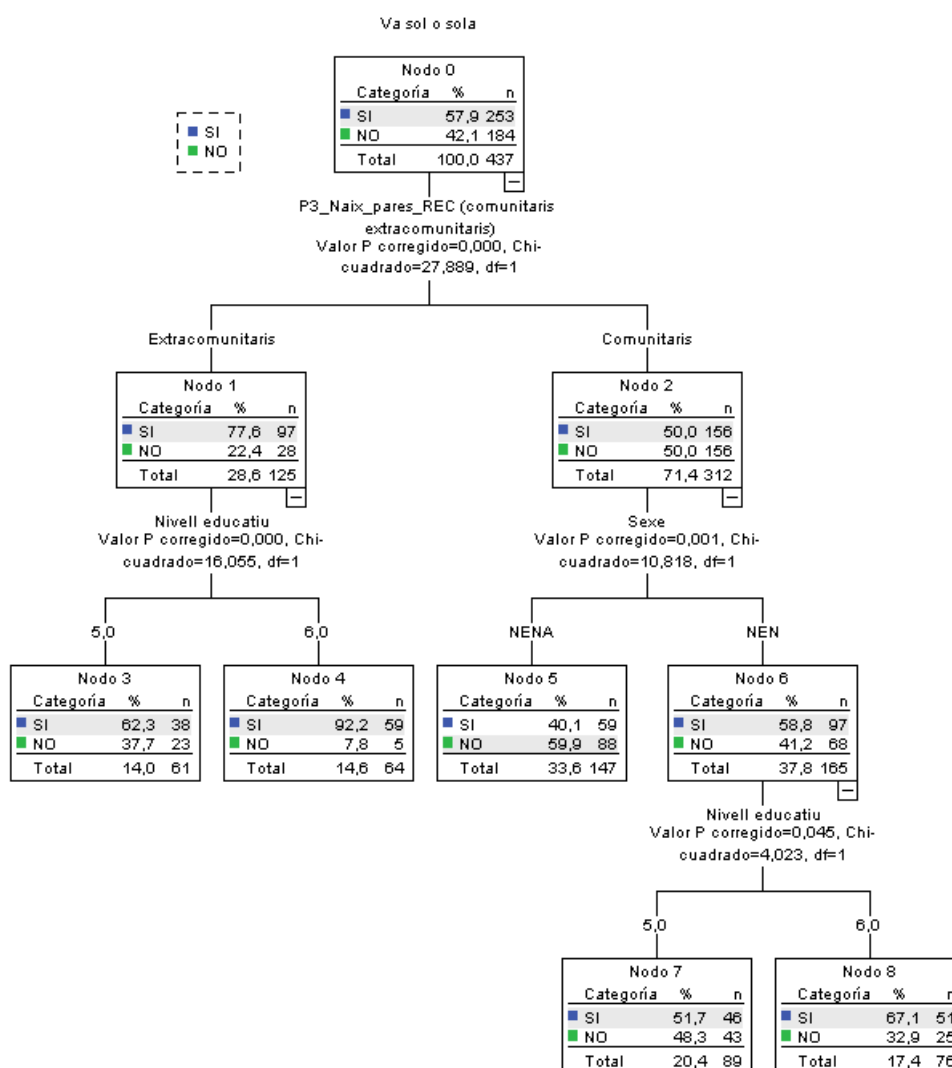
L'acompanyament per jugar al carrer es relaciona amb totes les variables independents però és la procedència dels progenitors la més significativa. Per aquest motiu les variables de segon ordre són el gènere, es relaciona amb els infants comunitaris, i el curs acadèmic que ho fa amb els extracomunitaris. De tercer ordre, el curs acadèmic, que es relaciona amb els nens comunitaris. Les interpretacions que realitzo sobre la figura 61 són les següents:

- Els infants extracomunitaris presenten majors probabilitats d'anar sols que els comunitaris. Concretament, els primers tenen la més elevada amb un 77,6% per un 50% dels darrers.
- Entre els extracomunitaris els de sisè curs aconsegueixen la probabilitat més alta per anar sols amb un 92,9%.
- Entre els nens comunitaris els de sisè assoleixen una major probabilitat per anar sols amb un 67,1%, per un 51,7% de cinquè.

Anar a jugar al carrer, sense fer distincions entre els infants, és realitzat sense acompanyament amb més probabilitat. Ara bé, en el cas dels infants extracomunitaris l'edat incideix en la probabilitat de fer-ho sols, essent superior en els de sisè curs. En el cas dels comunitaris és el gènere el que determina més la possibilitat d'anar sols sent

més representatiu en els nens que en les nenes. Entre els comunitaris l'edat també condiona, i a més gran és el nen major probabilitat té d'anar sol. Malgrat aquesta major probabilitat dels nens comunitaris de sisè, comparant-los amb els infants extracomunitaris del mateix curs, s'observen diferències molt accentuades. Concretament un 25% més de probabilitats a favor dels extracomunitaris d'anar sense acompanyament (Figura 61).

Figura 61. Arbre de decisió resultant de l'acompanyament per anar a jugar al carrer.



Font: Elaboració pròpia a partir del programa SPSS Statistics 19.

Anar a activitats esportives

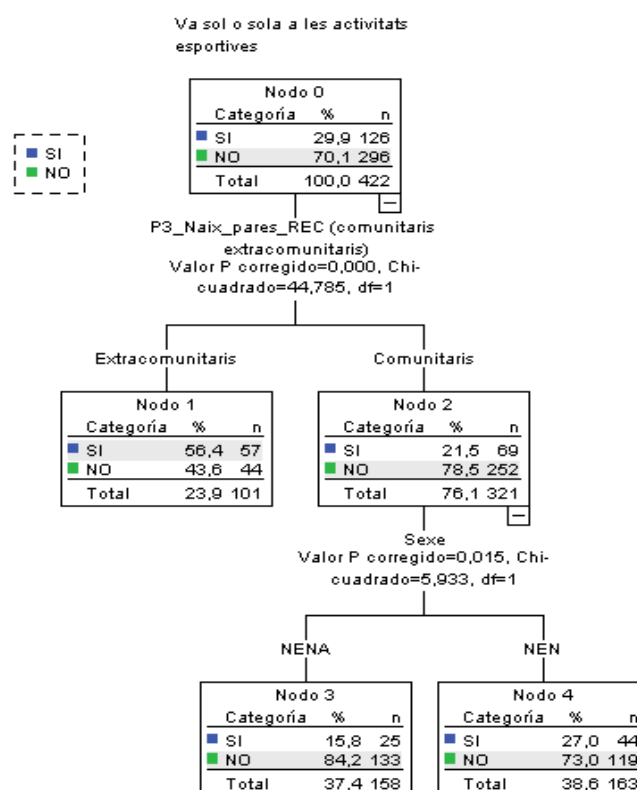
L'acompanyament per fer activitats esportives té com a variable més significativa la procedència dels progenitors. El gènere també es relaciona però en aquest cas amb els

infants comunitaris. Les interpretacions que realitzo sobre la figura 49 són les següents:

- Els infants extracomunitaris obtenen la major probabilitat d'anar sols amb un 56,4%.
- Entre els comunitaris, els nens, aconseguen la probabilitat més alta d'anar sols amb un 27%.
- Les nenes comunitàries presenten la més elevada probabilitat d'anar acompanyades amb un 84,2%.

En general, sense distincions de cap mena, anar a fer esport comporta anar acompanyats. Per nacionalitats dels progenitors és realitzat sense acompanyament amb més probabilitat pels extracomunitaris que els comunitaris. En aquests últims, el gènere incideix en les probabilitats d'anar sols i les nenes són el col·lectiu que menys probabilitat té de fer-ho (*Figura 62*).

Figura 62. Arbre de decisió resultant de l'acompanyament per anar a activitats esportives.



Font: Elaboració pròpia a partir del programa SPSS Statistics 19.

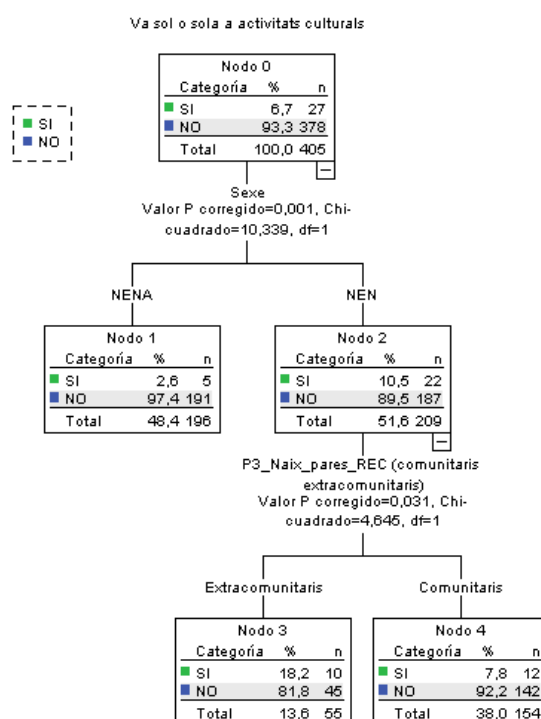
Anar al cinema

L'acompanyament per anar al cinema té com a variable més significativa el gènere dels infants. La procedència dels progenitors també es relaciona però en aquest cas amb els nens. Les interpretacions que realitzo sobre l'arbre de decisió són les següents:

- Els infants, sense distincions de gènere, van acompanyats amb molta probabilitat, un 93,3%.
- Entre els nens, els extracomunitaris obtenen la major probabilitat d'anar sols amb un 18,2% per un 7,8% dels comunitaris.
- Les nenes assoleixen la probabilitat més alta d'anar acompanyades amb un 97,4%.

Els desplaçaments per anar al cinema són realitzats amb major probabilitat acompanyats. La diferència per gènere és significativa ja que les nenes obtenen un 8% més de probabilitats d'anar acompanyades que els seus homòlegs. Entre els nens, la procedència dels progenitors és determinant i són els extracomunitaris, aquells amb més probabilitats d'anar sols (*Figura 63*).

Figura 63. Arbre de decisió resultant de l'acompanyament per anar a anar al cinema.



Font: Elaboració pròpia a partir del programa SPSS Statistics 19.

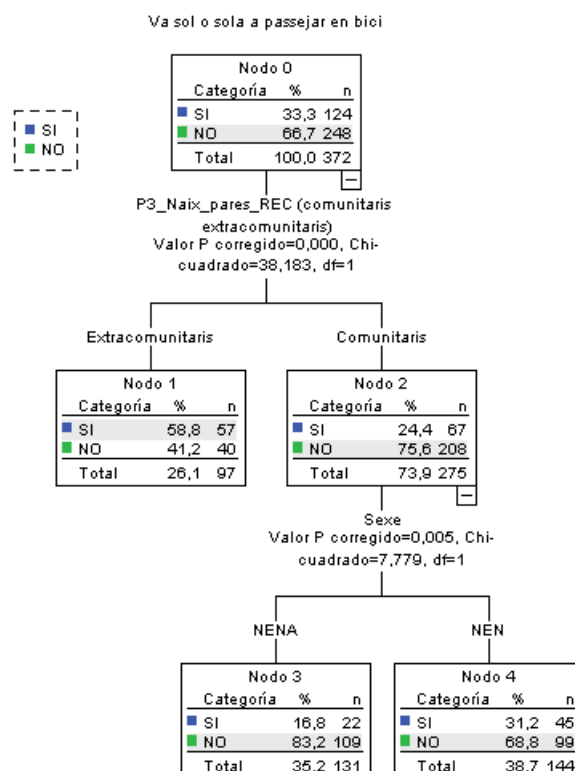
Passejar en bicicleta

L'acompanyament per passejar en bicicleta té com a variable més significativa la procedència dels progenitors. El gènere també es relaciona però sols amb els infants comunitaris. Les interpretacions que realitzo sobre la figura 64 són les següents:

- Els infants extracomunitaris obtenen la major probabilitat d'anar sols amb un 58,8%.
- Les nenes comunitàries aconseguixen la probabilitat més alta d'anar acompanyades amb un 83,2%.
- Entre els comunitaris, els nens tenen la major probabilitat per anar sols amb un 31,2%.

Passejar en bicicleta per al total d'infants, sense diferències, es realitza amb major probabilitat en companyia d'algú. Pels extracomunitaris anar sols és més probable que anar acompanyat. En els comunitaris és a l'inrevés, essent més accentuada la probabilitat d'anar acompanyat entre les nenes que entre els nens (*Figura 64*).

Figura 64. Arbre de decisió resultant de l'acompanyament per passejar en bicicleta.



Font: Elaboració pròpia a partir del programa SPSS Statistics 19.

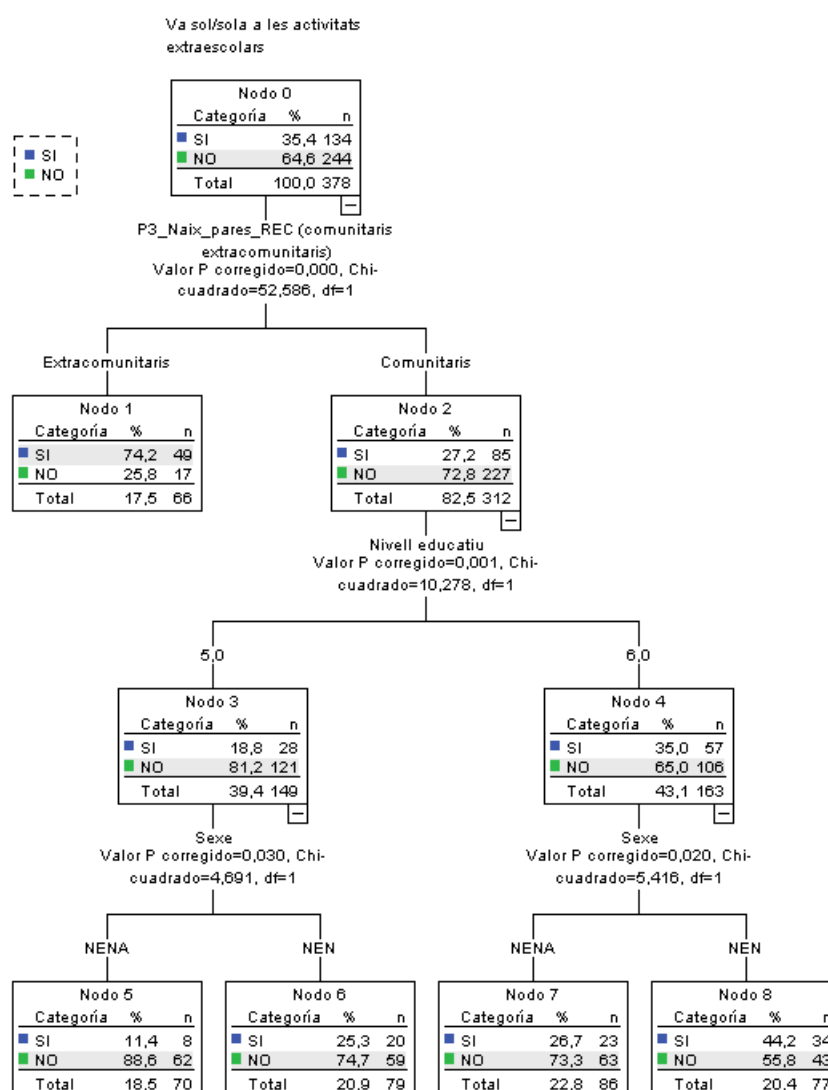
c) Acompanyament en les activitats extraescolars

En aquest darrer apartat de desplaçaments aplico el model CHAID pel motiu activitats extraescolars. L'acompanyament per anar a activitats extraescolars es relaciona amb totes les variables independents seleccionades i té com a variable més significativa la procedència dels progenitors. El curs acadèmic i el gènere també es relacionen com a variables independents però en aquest cas amb el col·lectiu d'infants comunitaris. Les interpretacions que realitzo sobre la figura 65 són les següents:

- Els infants extracomunitaris obtenen la major probabilitat d'anar sols a fer activitats extraescolars amb un 74,2%.
- Entre els comunitaris, les nenes de cinquè tenen la major probabilitat d'anar acompanyades amb un 88,6%.
- Entre els comunitaris, els nens de sisè presenten la major probabilitat d'anar sols amb un 44,2%.

Els infants extracomunitaris amb més probabilitat van sols a les activitats extraescolars que els seus homòlegs comunitaris. Entre aquests darrers les diferències per curs acadèmic i gènere són significatives, essent les nenes més petites, aquelles amb menor probabilitat d'anar soles, i els nens més grans, aquells amb menys possibilitats d'anar acompanyats (*Figura 65*).

Figura 65. Arbre de decisió resultant de l'acompanyament per anar a activitats extraescolars.



Font: Elaboració pròpia a partir del programa SPSS Statistics 19.

d) Permís dels progenitors: anar sols al carrer

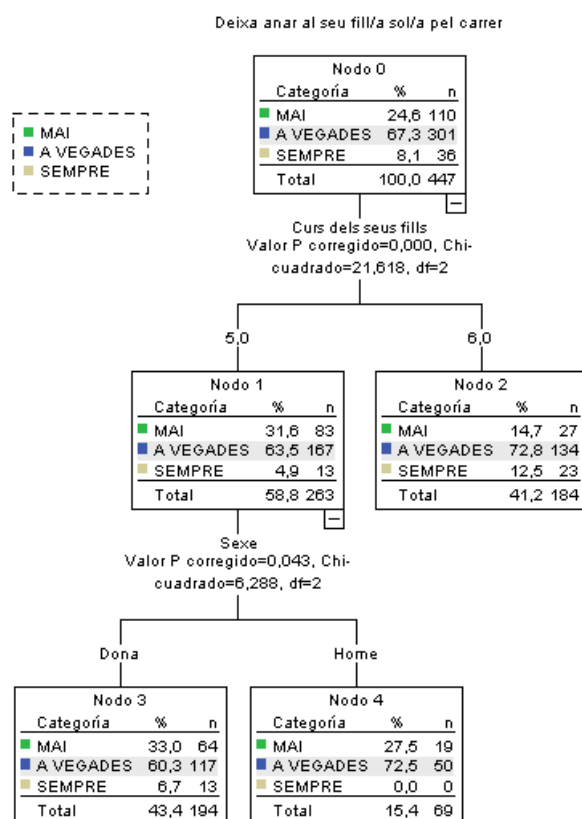
En aquest apartat incloc dues figures relacionades amb les llicències atorgades pels progenitors. El permís per anar al carrer sols té en els estudis cursats pels infants la variable més significativa. El gènere també es relaciona com a variable independent però en aquest cas amb els progenitors de cinquè curs. Les interpretacions que realitzo sobre la figura 66 són les següents:

- Els progenitors que tenen infants a sisè obtenen la major probabilitat per deixar-los anar sempre sols amb un 12,5%.

- Els progenitors que tenen infants a cinquè obtenen la major probabilitat de no deixar-los mai anar sols amb un 31,6%.
- Entre els progenitors de cinquè les dones obtenen major probabilitat de no deixar mai anar sols als infants amb un 33% i alhora la major probabilitat de deixar sempre anar sols als seus fills i filles amb un 6,7%.

El permís per anar al carrer sols depèn de l'edat dels infants essent menys restrictius els pares i mares amb infants cursant sisè. Pels de cinquè el gènere dels progenitors incideix resultant en que les mares són una mica menys permissives tenint en compte la categoria mai, però alhora obtenen més probabilitat en sempre, on els homes ni tan sols apareixen (Figura 66).

Figura 66. Arbre de decisió resultant del permís per deixar anar als infants sols pel carrer.



Font: Elaboració pròpia a partir del programa SPSS Statistics 19.

e) Indicadors sintètics

En aquest apartat aplico els arbres de decisió pels dos indicadors sintètics elaborats: autonomia i permissibilitat. En tots dos casos, és el propi indicador, el classificat com a

variable depenent i afegeixo les diferents variables independents d'anàlisi de cada col·lectiu. A l'indicador d'autonomia he inclòs variables com el gènere dels infants, el curs acadèmic que cursen i la procedència dels seus progenitors. En l'indicador de permissibilitat he inclòs el gènere dels progenitors, el grau d'instrucció i el curs acadèmic dels seus fills i filles. Aquesta darrera l'he inclòs ja que es tracta d'una variable comuna en tots dos indicadors i que permet una comparativa transversal entre ells, tot i no haver estat analitzada anteriorment.

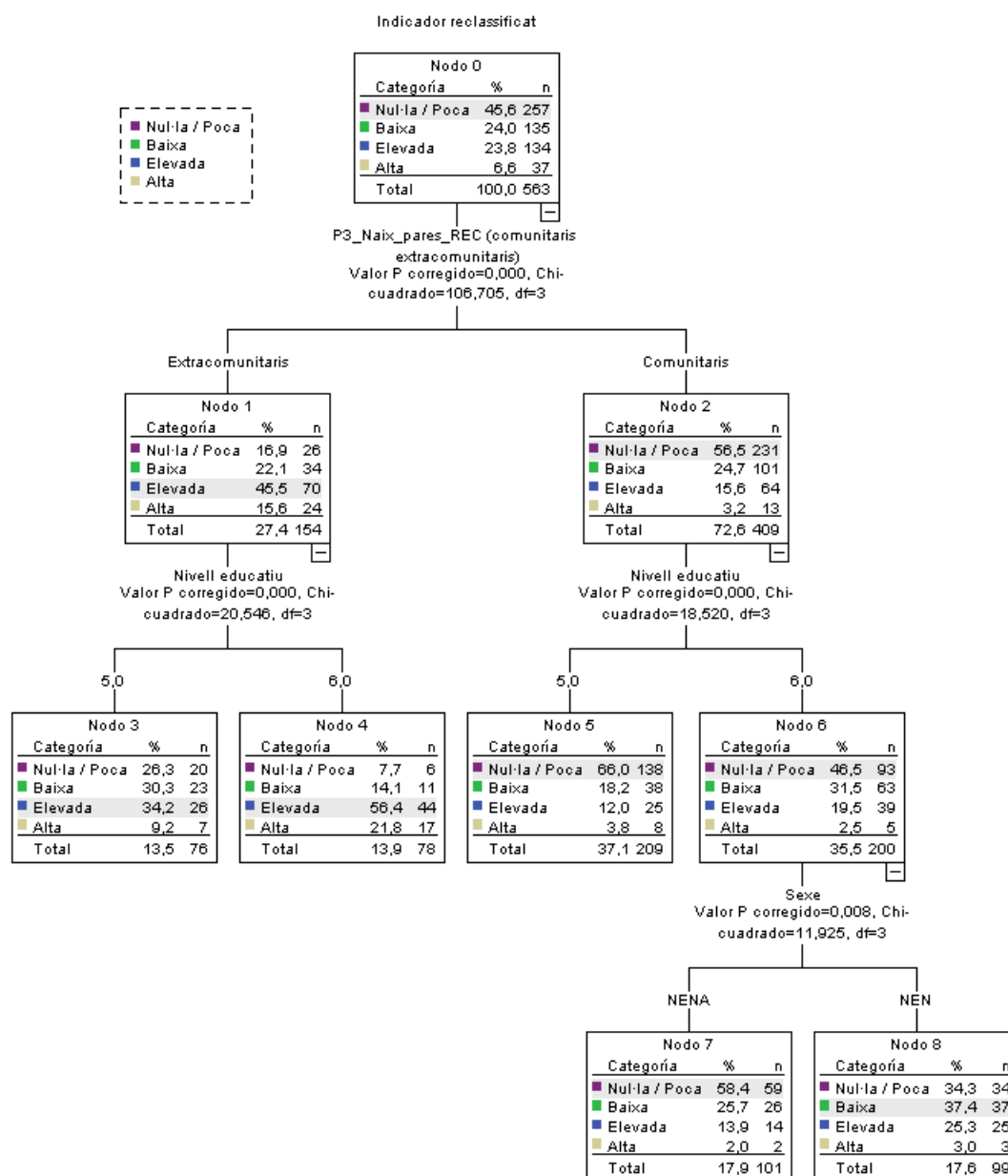
I) Indicador dels infants: autonomia

La figura 67 reflecteix com l'indicador es relaciona amb les tres variables independents d'anàlisi. En aquest cas la procedència dels progenitors és la més significativa, seguida del curs acadèmic en els dos segments resultants (comunitaris i extracomunitaris), i en tercer grau, el gènere, encara que tan sols pels infants comunitaris de sisè curs. La meua interpretació sobre aquesta figura és la següent:

- Els infants extracomunitaris obtenen la major probabilitat d'autonomies elevades i altes amb un 61,1% i els comunitaris els que menys possibilitats en aquestes dues mateixes amb un 18,8%.
- Entre els extracomunitaris, els alumnes de sisè tenen major probabilitat en les categories elevades i alta amb un 78,2% per un 43,4% dels de cinquè curs.
- Entre els comunitaris, els nens de cinquè presenten la major probabilitat en les categories "nul·la o poca" i "baixa" amb un 84,2% i els de sisè tenen més possibilitats d'una autonomia elevada i alta amb un 22%.
- Entre els comunitaris de sisè curs els nens registren més probabilitat d'autonomies elevades i altes amb un 28,3% per un 25,9% de les nenes.

La figura recolza els comentaris i resultats que s'han analitzat amb anterioritat i ressalta la rellevància del factor nacionalitat dels pares i mares com el més determinant en el grau d'autonomia dels infants. En segon lloc l'edat o el curs acadèmic que és més significatiu que el gènere en qüestions d'autonomia. Entre els dos col·lectius principals els extracomunitaris tenen diferències més accentuades que no pas els comunitaris. Malgrat les divergències internes entre nens i nenes comunitaris, i cursos que realitzen, els seus percentatges comparats amb els extracomunitaris fan palesa la importància de la procedència dels progenitors. Els nens de sisè curs comunitaris, els que registren major autonomia d'aquest col·lectiu, amb les nenes de cinquè extracomunitàries, les que registren menys en aquest col·lectiu, essent les darreres superiors en un 15% als nens (*Figura 67*).

Figura 67. Arbre de decisió resultant de l'indicador d'autonomia.



Font: Elaboració pròpia a partir del programa SPSS Statistics 19.

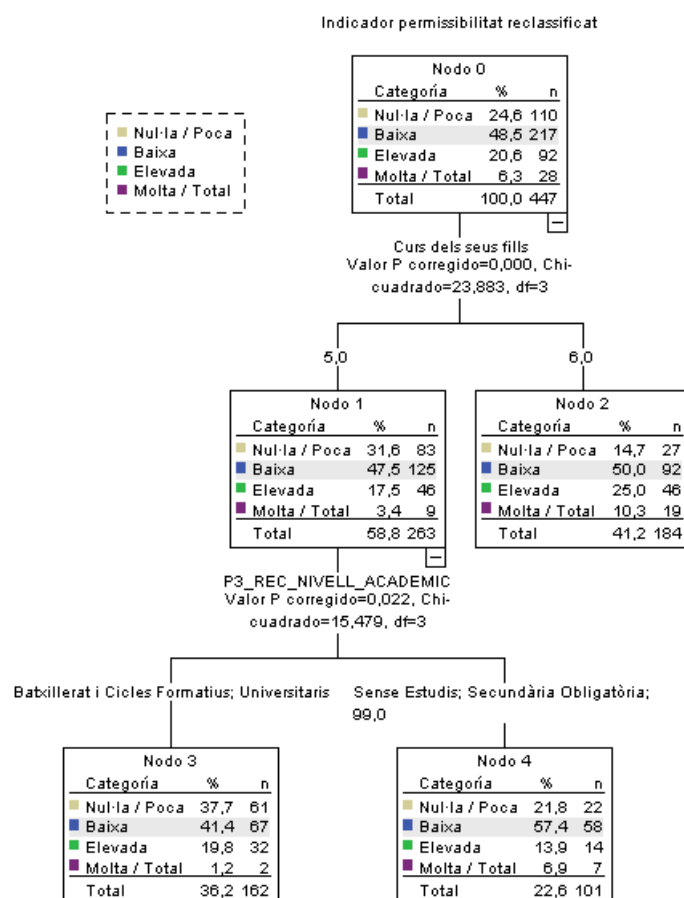
II) Indicador dels progenitors: Permissibilitat

La figura 68 reflecteix com l'indicador té en el nivell acadèmic que cursen els seus infants la variable més significativa, en segon ordre el grau d'instrucció dels progenitors, però únicament per aquells de cinquè. En aquest cas el gènere dels progenitors no es relaciona amb l'indicador com ja apuntaven les dades anteriorment. La meua interpretació sobre aquesta figura és la següent:

- Els progenitors d'infants extracomunitaris a cinquè curs tenen una major probabilitat d'obtenir una permissibilitat "nul·la o poca" i "baixa" amb un 79,1%.
- Els pares i mares de sisè presenten la major probabilitat en les categories "elevada" i "alta" amb un 35,3%.
- Entre els progenitors de cinquè, aquells amb més estudis (batxillerat, cicles formatius i universitaris) contempen la major probabilitat en la categoria "nul·la o poca" amb un 37,7%. Aquests mateixos obtenen per la "molta o total" la menor probabilitat amb un 1,2%.
- Entre els progenitors de cinquè de les categories "sense estudis i secundària obligatòria" contempen la major probabilitat en la categoria "molta o total" amb un 6,9%. Aquests mateixos obtenen per una nul·la o poca permissibilitat la menor probabilitat amb un 21,8%.

Aquesta figura reflecteix com a tret més interessant que l'edat dels infants és el factor que més incideix en la permissibilitat dels progenitors i queda en evidència comparant-ne el resultat més elevat dels progenitors de cinquè amb menor nivell d'estudis i els de sisè, els quals els superen en un 4%. Per tant, el fet d'atorgar llicències o permisos està més relacionat amb la pròpia edat dels mateixos infants i no tant per les característiques dels progenitors. També reflecteix la tendència segons estudis finalitzats dels progenitors, comentada anteriorment, on a més nivell d'estudis més restrictius són els pares i mares, i menys llicències o permisos concedeixen. Malgrat aquesta tendència, per les categories baixa i elevada no queda reflectida (*nodes 3 i 4*), perquè el programa agrupa les categories d'estudis i s'anul·la aquest efecte citat per qüestions de mostra (*Figura 68*).

Figura 68. Arbre de decisió resultant de l'indicador de permissibilitat.



Font: Elaboració pròpia a partir del programa SPSS Statistics 19.

4.8. Tercer eix: percepció de la mobilitat infantil

En aquest eix presento els resultats de les relacionats amb la mobilitat quotidiana dels infants a partir de les seves pròpies opinions i la dels seus progenitors. Aquestes dades són analitzades a partir de diverses fonts segons el col·lectiu específic: Informació procedent del qüestionari, fotografies i comentaris sobre aquestes, en el cas dels infants, i dades de les entrevistes i qüestionaris pels pares i mares.

L'objectiu d'aquest eix és oferir la visió que tenen cadascun dels dos col·lectius. Per aconseguir-ho analitzo els resultats dels infants i progenitors per determinar quines similituds, diferències o singularitats tenen cadascun d'ells i així obtenir una visió més global de la mobilitat infantil a Granollers a partir dels testimonis i experiències dels actors implicats.

Primerament, presento els resultats dels infants a partir del que han declarat en els qüestionaris i posteriorment afegeixo les informacions obtingudes a través de les imatges i comentaris realitzats sobre aquestes. En aquests primers apartats realitzo una aproximació en profunditat sobre aquells aspectes que són rellevants pels infants en un sentit positiu o negatiu. A més, l'anàlisi de les fotografies permet copsar de primera mà quines són les seves experiències quotidianes i detectar aquells indrets o trets que per a ells són interessants, tant de la seva mobilitat com de la ciutat en general.

A continuació em centro en els aspectes que són rellevants pels progenitors vers la mobilitat dels seus infants. En aquest sentit analitzo el nucli familiar a partir dels testimonis dels progenitors vers les oportunitats per conciliar la feina i la família, l'autonomia que permeten, o no, i quins motius la justifiquen. També comparo l'autonomia que deien tenir els progenitors vers la dels seus fills i filles, a la mateixa edat, per tal de determinar si es produeix una correspondència entre la llibertat que gaudien uns i la que gaudeixen els altres actualment. Un altre tret que afegeixo són els aspectes que els progenitors creuen que podrien millorar la mobilitat dels seus fills i filles per contrastar-los amb els comentaris obtinguts dels infants. Per últim, analitzo la seva opinió respecte a la proximitat de l'escola com a criteri important per escollir-la.

Vull incidir que els comentaris i afirmacions que realitzo en aquest eix de percepció estan limitats als resultats obtinguts dels diferents qüestionaris, de les entrevistes que he dut a terme i testimonis recollits dels infants en les diferents metodologies aplicades. Aquestes limitacions no em permeten realitzar afirmacions aplicables a tot el conjunt de Granollers, és a dir, que no han de ser generalitzats o bé entesos com una norma per a tot Granollers. Aquests s'han d'entendre dins del context d'estudi i certament poden variar segons les persones entrevistades o del moment de realitzar l'enquesta o l'entrevista. Algunes de les persones entrevistades m'han fet referència a casos d'agressions patides pels seus fills i filles, o que han patit algun accident i que lògicament determinen en gran mesura les seves respostes i opinions. És en aquest sentit com s'han d'entendre les meves interpretacions: són conseqüència d'unes opinions i comentaris realitzats per una persona determinada en un moment determinat i que, per tant, poden variar depenent de les persones o amb el propi pas del temps.

També incideixo en el tret que els pares i mares que van voler participar en les entrevistes, penso i després de realitzar-les, em reafirmo, són aquells que disposen de temps, ganes i que sobretot, els seus horaris, els hi ha permès participar. Per tant, els resultats d'algunes de les preguntes efectuades en les entrevistes molt probablement estiguin polaritzades per la flexibilitat horària de les persones participants. Aquesta polarització en el cas dels qüestionaris, fets a casa i en pocs minuts és menys evident ja que no implica les dificultats de realització d'una entrevista.

La classificació que he realitzat de les professions, seguint la realitzada per l'INE o IDESCAT en les seves estadístiques, està basada en quatre categories principals: Aturats, Autònoms, Sector Públic i Sector Privat. En aquestes categories m'he plantejat diferenciar entre el nivell de qualificació de les diferents feines de les persones entrevistades, segons la professió que han declarat. Aquesta classificació facilitaria més informació sobre els seus ingressos i posició social permetent-me oferir una major exhaustivitat de les realitats familiars dels entrevistats i entrevistades. Tot i contemplar aquesta possibilitat he decidit no incloure-la per tal de no dificultar la comprensió de les figures exposades en l'apartat de conciliació laboral i familiar dels progenitors. Per tant, en aquestes figures el sector privat és aquell que comptabilitzarà més casos, ja que és aquell on més població activa hi ha contractada (*Veure Taula C als annexos*). Tot i aquesta exclusió les diferents professions dels entrevistats i entrevistades estan especificades en la taula 34 i 35 d'introducció dels resultats.

4.8.1. Percepció dels infants

En aquest primer apartat analitzo la percepció dels infants respecte els seus desplaçaments habituals. L'anàlisi es basarà en les respostes obertes dels qüestionaris, en les fotografies que ells i elles van realitzar i en les explicacions que van donar respecte als motius de fer les fotos i el que en elles van captar. A través del tractament d'aquestes dades puc fer una aproximació als aspectes que els hi agraden o no del seu entorn i aquells llocs que són rellevants per als nens i nenes.

Els apartats s'estructuren segons la temàtica tractada. En primer lloc, a partir del qüestionari als infants analitzo elements, situacions i aspectes que els agraden o desagraden en els seus recorreguts habituals. A continuació, a través de les fotografies realitzades faig una diferenciació dels espais que utilitzen quotidianament, si es tracten d'espais familiars, públics o institucionals, entre els diferents infants que van participar. Després afegeixo els comentaris, opinions i explicacions que van oferir de manera individual sobre les fotos que van fer. En un darrer apartat, procedeixo a comparar les informacions obtingudes de totes les fonts i estableixo diferències i similituds, entre els resultats obtinguts de les diferents metodologies aplicades.

a) M'agrada, no m'agrada... aspectes destacats en els qüestionaris

En aquest apartat, degut que la font de les dades és el qüestionari, utilitzo les tres variables independents aplicades anteriorment en els resultats: el gènere, la nacionalitat dels progenitors i el curs acadèmic que cursen els infants. L'objectiu és veure com les opinions i comentaris poden o no, estar determinats per aquestes característiques i alhora intentar establir diferències i similituds entre aquestes variables.

A partir de la pregunta 19 del qüestionari: “Explica alguna situació que en els teus recorreguts habituals (anar a l’escola, al parc, cap casa, etc.), et provoquin una sensació de por o “mal rotllo”, i una altra, que et faci sentir content. Per exemple, si t’agradaria anar acompanyat per passar per un lloc determinat o creuar un carrer que consideres perillós perquè hi ha molts cotxes, o al contrari, t’agradaria poder anar sol o sola amb els teus amics o amigues perquè parleu de les vostres coses”, he classificat les respostes en dues variables noves. Aquesta categorització ha estat necessària ja que aquesta pregunta era oberta i tenien total llibertat per respondre el que volguessin. Degut al volum de respostes obtingudes, en total 540 infants l’han contestat, he seleccionat les respostes segons aquestes siguin percebudes com agradables o desagradables.

La primera de les variables, “li agrada”, és on incloc tots els aspectes que als infants els hi agraden i són positius. La segona, denominada “no li agrada”, conté aquells comentaris negatius, situacions desagradables o que els fan patir o passar por. Cadascuna de les variables conté un nombre de categories específiques per tal de simplificar tota la informació obtinguda. En el cas de la primera, hi ha un total de vuit, i en la segona nou. Aquesta xifra desigual és resultat de la varietat de respostes en cadascun dels àmbits. Tot i la variabilitat de respostes a continuació especifico aquells camps comuns en totes dues:

- **Anar sol/a:** Tots els infants que han respost que els hi agrada o els desagrada anar sols són inclosos en aquesta categoria.
- **Passar/Anar a un espai o activitat:** Els nens i nenes que contesten que els agrada anar al carrer, jugar als parcs i places, fer esport o activitats extraescolars, o bé que no els hi agrada passar per un carrer determinat o segons quins passos de vianants, etc., són inclosos aquí. En definitiva, aquelles respostes on els infants prioritzen l’espai o activitat realitzada són inclosos.
- **Espais positius/degradats:** He inclòs en aquesta categoria tots els nens i nenes que en les seves respostes declaren aspectes dels carrers que els agraden, (perquè tenen arbres i fulles, perquè és tranquil, etc.), però també els que els desagraden: brutícia, manca d’il·luminació, no hi ha voreres, etc. Aquells infants que tenen por de passar per un lloc determinat perquè associen aquesta por a un problema de degradació específic (manca il·luminació, pudor, bruts, etc.), són inclosos aquí i els he diferenciat de la categoria comuna perquè en aquesta moltes vegades no s’especifica quin motiu hi ha al darrere.
- **No té por o problemes:** Els infants que no detecten cap tipus de problema o que no els hi fa por cap situació són inclosos en aquesta categoria.

- **Altres:** En ambdues variables és la categoria on categoritzar aquelles respostes o comentaris que no els puc afegir en una altra de més específica.
- **No sap o no contesta:** Tots els nens i nenes que no han respost a la pregunta són inclosos. Puntualitzo que en ocasions els infants responen sobre un dels dos aspectes i per tant, tot i que en una variable és classificable en l'altre com no ha respost queda inclòs en aquesta categoria.

A continuació exposo les categories específiques de la variable "Li agrada":

- **Anar amb amics o amigues:** Els infants que contesten que els agrada anar amb els seus amics o amigues independentment del motiu del desplaçament són inclosos en aquesta categoria.
- **Acompanyat/da d'un adult:** Tots aquells que els hi agrada anar amb adults, ja siguin familiars o altres persones, independentment del motiu del trajecte són inclosos aquí.

Les categories específiques de la variable "No li agrada" són les següents:

- **Passar per un espai o tornar d'una activitat quan és fa fosc:** Aquesta categoria és conseqüència dels efectes de temporalitat en els qüestionaris. El fet de coincidir amb els horaris d'hivern i la manca de llum moltes de les respostes dels infants especifiquen que quan és de nit o es fa fosc augmenta la seva inseguretat en tots els aspectes relacionats amb la seva mobilitat i són classificats en aquesta categoria.
- **Por de les persones i animals:** Aquí incloc els nens i nenes que diuen que els fan por certs animals (gats, gossos, etc.) o bé, persones que ells i elles troben sospitoses. També he inclòs aquells que contesten que els espais amb molta gent (mercat del dijous, centres comercials, etc.) els estressen, incomoden i els hi creen inseguretat.
- **Patir un accident/segrests/robatoris/agressions:** Els infants que en la seva resposta inclouen algun d'aquests problemes són inclosos en aquesta categoria.

Les dues variables obtingudes de la pregunta 19 les presento per a tots els infants sense divisions, com mostra la taula 81. Els infants contesten més sobre aspectes agradables, que no pas sobre els que troben desagradables o negatius, ja que el percentatge de la categoria no contesta és més elevat (41,4%) en "no li agrada", que no pas en "li agrada" (33,8%).

Als infants el que més els agrada és anar amb els seus amics i amigues, acompanyats o sols, per anar a qualsevol lloc. Aquests representen el 31,8% de totes les respostes obtingudes en aquesta variable. Fer activitats d'oci, esportives, culturals o passar per certs espais són altres dels aspectes agradables que més declaren, amb un 9%, aproximadament. Anar acompanyats amb adults, i sols, són dues categories que també destaquen, essent lleugerament superior l'anar amb adults respecte anar sols, concretament un 8% i un 6%, respectivament. Pel darrere, aquells que no detecten cap problema o por (6,2%) i en últim lloc, els infants que detecten aspectes agradables del carrer amb un 1% essent la categoria més minoritària (*Taula 81*).

Els infants tenen com a principal problema, passar per un espai determinat o cap a una activitat quan és fosc amb un 12,5%. Quan sumo aquesta categoria amb el 10,9% de la mateixa categoria però sense especificar horari obtinc que el 23,4% de les respostes negatives, gairebé una quarta part de totes les respostes obtingudes per aquesta variable. Els que tenen por de les persones i de patir algun accident o agressió personal són un 8,8% i un 4,9%, respectivament. Entre els que no tenen por o no detecten cap problema són el 7,5% i aquells que detecten degradació en certs carrers o espais són un 4,1% (*Taula 81*).

Taula 81. Respostes dels infants sobre els aspectes que els agraden o no (%).

	Li agrada	No li agrada
Anar sol/a	5,8	4,5
Anar amb amics/amigues	31,8	-
Acompanyat /da per adults	7,8	-
Passar/Anar a un espai o activitat	8,9	10,9
Passar per un espai o tornar d'activitats quan és fosc	-	12,5
Patir un accident/segrests/robatoris/agressió	-	4,9
Por de les persones/animals	-	8,8
Espais positius/degradats	1,0	4,1
Altres	4,7	5,5
No té por/problemes	6,2	7,5
NS/NC	33,8	41,4
Total	100	100

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes del qüestionari d'infants.

A partir de la taula 82 comparo les respostes dels infants i estableixo possibles diferències per gènere o curs acadèmic segons la categoria de resposta. Entre aquells infants que no els agrada anar sols, el curs acadèmic influeix més que el gènere, i en aquells que els hi agrada, més el gènere que l'edat. Entre els que no els hi agrada anar sols, els de cinquè obtenen valors més elevats, i són les nenes i nens de sisè aquells amb xifres més baixes. Concretament, són les nenes de cinquè aquelles que obtenen major percentatge (7,6%), essent superiors als nens de sisè (6,7%) i cinquè (5,7%), doblant a les seves companyes de sisè curs (3,4%).

Per la categoria anar acompanyats amb amics i amigues el curs acadèmic determina més que el gènere els resultats, ja que els infants de sisè superen als de cinquè. Exactament, els de sisè amb xifres del 34% i 38% vers el 27% segons siguin nens o nenes. Mateixa situació es produeix pels infants que els agrada anar acompanyats amb adults on els de sisè tenen xifres més baixes que els seus homòlegs de cinquè curs. En aquest cas també el gènere influeix però no tan significativament com l'edat. Per aquesta categoria els nens de sisè obtenen el mínim 3,4% i el màxim es dona en les nenes de cinquè amb un 10,3% (Taula 82).

En el cas dels infants que els agrada passar per un espai o anar a una activitat el curs acadèmic és determinant. Els de sisè curs declaren més respostes d'aquest tipus que els de cinquè. No obstant, en el cas contrari, l'edat no és tan determinant ja que les nenes de sisè curs amb un 15,1% obtenen el major percentatge en aquesta categoria, xifra més elevada que els infants de cinquè i que dobla a les seves companyes de cinquè que obtenen el valor més baix. En el cas d'especificar quan es fa fosc, el gènere és la variable més determinant ja que les nenes independentment del curs superen als nens, és el cas dels de sisè amb un 14,1% els nens i un 20,5% les nenes. Aquesta influència del gènere també es fa palesa entre els infants que responen tenir por de les persones o animals on les nenes doblen i tripliquen els percentatges dels nens. En la resta de categories les diferències són poc significatives i no em permeten dictaminar cap tipus d'influència del gènere o el curs acadèmic (Taula 82).

Taula 82. Respostes dels infants sobre els aspectes que els agraden o no, segons gènere i curs acadèmic (%).

	Li agrada				No li agrada			
	Nen		Nena		Nen		Nena	
	Cinquè	Sisè	Cinquè	Sisè	Cinquè	Sisè	Cinquè	Sisè
Anar sol/a	5,7	6,7	7,6	3,4	6,3	1,3	7,0	3,4
Anar amb amics/amigues	27,8	34,2	27,6	38,4	-	-	-	-
Acompanyat /da per adults	8,5	3,4	10,3	8,9	-	-	-	-
Passar/Anar a un espai o activitat	8,0	12,8	4,1	11	11,4	9,4	7,6	15,1
Passar/Anar a un espai/activitat quan és fosc	-	-	-	-	7,4	14,1	9,0	20,5
Patir un accident/segrests/robatoris/agressió	-	-	-	-	4,0	6,0	4,8	4,8
Por de les persones/animals	-	-	-	-	4,0	6,7	15,2	10,3
Espais positius/degradats	1,2	0	2,8	0	5,1	4,0	4,1	2,7
Altres	4,5	4,0	6,2	4,1	5,1	4,7	4,1	8,2
No té por/problemes	6,8	7,4	5,5	4,8	9,1	9,4	6,9	4,2
NS/NC	37,5	31,5	35,9	29,5	47,6	44,4	41,3	30,8
Total	100	100	100	100	100	100	100	100

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes del qüestionari d'infants.

L'anàlisi de les respostes segons la procedència dels progenitors determina en primer lloc que els infants extracomunitaris han respost en menor mesura que els

comunitaris, ja que en totes les categories establertes aquests obtenen valors superiors per la categoria “no sap no contesta”.

En la categoria “anar amb amics i amigues”, la més declarada per tots els infants, ni el gènere ni la nacionalitat semblen influenciar en els resultats ja que les nenes extracomunitàries obtenen el valor més elevat amb un 40% seguits dels nens comunitaris amb un 37,3% ambdós grups superant als seus respectius homòlegs. El gènere influeix entre els infants que els agrada anar acompanyats amb adults on les nenes obtenen percentatges superiors als nens, essent les extracomunitàries lleugerament superiors a les comunitàries. Aquells aspectes positius relacionats amb els espais o anar a fer activitats els nens extracomunitaris són els que més responen amb un 14,3%, el doble que els seus companys comunitaris, i les nenes comunitàries amb un 8,1% tripliquen a les extracomunitàries amb un 2,9%. Aquesta mateixa categoria però pels aspectes negatius mostra resultats invertits. En aquest cas els nens comunitaris responen més que els extracomunitaris, un 11,3% vers un 9,5%, i les nenes extracomunitàries obtenen un 4% més que les seves companyes. Afegint el factor temps de fer-se fosc, són els nens extracomunitaris i les nenes comunitàries aquells que més respostes ofereixen amb un 13,1% i un 15,7%, respectivament. La por a persones o animals i els espais positius/degradats estan influenciats per la nacionalitat dels progenitors. Per la primera categoria els infants comunitaris obtenen resultats més elevats que els seus companys i companyes extracomunitaris. En el cas dels nens es tripliquen, un 7,1% vers el 2,4%. En la segona, els extracomunitaris responen més en els aspectes positius d'aquesta categoria, els nens un 1,2% per un 0,5% dels comunitaris, i les nenes un 5,7% per un 0% de les comunitàries. En els aspectes negatius les diferències no són significatives (*Taula 83*).

Per la resta de categories anar sol o sola, por de patir alguna agressió, altres i no té por o problemes no he realitzat cap comentari ja que no es produeixen diferències significatives entre els grups establerts ni tampoc s'observen divergències segons les variables independents (*Taula 83*).

Taula 83. Respostes dels infants sobre els aspectes que els agraden o no, segons gènere i procedència dels progenitors (%).

	Li agrada				No li agrada			
	Nen		Nena		Nen		Nena	
	UE	Fora UE	UE	Fora UE	UE	Fora UE	UE	Fora UE
Anar sol/a	6,6	6,0	5,6	4,3	4,7	2,4	4,6	5,7
Anar amb amics/amigues	37,3	21,4	32,5	40,0	-	-	-	-
Acompanyat /da per adults	6,1	2,4	9,6	10,0	-	-	-	-
Passar/Anar a un espai o activitat	7,1	14,3	8,1	2,9	11,3	9,5	10,2	14,3
Passar/Anar a un espai/activitat quan és fosc	-	-	-	-	10,8	13,1	15,7	11,4
Patir un accident/segrests/robatoris/agressió	-	-	-	-	4,2	3,6	5,6	1,4
Por de les persones/animals	-	-	-	-	7,1	2,4	13,7	12,9
Espais positius/degradats	0,5	1,2	0	5,7	5,2	4,8	4,1	2,9
Altres	3,8	3,6	6,1	1,4	4,7	4,8	7,1	5,7
No té por/problemes	8,0	6,0	7,1	0	11,3	4,8	7,0	1,4
NS/NC	30,6	45,1	31	35,7	40,7	54,6	32	44,3
Total	100	100	100	100	100	100	100	100

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes del qüestionari d'infants.

b) Què veig? Què penso?... Anàlisi de fotografies i comentaris sobre les imatges

En aquest apartat presento els resultats obtinguts a partir de les fotografies que els infants van realitzar de manera individual al llarg d'una setmana sobre els seus desplaçaments quotidians. Com s'ha comentat anteriorment al capítol metodològic l'objectiu d'aquesta activitat era recollir de primera mà els diferents espais i llocs que habitualment utilitzen els infants i que són importants per ells. Altrament, es cerca la seva opinió personal respecte a la seva mobilitat quotidiana, aspectes que ells destaquen com a positius o negatius, espais que els hi agraden o els desagraden, així com en general obtenir un testimoni molt més fidel dels seus trajectes diaris que el proporcionat pels qüestionaris.

Les imatges han estat classificades a partir dels diferents espais que apareixen en elles. La classificació que he realitzat va en la mateixa línia que la realitzada per Holt (2011) sobre els diferents contextos socioespacials de la infància i els joves plantejats a l'entorn de quatre grans temàtiques:

- Cos
- Casa/Família i relacions intergeneracionals
- Espai públic/ciutat
- Espais institucionals

D'acord amb aquests contextos procedeix a comptabilitzar i filtrar les imatges segons corresponguin a un o altre àmbit. En el meu cas el primer dels àmbits, aquell lligat al cos, l'he desestimat ja que les fotografies que han realitzat els infants estan

relacionades amb els seus desplaçaments i espais habituals, per tant, són els altres tres grans contextos on les imatges determinaran quins espais i llocs tenen més rellevància pels infants participants:

- Espais familiars: Imatges de casa seva o de familiars.
- Espai públic/ciutat: Carrers, places, cruïlles, etc.,
- Espais institucionals: Imatges relacionades amb l'escola o el Parlament.

Un cop analitzades les fotografies incloc els comentaris individuals que van aportar els infants. Primer perquè vull donar veu als infants i obtenir testimonis directes que em permetin conèixer millor la seva realitat en termes de mobilitat quotidiana i obtenir de primera mà la visió subjecta als seus pensaments, sentiments, sensacions i en definitiva, a la seva persona. En segon lloc, perquè vull contrastar les seves opinions personals amb les obtingudes en els qüestionaris per tal de trobar correspondències o diferències.

Haig de puntualitzar que aquests resultats estan limitats i condicionats. Aquests estan subjectes a la pròpia mostra dels infants que van participar i a les seves característiques personals. Com mostra la taula 84, d'un total de 22 infants que van lliurar el material i que, posteriorment, van participar amb els seus comentaris i opinions, el fet que pertanyin a dues escoles limita els espais per analitzar degut a que només certes zones de Granollers apareixeran. Tots els infants excepte una nena que va en autobús arriben a l'escola a peu, per tant, aquests resultats no poden ser comparats amb infants que vagin en cotxe a l'escola i no reflectiran la realitat d'aquests últims. Del total d'infants, 16 són de pares i mares extracomunitaris i 6 amb progenitors comunitaris, tret que també pot condicionar.

Taula 84. Perfil dels infants que van lliurar el material fotogràfic i van participar en els comentaris posteriors.

Codi_ID	Escola	Gènere	Mode	Distància casa-escola ¹¹ (metres)	Nacionalitat progenitors
Infant 1	Fàtima	Noi	A peu	400	Extracomunitari
Infant 5	Fàtima	Noi	A peu	400	Extracomunitari
Infant 6	Fàtima	Noia	A peu	450	Extracomunitari
Infant 9	Fàtima	Noi	A peu	350	Extracomunitari
Infant 11	Fàtima	Noi	A peu	600	Extracomunitari
Infant 13	Fàtima	Noi	A peu	550	Extracomunitari
Infant 14	Fàtima	Noi	A peu	650	Extracomunitari
Infant 16	Fàtima	Noia	Autobús	3200	Extracomunitari
Infant 17	Fàtima	Noia	A peu	400	Extracomunitari
Infant 2	Ponent	Noi	A peu	300	Extracomunitari
Infant 3	Ponent	Noia	A peu	950	Extracomunitari
Infant 4	Ponent	Noi	A peu	800	Comunitaris
Infant 5	Ponent	Noia	A peu	120	Comunitaris
Infant 6	Ponent	Noi	A peu	25	Extracomunitari
Infant 7	Ponent	Noia	A peu	700	Extracomunitari
Infant 12	Ponent	Noi	A peu	650	Comunitaris
Infant 13	Ponent	Noia	A peu	25	Comunitaris
Infant 16	Ponent	Noi	A peu	1100	Comunitaris
Infant 17	Ponent	Noia	A peu	800	Comunitaris
Infant 18	Ponent	Noi	A peu	550	Extracomunitari
Infant 19	Ponent	Noia	A peu	900	Extracomunitari
Infant 20	Ponent	Noi	A peu	150	Extracomunitari

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes dels dossiers de comentaris fotogràfics.

Per tal d'establir possibles similituds o diferències en les fotografies realitzades, analitzaré els comentaris que els infants van oferir sobre les imatges que havien realitzat. L'escola serà la variable d'anàlisi dels infants pels tres contextos socioespacials establerts. El motiu d'escollir aquesta i no altres variables és que en la mostra no hi ha paritat, tots són del mateix curs i el nombre d'infants extracomunitaris és molt superior al de comunitaris, per tant, no he cregut rellevant cercar diferències segons aquestes tres característiques perquè els resultats obtinguts estaran polaritzats amb tota probabilitat.

Tot i aquesta mostra desigual he afegit la taula 85 on es recullen el total d'imatges seleccionades segons els tres àmbits seleccionats. Es pot comprovar com més de la meitat de les fotografies es corresponen amb espais públics seguits dels espais familiars i, per últim, dels institucionals. Totes les imatges estan incloses en els annexos fotogràfics, juntament amb els comentaris que van proporcionar els infants.

¹¹ Distàncies mesurades a partir de Google Maps.

Taula 85. Nombre de fotografies realitzades segons àmbit socioespacial i perfil dels infants (xifres absolutes).

Codi_ID	Escola	Gènere	Nacionalitat progenitors	Espais familiars	Espais públics	Espais institucionals
Infant 1	Fàtima	Noi	Extracomunitari	2	8	5
Infant 5	Fàtima	Noi	Extracomunitari	5	2	2
Infant 6	Fàtima	Noia	Extracomunitari	2	6	2
Infant 9	Fàtima	Noi	Extracomunitari	12	4	3
Infant 11	Fàtima	Noi	Extracomunitari	4	16	1
Infant 13	Fàtima	Noi	Extracomunitari	4	16	4
Infant 14	Fàtima	Noi	Extracomunitari	1	19	1
Infant 16	Fàtima	Noia	Extracomunitari	3	1	1
Infant 17	Fàtima	Noia	Extracomunitari	3	2	4
Infant 2	Ponent	Noi	Extracomunitari	0	3	2
Infant 3	Ponent	Noia	Extracomunitari	2	6	1
Infant 4	Ponent	Noi	Comunitaris	3	10	1
Infant 5	Ponent	Noia	Comunitaris	1	5	3
Infant 6	Ponent	Noi	Extracomunitari	1	4	4
Infant 7	Ponent	Noia	Extracomunitari	3	5	1
Infant 12	Ponent	Noi	Comunitaris	4	5	1
Infant 13	Ponent	Noia	Comunitaris	2	5	1
Infant 16	Ponent	Noi	Comunitaris	3	4	2
Infant 17	Ponent	Noia	Comunitaris	4	4	2
Infant 18	Ponent	Noi	Extracomunitari	2	6	0
Infant 19	Ponent	Noia	Extracomunitari	3	8	1
Infant 20	Ponent	Noi	Extracomunitari	4	3	1
Total Fotografies				68	132	42

Font: Elaboració pròpia a partir de les fotografies obtingudes.

I) Espais familiars

Un total de 68 fotografies han estat realitzades en l'àmbit familiar. Totes es corresponen amb les seves respectives llars, o bé, les de familiars com avis o oncles, on van a menjar al migdia o per altres qüestions. Dins d'aquestes he inclòs gran diversitat d'espais concrets: habitacions, menjador, balcó, terrassa, cuina, escales i porteries dels edificis on viuen, etc.

Dels 22 infants que han participat només un, no ha realitzat cap foto relacionada amb el seu àmbit familiar. La resta han decidit incloure aquests espais en un nombre variable d'imatges que van des d'una fins a un màxim de dotze. L'anàlisi dels comentaris sobre aquests espais el realitzo primer per l'escola Fàtima i després pel col·legi Ponent. Els comentaris aportats respecte aquest context socioespacial són molt descriptius, en general, molts pocs infants s'han animat a donar detalls més enllà de la pròpia imatge.

Tots els infants de l'escola Fàtima han realitzat fotografies de la seva casa o dels seus avis o familiars propers. 36 de les 68 imatges pertanyen als nens i nenes d'aquesta escola. Els principals comentaris expliquen l'espai en ell mateix: l'escala de casa, la porta del carrer, el passadís de casa, l'habitació de la mare, etc. En altres casos l'activitat duta a terme en aquell precís instant: al menjador de casa berenant, fent els deures, ajudant a cuinar, etc.

Tot i la dificultat per obtenir informació sobre els seus espais familiars, alguns dels infants expliquen que van fer la foto als seus germans, o que són d'un equip de futbol i els agrada molt. El cas que més informació va aportar sobre aquests espais va ser un nen que explicava que era l'aniversari de la seva mare i va fer fotos a la taula preparada i als pastissos. Aquest mateix nen (*Infant 13; Fàtima*), va declarar que les màquines que netegen els carrers al matí fan massa soroll i no li agraden, essent l'únic comentari relacionat amb els espais familiars i alhora amb els aspectes positius i negatius dels seus desplaçaments habituals.

Els alumnes de Ponent majoritàriament realitzen comentaris molt descriptius de les fotos relacionades amb aquests espais. Com succeeix en l'escola Fàtima aquests es limiten a descriure l'espai que apareix en la imatge o bé l'activitat que estan realitzant. Malgrat els comentaris obtinguts, tres dels infants participants ofereixen informació sobre l'entorn on viuen i espais que utilitzen. En tots tres casos (*Infant 4, 17 i 18; Ponent*) van realitzar la foto des del balcó agafant la panoràmica o bé d'aspectes concrets del carrer.

El primer cas és un nen de progenitors divorciats i realitza fotografies tant de casa de la mare com del pare. De casa la mare destaca el "local" un edifici de colors on anava abans molt sovint perquè tenen jocs de taula, billars, etc. però que ara ja no hi va perquè hi ha "xusma" que busca problemes, concretament joves de 15 a 20 anys i ell no vol tenir problemes. També hi ha un descampat de sorra a prop on hi ha un camp de futbol al que anava a jugar però que fa temps que no hi vol anar perquè li han comentat que juguen amb diners i es fan apostes per jugar allà. De casa el pare, al carrer Colom, m'explica que al fons de la imatge hi ha un castell i que li agrada el paisatge verd del fons. Em comenta que en el carrer on viu el seu pare hi ha uns quants bars que no li agraden gens perquè molt sovint hi ha baralles i gent "picant-se".

El segon cas és una nena que fa fotos de casa la seva àvia on va a menjar al migdia i de casa seva. De casa la seva àvia va fer la foto perquè estava plovent i li agrada molt la pluja. La realitzada des de casa seva em descriu que al costat hi ha un descampat, que amb la calor surten les serps i ella s'ha trobat alguna i li fa una mica de por. També comenta que els arbres del carrer li agraden sobretot quan cauen les fulles. L'últim dels infants va explicar la foto i comenta que li agrada l'entorn on viu.

En general, els comentaris proporcionats pels infants són molt descriptius i no afegeixen informació sobre aspectes que els agraden o els desagraden dels seus desplaçaments habituals. Aquest fet el lligo amb el debat de les relacions de poder, comentat amb anterioritat al capítol teòric, que s'estableixen entre l'investigador i els infants. Aquesta superioritat de l'adult vers l'infant en un espai institucional com l'escola que reforça encara més aquest desequilibri de poder és un dels factors que poden justificar aquesta manca d'informació extra. L'altre factor és més personal, ja que es tracta de la seva llar, la seva intimitat, els seus espais més personals i, per tant, més difícil d'explicar quan es tracta d'una persona adulta desconeguda, malgrat haver visitat l'escola amb anterioritat penso que no deixo de ser percebut com un estrany intentant esbrinar coses de la seva vida. Malgrat les dificultats alguns dels infants sobretot aquells que van realitzar fotos panoràmiques des del balcó de casa, són els que han proporcionat més informació en aquest sentit ajudant amb els seus comentaris a comprendre més i millor els seus recorreguts quotidians.

II) Espais públics

Més de la meitat de les fotografies realitzades es corresponen amb espais públics. Aquests són principalment carrers, places i parcs per on passen, juguen i en definitiva emprats pels infants. En aquesta categoria tots els infants han aportat comentaris sobre aquelles característiques i aspectes que els agraden i també aquells que els desagraden.

Els infants del col·legi Fàtima coincideixen en la utilització de dos espais. La plaça de la Llibertat i el parc de la Pau apareixen com espais positius on jugar i que tots els nens i nenes descriuen positivament: el seu terra on no et fas mal, els arbres, les rampes, perquè es troben als amics, perquè és espaiós, etc. La proximitat d'aquests espais a l'escola (*veure mapa percepció infants*) és important, ja que molts dels alumnes especifiquen que juguen abans d'entrar o de sortir si tenen temps suficient. Un altre tret interessant dels infants de l'escola Fàtima és que els alumnes viuen propers a l'escola, és a dir, la majoria viuen a l'entorn del col·legi i també són propers a d'altres companys i companyes. Aquesta proximitat entre els infants provoca que molts dels carrers que declaren com positius o negatius siguin reconeguts en més d'un cas. Per exemple, el carrer Riera o el camí vell de Canovelles (*veure mapa percepció infants*) és agradable, perquè estan nets i tenen arbres segons alguns infants. Al contrari succeeix amb el carrer Pino, el qual és percebut com ple de brutícia i desagradable.

Entre els infants de Ponent hi ha més diversitat d'espais ja que aquests provenen de diferents zones de la ciutat, fins i tot alguns dels casos analitzats dels espais fotografiats coincideixen amb els que apareixen a Fàtima, ja que es tracta d'infants que viuen en les mateixes zones o en les proximitats d'aquesta escola. La majoria dels comentaris fan referència als espais on els hi agrada jugar, places i parcs pròxims a les

seves llars i si ho fan en companyia d'amics o amigues. Un altre dels trets més detectats és la brutícia que veuen als carrers i també en menor mesura la manca d'opcions per anar en bicicleta fins a l'escola.

Comparant les fotografies obtingudes de les dues escoles que han participat extrec com a principal diferència que els espais públics utilitzats pels alumnes de Fàtima es troben més concentrats en una zona concreta de la ciutat i en canvi els de Ponent són més dispersos en el territori. En aquesta escola no hi ha cap espai destacat on conflueixin molts dels infants que hi estudien, és a dir, no detecto un espai públic comú a partir de les imatges obtingudes. Per contra, a partir de les explicacions i imatges obtingudes pels alumnes de Fàtima sí que detecto dos espais públics comuns: la plaça de la Llibertat i el parc de la Pau. Aquests dos, apareixen en la majoria dels infants d'aquest col·legi permetent-me afirmar que els infants de Fàtima tenen més relacions personals entre ells fora de l'escola que no pas els infants de Ponent.

A continuació he cregut necessari reproduir alguns dels comentaris més interessants dels infants, els dos primers pertanyen al col·legi Fàtima i els dos darrers a Ponent:

- **Infant 9:** Li agrada jugar amb els seus amics a la plaça de la Llibertat quan van a l'escola, ja sigui al matí que hi ha menys gent o a la tarda. Li agrada veure avis jugant a la petanca. També li agrada anar al centre obert a fer deures. Comenta que han posat pedres al parc que hi ha davant de casa seva, el parc de la Pau, perquè així no poden jugar a futbol. Li agrada molt jugar al parc i a futbol.
- **Infant 11:** Li agrada passar pel carrer de Maria Palau, però no li agrada passar a prop del locutori perquè hi ha gent fumant i li molesta. Li agraden les botigues, destaca el Bonàrea i el carril bici que hi ha. Sobre el carrer comenta que és ample, destaca les voreres amples del carrer, que hi ha uns "xinos" on de vegades va a comprar, que és bonic i de vegades hi ha avis jugant a petanca al costat. Destaca el pavelló esportiu i diu que li agrada. Sobre el carrer informa que està net i això està bé. Comenta que al matí no passen gaires cotxes. Del parc de la Pau em comenta que les pedres li agraden i també el terra perquè si caus no et fas mal. Li agraden els arbres que hi ha al parc i que cada arbre pertany a una estació diferent de l'any. Li agrada la baixada "rampa" d'accés al parc i que hi hagi nens jugant al parc. Per últim, explica que els edificis del voltant del parc no li agraden perquè estan bruts i són lletjos. No li agrada la brossa, brutícia i mobles que hi ha de vegades al costat dels contenidors. Li agradaria poder anar en bicicleta a l'escola però que no hi ha carril fins l'entrada, em diu que el carril bici està ple de xiclets i escopinades i que per això no li agrada. El carrer és ample i ell va en patinet perquè va en el mateix sentit que els cotxes i no té por del que el puguin atropellar.

- **Infant 3:** Viu una mica lluny de l'escola, vora l'Hospital de Granollers. Va a l'escola a peu, normalment amb la seva germana petita, tot i que a vegades hi van amb la seva mare (que ha de cuidar una altra germana més petita i per això normalment van les dues germanes soles a escola). Comenta que no li agrada massa el recorregut que ha de fer de casa a l'escola; troba que està molt lluny de l'escola i que de tornada cap a casa de l'escola puja molt. En aquest recorregut eviten en un bon tros el carrer principal que baixa de l'hospital perquè consideren que hi ha massa trànsit i massa soroll i prefereixen fer una mica de volta anant per carrerons més petits i menys transitats.

Li agradaria poder anar a l'escola per carrers de vianants. Però prefereix anar caminant als llocs. Comenta que li fa una mica de por anar a l'escola sense la mare. Diu que li fa por perquè es troba cotxes que van massa ràpid. També comenta que a vegades pensa que la segueix algú quan va pel carrer, però que es gira i no hi ha ningú.

El parc on a vegades van a jugar al sortir de l'escola li agrada molt perquè és molt espaiós i perquè està en contacte amb la natura (hi ha arbres, pot veure les muntanyes).

No li agrada el carrer de casa seva perquè al costat hi ha un bosquet on diu que hi ha molts insectes que les piquen i perquè al seu carrer hi manca il·luminació.
- **Infant 12:** Quan està a casa la seva mare (Canovelles), va a l'escola a peu, amb el seu germà. En canvi, quan està a casa l'àvia a Llinars del Vallès ho fa en cotxe. Li agrada més desplaçar-se en cotxe perquè així pot anar jugant amb la Play.

Li agrada el recorregut que fa a peu cap a l'escola amb el seu germà perquè poden anar jugant i perquè pot veure les muntanyes nevades, el riu, etc. Tot i així, comenta que del recorregut que fa el que no li agrada és que es troba massa gent que no li semblen bons (gent beguda, gent asseguda als bancs).

Comenta que li agrada aquest carrer (Rafael Casanovas), perquè al darrera hi ha un parc on a vegades van a jugar. Comenta que li agrada el seu carrer, ho troba un lloc tranquil en el que hi circulen pocs cotxes.

III) Espais institucionals

Els espais institucionals conformen el darrer context socioespacial que he establert. Aquests gairebé fan referència únicament i exclusiva a l'escola com espai d'aquestes característiques, però l'excursió que van realitzar els alumnes de l'escola Ponent al Parlament de Catalunya, el qual ha estat fotografiat per molts, ha afegit un espai més en aquesta categoria.

Tots els infants de l'escola Fàtima han realitzat fotografies de la seva escola en diversitat d'espais: aula d'anglès, pati de l'escola, passadís, etc. Els comentaris dels alumnes d'aquest col·legi són descriptius i expliquen el que surt, o el que fan a la foto.

Així doncs la majoria de testimonis fan referència a: “surto de l’escola, vaig a buscar al meu germà o germana a la seva classe per marxar, estic llegint un llibre, miro una pel·lícula, jugo a ping-pong o bàsquet, etc.,” que són les activitats que fan quotidianament. En un cas (*Infant 11; Fàtima*) explica que les fotografies fetes a la classe d’anglès les van fer perquè la professora els hi va dir que quedarien molt boniques i que li agrada aquesta classe, o un altre que comenta que li agrada llegir dins del pla lector, una hora de lectura que tenen a la setmana (*Infant 9; Fàtima*).

A l’escola Ponent els espais institucionals es divideixen entre l’escola i el Parlament, com he comentat anteriorment. En aquest cas sí que vaig obtenir moltes opinions i comentaris respecte al Parlament, no tants per l’escola o el seu entorn. Els alumnes d’aquest col·legi van donar més informació que no pas els de Fàtima. En relació amb els espais de l’escola els comentaris són sobre l’hort de l’escola, el qual els agrada als alumnes, *és divertit perquè plantes coses i no haig de llegir. La producció és pel menjador*, però també apareixen l’aula d’informàtica o el pati de l’escola entre d’altres. Sobre el Parlament sembla que a la majoria els va agradar especialment el poder fer de polítics per una estona i en alguns casos el propi desplaçament en tren.

c) Què hem dit, què hem fotografiat... complementant els qüestionaris amb les fotografies

En aquest darrer apartat de percepció dels infants procedeix a complementar els resultats de l’enquesta amb les fotografies i comentaris. Així doncs, per una banda els qüestionaris, i per l’altra, els comentaris recollits dels infants són analitzats per tal de d’aprofundir en el coneixement dels aspectes que els agraden o els desagraden en els seus recorreguts habituals.

Per facilitar aquesta comparativa les respostes obtingudes dels comentaris dels infants en l’activitat fotogràfica les he classificat seguint les categories establertes pels qüestionaris com apareixen a la taula 86. Haig de puntualitzar que el total de comentaris és superior al nombre d’infants participants ja que en molts casos els seus comentaris feien referència a més d’un aspecte positiu o negatiu i per aquesta raó no coincideixen amb els 22 nens i nenes que van participar a l’activitat. Per últim, la categoria “no sap/no contesta” en aquesta taula no l’he inclòs ja que tots els infants han respost.

Com mostra la taula 86, els infants declaren més aspectes positius que no pas negatius, 32 comentaris dels primers per 16 dels segons. Aquesta dada és similar a la resultant del qüestionari on els infants que no contesten sobre aspectes agradables són un 10% inferiors als que declaren algun desagradable (*Taula 81*). Així doncs, una primera idea és que als infants els és més fàcil pensar en aquells trets o característiques que els hi agraden.

La segona idea resultant d'aquesta comparativa és que els infants destaquen, segons els seus comentaris individuals, més els llocs on hi van i com són, que no pas amb qui van. Les categories més descriptives com són "passar/anar a un espai o activitat" juntament amb aquells trets positius i negatius dels espais que utilitzen són les més destacades entre els aspectes que els hi agraden i que els desagraden.

Entre els aspectes agradables la principal diferència entre els qüestionaris i els comentaris individuals dels infants es produeix entre les categories: "anar amb amics/amigues i passar/anar a un espai o activitat". La primera d'aquestes dues categories és majoritària en els qüestionaris representant un terç dels infants, però queda relegada a una tercera posició entre els comentaris obtinguts. Per contra, l'altra que en els qüestionaris és la segona categoria en importància, en els comentaris és la més destacada i amb diferència respecte les altres. Els motius poden ser diversos ja que en alguns casos en els comentaris quan especifiquen els llocs on els hi agrada anar o jugar no especifiquen si van sols, amb amics i amigues o acompanyats, dificultant-ne la categorització de les respostes. De la resta de categories cal destacar com anar acompanyats amb adults no apareix entre els testimonis obtinguts i anar sols només en un cas. Per últim, els espais agradables o que els infants detecten com a positius, en el qüestionari és poc representatiu i en canvi en els comentaris adquireix major rellevància (*Taules 81 i 86*).

En els aspectes desagradables hi ha més divergències entre els qüestionaris i els comentaris. D'entrada la majoria de característiques desagradables comentades pels infants es concentren en la categoria espais degradats (brutícia, caques dels gossos, xiclets, etc.) que són els més destacats. Aquests contrasten amb el percentatge baix per aquesta mateixa categoria en els qüestionaris. En l'enquesta "passar/anar a un espai o activitat", sigui fosc o no, són les dues que representen a un nombre major d'infants i que entre els testimonis resultants és la segona amb tres opinions.

Taula 86. Comentaris obtinguts sobre els aspectes que els agraden o no, segons gènere (xifres absolutes).

	Li agrada		No li agrada	
	Nen	Nena	Nen	Nena
Anar sol/a	1	0	0	0
Anar amb amics/amigues	3	0	-	-
Acompanyat /da per adults	0	0	-	-
Passar/Anar a un espai o activitat	12	6	2	1
Passar/Anar a un espai/activitat quan és fosc	-	-	0	0
Patir un accident/segrests/robatoris/agressió	-	-	0	1
Por de les persones/animals	-	-	1	0
Espais positius/degradats	3	0	5	4
Altres	3	1	0	1
No té por/No canviaria res	1	2	0	1
Total	23	9	8	8

Font: Elaboració pròpia a partir dels comentaris de les fotografies obtingudes.

4.8.2. Percepció dels progenitors

En els apartats següents analitzo la percepció dels progenitors a través de les dades obtingudes en el qüestionari dels progenitors i les respostes donades individualment en les entrevistes realitzades als pares i mares dels infants. Aquesta anàlisi conclou amb una comparativa de les informacions obtingudes de totes dues metodologies.

A partir dels qüestionaris analitzo les preguntes i la seva temàtica. En primer lloc tracto la conciliació laboral i familiar. Seguidament l'autonomia permesa i els motius per atorgar-la o no. L'autonomia que gaudien els progenitors i la que gaudeixen els seus fills i filles és el tercer apartat. A continuació s'enumeren aspectes que podrien millorar la mobilitat dels seus infants i es complementa amb les opinions i els comentaris dels infants.

En totes les preguntes presentades a continuació utilitzo dues o tres variables independents: el gènere, la nacionalitat, i en certs casos especificats, el nombre de fills i filles dels entrevistats i entrevistades. L'objectiu és veure com les opinions i comentaris individuals de les persones entrevistades reflecteixen o no les dades generals de l'enquesta, i alhora establir correspondències i relacions entre les qüestions plantejades.

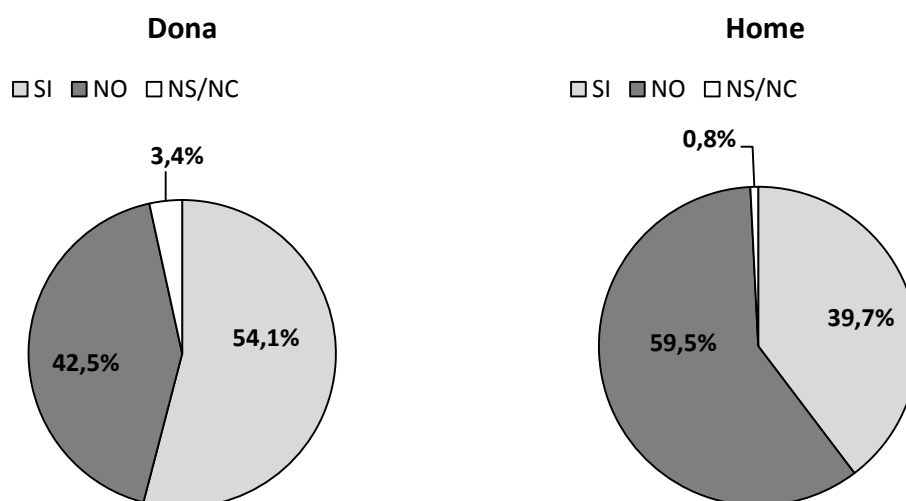
Un cop obtingudes aquestes correspondències i relacions entre les preguntes efectuades identifico aquells perfils que segons les variables independents aplicades permeten més autonomia als seus infants o no.

a) Fent equilibris...conciliant la vida laboral amb la familiar

En aquest apartat són analitzades les respostes sobre aquesta temàtica. Aquestes es corresponen amb la pregunta 4 del qüestionari dels progenitors: “Pot conciliar la seva jornada laboral amb els horaris escolars?”, i amb la primera realitzada en les entrevistes: “Li és possible conciliar la vida laboral i familiar?”. En primer lloc, ofereixo les dades generals obtingudes en l'enquesta segons el gènere dels progenitors i, a continuació, exposo aquesta mateixa informació pels 30 entrevistats. En aquest cas degut a que les dades em permeten un major aprofundiment de les característiques individuals dels progenitors les presento segons el gènere, la nacionalitat i la professió que exerceixen les persones entrevistades.

Com es pot contemplar a partir de la figura 69 les dones afirmen poder conciliar la seva feina i la família en major mesura que els homes. Concretament, un 54,1% de les primeres per un 39,7% dels darrers. En contraposició, els homes gairebé en un 60% dels casos responen negativament a aquesta pregunta.

Figura 69. Conciliació familiar i laboral segons gènere (%).



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes en l'enquesta.

Les figures 70 i 71 mostren les dades obtingudes pels entrevistats i entrevistades en xifres absolutes, número entre parèntesis. Per tal de fer més intel·ligibles, les xifres absolutes en negre, són el nombre d'entrevistats comunitaris, i ressaltat en negre i blanc, els extracomunitaris. Les fletxes en discontinua fan referència als comunitaris i comunitàries.

Els entrevistats, tant homes com dones, responen majoritàriament que és possible conciliar els horaris laborals i familiars. Malgrat aquesta dada algunes de les persones entrevistades puntualitzen que és gràcies a la seva parella, a la col·laboració dels avis, familiars o d'altres pares i mares, que s'ho poden combinar (Figures 70 i 71).

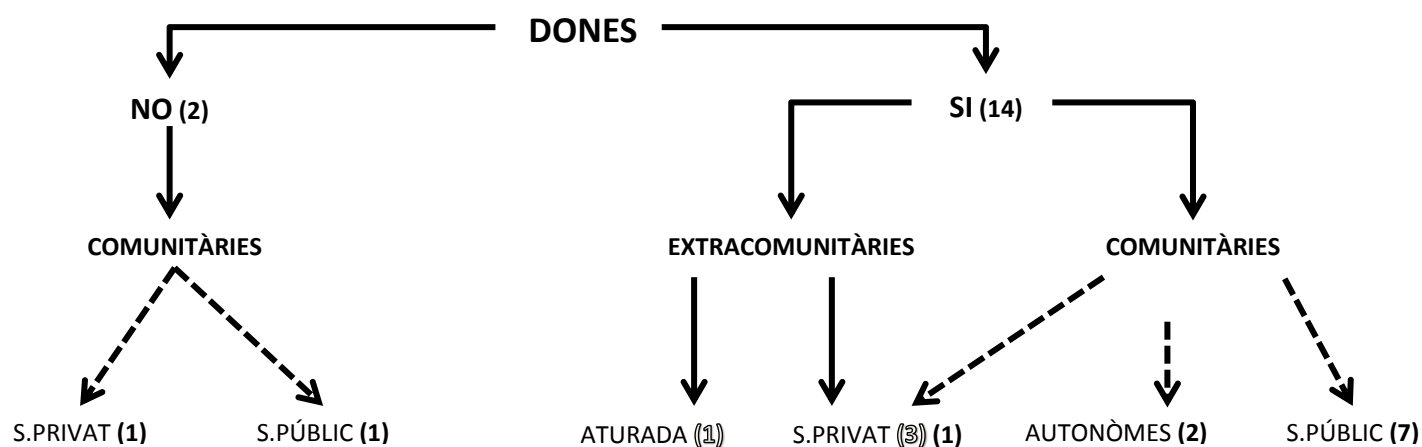
Segons les nacionalitats dels entrevistats i les professions realitzades, el col·lectiu comunitari, té més dificultats per a conciliar els horaris. En el cas de les dones dues comunitàries han respost negativament. Aquestes treballen en sectors molt diferents, essent una dependenta de botiga, i l'altra, metgessa en un hospital. En els seus casos els horaris de feina són molt complicats motiu pel qual no els poden conciliar. En els homes, quatre han respost negativament, essent l'únic cas entre els comunitaris un camioner. Entre els extracomunitaris, dos es troben en situació d'atur i l'altre també és camioner. Així doncs, en el sector privat es donen més dificultats de compatibilitzar horaris, ja que quatre dels set entrevistats hi treballen (*Figures 70 i 71*).

Els entrevistats i entrevistades que han respost afirmativament són majoria en tots dos gèneres. Catorze dones poden conciliar els seus horaris essent deu comunitàries i quatre extracomitàries. Entre les primeres el sector públic predomina amb set casos, seguides de les autònomes amb dos, i una que hi treballa al sector privat. Les extracomitàries amb tres casos ho fan al sector privat i una està aturada. En els homes nou han respost afirmativament, set dels quals són comunitaris i la resta extracomunitaris. Entre aquests primers quatre treballen al sector privat, un és autònom, un aturat i un altre treballa al sector públic. Els dos extracomunitaris un està aturat i l'altre és autònom (*Figures 70 i 71*).

Entre els pares i mares que poden conciliar els seus horaris hi ha un equilibri entre els contractats al sector públic i el privat amb vuit casos cadascun. En les dones aquest equilibri no es produeix perquè en el públic hi ha més contractades que en el cas dels homes. Per darrere, en tots dos gèneres, estan els autònoms i autònomes, i en tercer lloc les persones aturades (*Figures 70 i 71*).

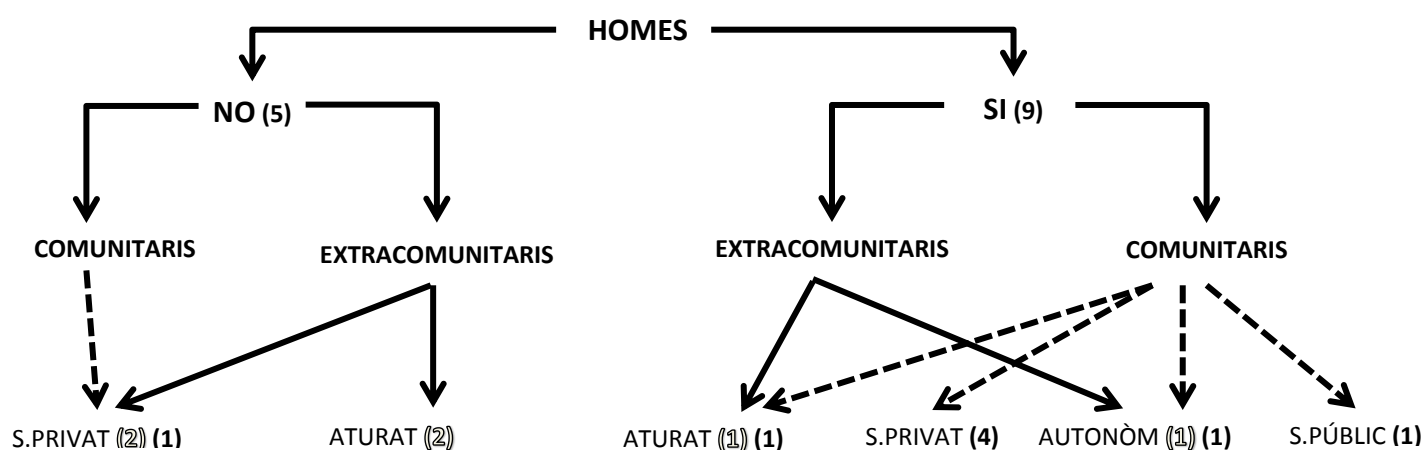
Aquests resultats determinen que segons el tipus de feina que realitzen els pares i mares, aquests tenen més o menys oportunitats per conciliar els horaris. En aquest sentit el sector privat es podria erigir com el més restrictiu i el més permissiu a la vegada, interpretació que no crec encertada, perquè com he puntualitzat anteriorment és el que més persones contractades té i per tant sempre amb major probabilitat obtindrà més casos que qualsevol altra categoria. En aquest sentit la dada d'interès és que el sector públic és aquell que permet una major conciliació entre la família i la feina, seguit de les persones autònomes, segon grup laboral que té major conciliació seguits dels aturats (*Figures 70 i 71*).

Figura 70. Conciliació familiar i laboral de les dones entrevistades segons nacionalitat i categoria professional (xifres absolutes).



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes de les entrevistes.

Figura 71. Conciliació familiar i laboral dels homes entrevistats segons nacionalitat i categoria professional (xifres absolutes).



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes de les entrevistes.

La meua lectura d'aquestes dades és que les entrevistes realitzades reflecteixen les dades obtingudes en l'enquesta en certa mesura. En el cas de les dones, col·lectiu que respon majoritàriament en les enquestes dels progenitors, hi ha correspondència produint-se un resultat a favor de la conciliació. Aquesta mateixa sinèrgia no es troba en els homes, que majoritàriament diuen que no a l'enquesta, però entre els entrevistats és al contrari. Crec que aquesta diferència es pot relacionar amb aquesta polarització dels resultats en les entrevistes i les limitacions comentades al principi dels resultats.

Ponderant les dades de les entrevistes, en les dones, sembla que treballar en el sector públic, ser autònomes o en estar en situació d'atur, permet una major conciliació entre

els àmbits familiars i laboral que no és tan evident en el sector privat. Com tot resultat hi ha excepcions, i en aquest cas, el testimoni d'una metgessa que treballa en un hospital públic i privat mostra com no pot combinar els seus horaris:

“Home, per nassos ho fas... La pregunta del milió seria és fàcil o és difícil? És difícil compaginar la vida laboral amb la vida familiar. Cada cas és un món però jo que em dedico a la medicina i que treballo tant a la medicina privada com la pública doncs... encara és més complicat.” (*Dona 15*).

En els homes el sector públic no és tan determinant com en les dones, però és cert que l'únic cas que he trobat pot conciliar els horaris. La dada més interessant en aquest grup per aquesta qüestió es dona entre els que estan en atur. En aquest cas dels quatre homes en atur dos declaren no poder compatibilitzar els horaris i dos sí poden. És interessant perquè parteixo de la concepció que trobar-te a l'atur, malauradament et permet tenir temps per poder conciliar els horaris.

Per tal de trobar una resposta satisfactòria a aquest fet analitzo expressament els dos testimonis negatius, Home 1 i Home 10. El primer cas és un extracomunitari que quan respon ho fa en passat pensant quan ell treballava, en el segon cas, també extracomunitari, respon negativament perquè treballa puntualment i no és possible conciliar els horaris:

“Costaba un poco, cuando yo trabajaba la mujer no estaba trabajando, ahora la mujer trabaja y yo no estoy trabajando, pero si estamos trabajando los dos es que cuesta... sobre todo si es jornada laboral del día eso cuesta más.” (*Home 1*)

“No, no, porqué el problema más que nada es la economía, si yo dejara a mi hija en el comedor y a mi niño, el más pequeño en la guardería, entonces no me alcanzaría. Yo hay días en que trabajo y otros que no, entonces los días que no trabajo yo los recojo, los llevo... pero los días que trabajo se quedan en el comedor. Cuando tenía trabajo fijo, se quedaban en el comedor todo el tiempo porque no había quien los recoja.” (*Home 10*).

Per tant, aquestes dues respostes negatives no estan relacionades amb la seva situació d'atur, ja que pròpiament una parla en passat i encara que vaig incidir, no vaig obtenir una resposta en present. La segona diu que els recull quan no treballa però en cas d'anar a la feina no pot. Aquests dos testimonis contrasten clarament amb els altres aturats que sí poden combinar-s'ho:

“Ahora mismo... sí. Porqué no tengo vida laboral, o sea que... Antes no porqué hacía turno partido plegaba a las 19h y me era imposible... llegaba a la 13h,

ellos salen a las 12:30h y era imposible, o se quedaban en el comedor o mi suegra y... antes no." (*Home 4*).

"Normalmente si trabajo... porqué yo vivo aquí mismo mi mujer los acompaña hasta aquí. Si yo no trabajo, yo los estoy trayendo por la mañana. Ahora como... si trabajo no puedo hacerlo." (*Home 12*).

"En el momento, es que yo llevo dos años sin, sin... trabajo. De momento ahora sí es posible conciliar la vida laboral pues no estoy trabajando y... hago horas de limpieza, pero dos días a la semana." (*Dona 5*).

L'altra qüestió inclosa: "En general, creu que els horaris laborals permeten a una família compaginar les tasques", és resposta per gairebé la totalitat dels progenitors negativament. Tan sols cinc dels entrevistats responen "depèn", fent al·lusió a segons en quin sector es treballi, o bé, quina feina o horari es realitzi. A continuació ofereixo alguns dels comentaris:

"Bueno... algún caso sí. Algunos no y algunos sí, depende que tipo de turno tiene." (*Home 1*).

"Es que hay muchos horarios y... muchos trabajos diferentes, depende, depende de si es maestro o funcionario, o trabajas en una tienda. A nivel general, no te puedo contestar esta pregunta, depende del trabajo." (*Dona 2*).

b) Què permeten els pares i mares entrevistats als seus fills i filles? I per què?

En els propers apartats són analitzades les respostes sobre aquesta temàtica. Aquestes es corresponen amb les preguntes: "Deixa anar al seu fill o filla sol o sola pel carrer?, Indiqui situacions on li deixa anar sol/a i a partir de quina edat li va permetre. Quina és la seva principal preocupació?", del qüestionari de les famílies. Les preguntes del bloc 2 del guió d'entrevistes: "Habitualment el seu fill o filla va sol o sola als llocs, és a dir, va sol/a l'escola, a comprar, a jugar, amb amics, etc..?, Per quina raó el deixa o no el deixa?, I si és filla? I si és fill?", són aquí presentades i contrastades.

En primer lloc, procedeix a contrastar les dades obtingudes de les entrevistes pel permís per anar sols al carrer amb les resultants de l'enquesta (*Figura 43 eix autonomia*). Després incloc una anàlisi de la permissibilitat de les persones entrevistades per tal de determinar si les variables o característiques que més influeixen en els entrevistats i entrevistades, són les mateixes que les obtingudes en les enquestes o bé, són diferents. Aspectes com el gènere, la professió, el nombre de fills i la nacionalitat són emprades per tal d'obtenir diferències o similituds entre les persones entrevistades. Seguidament presento les dades relacionades amb les seves

preocupacions on el qüestionari és contraposat amb els comentaris de les persones entrevistades. A continuació, els motius i situacions que declaren els progenitors entrevistats per permetre anar sols als seus infants són analitzats i comparats amb els obtinguts en l'enquesta (*Figura 46, Eix Autonomia*). Per últim, afegeixo dins d'aquest apartat la pregunta del bloc 6 relacionada amb la proximitat com a factor per escollir escola o institut degut a que aquest concepte és important pels progenitors en el moment d'atorgar certa autonomia als seus infants.

c) Et deixo... o no et deixo, anàlisi del permís per anar sols

A l'enquesta les dades apunten que el gènere dels progenitors no sembla ser determinant a l'hora de permetre als seus infants anar sols al carrer. Recordo que segons la figura 44 de l'eix d'autonomia, en les enquestes, el gènere dels progenitors no incideix en els resultats ja que en tots dos col·lectius es troben percentatges similars i l'arbre de decisió de permissibilitat (*Figura 72*) dictamina que aquesta característica està relacionada però tan sols en el cas dels infants de cinquè curs. Per tant, *a priori*, el gènere dels progenitors no influeix en els permisos que atorguen als seus infants. Les respostes dels entrevistats difereixen notablement, ja que els homes superen a les dones tant en la categoria "mai", com "sempre", precisament aquella que en l'enquesta les dones obtenen percentatges més elevats que els homes. També per la categoria "a vegades" on els homes superen a les dones en l'enquesta, els resultats són a la inversa (*Taula 87*).

Malgrat que la variable nacionalitat, en el qüestionari dels progenitors, no es va incloure, sí es poden contrastar les entrevistes amb l'indicador d'autonomia dels infants el qual inclou la procedència dels progenitors (*Figura 53*). La comparació de les dades fa palesa una relació directa entre permissibilitat i autonomia declarada. Aquesta taula 87 confirma el que han declarat en els qüestionaris els infants i els progenitors. D'una banda els progenitors extracomunitaris afirmen donar més llibertat als seus infants que els comunitaris. D'altra banda, els infants extracomunitaris declaren tenir més autonomia que els comunitaris, tret que queda reflectit tant per aquesta taula com per l'indicador d'autonomia dels infants. Concretament, sis dels progenitors sempre deixen anar als seus fills i filles sols, per dos de comunitaris. En contraposició, sis progenitors comunitaris mai deixen anar sols als seus infants per dos d'extracomunitaris (*Taula 87*).

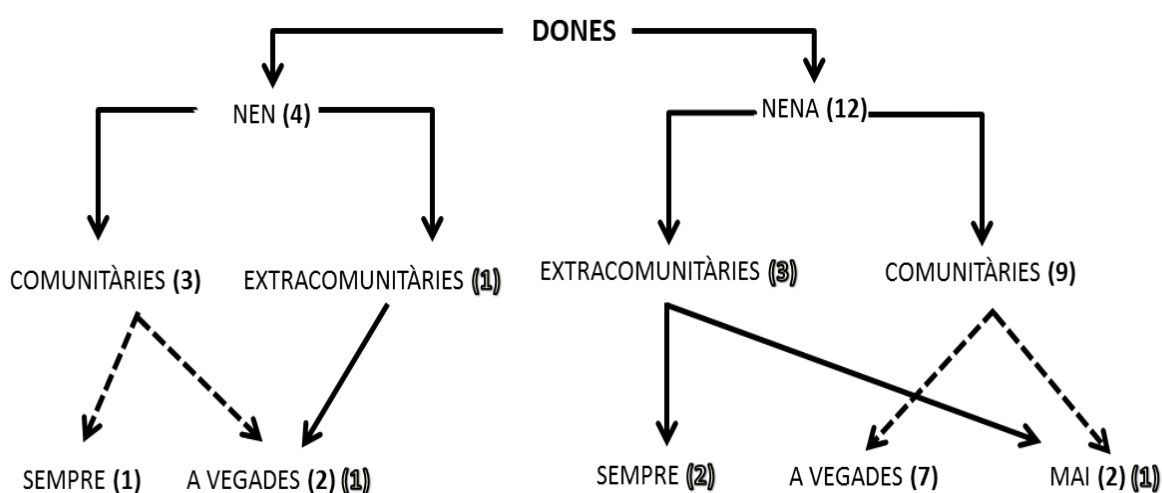
Taula 87. Permís per anar habitualment sols segons gènere i procedència dels progenitors (xifres absolutes).

	Dones		Homes	
	Comunitàries	Extracomunitàries	Comunitaris	Extracomunitaris
Mai	2	1	4	1
A vegades	9	1	2	2
Sempre	1	2	1	4
Total	12	4	7	7

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes de les entrevistes.

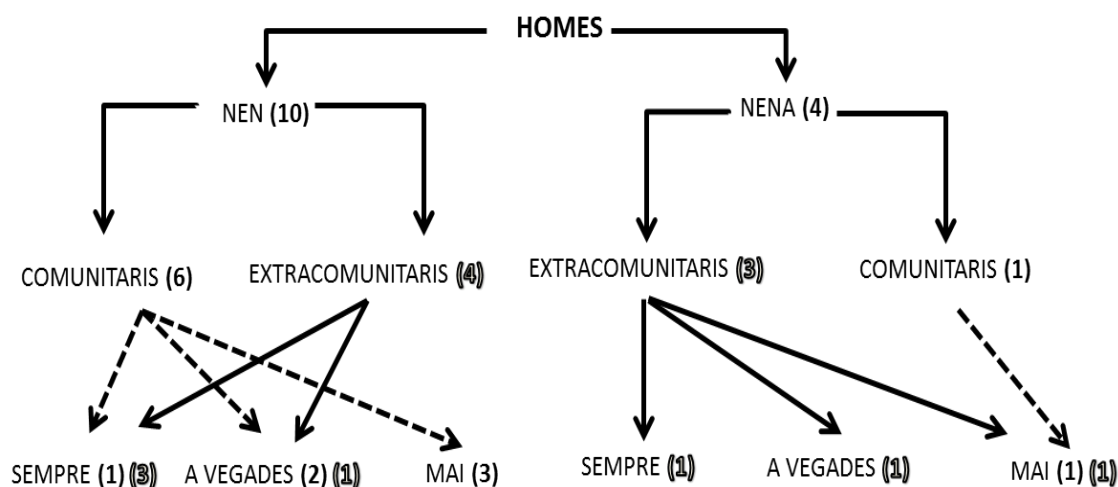
Les figures 72 i 73 corroboren les dades de l'enquesta, el gènere dels progenitors no és determinant, ja que la nacionalitat dels pares i mares és la característica que més influència exerceix en els resultats. Com es pot veure són les persones comunitàries entrevistades les menys permissives, essent sis dels vuit progenitors que mai donen permís per anar sols als seus infants. D'aquests vuit en tres casos es tracta de nens i en cinc de nenes, per tant, no és significativa la diferència de gènere dels infants. Situació exactament contrària es produeix entre els extracomunitaris, són els que presenten més casos en la categoria "sempre" essent sis dels vuit casos. D'aquests vuit, cinc són nens i tres són nenes. Malgrat aquestes dades, entre les dones hi ha més restricció vers les nenes que no pas entre els homes. En el col·lectiu femení els tres casos de nul·la permissibilitat es donen en nenes i cap cas pels nens, cal dir que el nombre de mares amb nens és de quatre per dotze casos de dones amb filles. En el col·lectiu masculí hi ha tres nens i dues nenes que mai tenen permís per anar sols, puntualitzo que en aquest cas són quatre pares amb nenes, per deu amb nens.

Figura 72. Permís de les entrevistades per deixar anar sols segons gènere del seu infant i nacionalitat (xifres absolutes).



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes de les entrevistes.

Figura 73. Permís dels entrevistats per deixar anar sols segons gènere del seu infant i nacionalitat (xifres absolutes).



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes de les entrevistes.

d) Et deixo...o no et deixo, permís dels progenitors entrevistats

En aquest apartat a partir de les característiques dels progenitors entrevistats s'analitzaran aquelles variables que més influeixen en la permissibilitat de les persones entrevistades. Els testimonis dels entrevistats i entrevistades seran analitzats en dos aspectes: el primer, associar quines característiques estan més relacionades amb la permissibilitat atorgada als seus infants, contrastant aquests resultats amb els del qüestionari a les famílies. El segon, conèixer si el grau de permissibilitat pot variar segons el gènere dels seus infants, a partir de la qüestió: "I si és filla? O fill?".

Per tal de determinar quina de les variables dels progenitors entrevistats és més determinant per atorgar autonomia als seus infants presento la taula 88. Aquesta recull les característiques de totes les persones entrevistades i també les respostes a les preguntes: "Deixa anar al seu fill o filla sol o sola pel carrer?, I si és filla? I si és fill?".

Les dades han estat categoritzades en funció de la permissibilitat que atorguen essent els primers aquells progenitors menys restrictius i els últims, els més restrictius. Més enllà de la pròpia anàlisi de la taula també ofereixo aquells testimonis i comentaris més interessants i que reafirmen els resultats obtinguts.

Com mostren les dades, la nacionalitat és la variable més relacionada amb el permís atorgat als infants seguida del nombre de fills dels progenitors. Dels vuit progenitors que sempre donen permís als seus infants per anar sols, sis són extracomunitaris. Ara bé, afegint el nombre de fills d'aquests pares i mares es pot observar com en tres casos tenen dos fills o menys, i la resta tenen més de tres. La dada més interessant és que els dos únics comunitaris que declaren aquesta permissibilitat tenen quatre i tres fills, respectivament, i tots dos tenen nens (Taula 88). L'anàlisi dels comentaris dels dos

comunitaris mostra com un entorn veïnal i família, on coneixen als nens, i la proximitat de l'escola i la casa a l'escola són també aspectes a afegir per accedir a certa autonomia per part dels infants:

“Fins i tot ara ja ve sol a dinar a casa, que nosaltres l'escola la tenim un pèl lluny. Ell juga al carrer constantment, ell sempre està aquí amb la pilota jugant a la plaça, sempre, sempre. A vegades, el petit té 4 anys i està amb ells, i no hi som nosaltres... el de la cafeteria ens coneix i vivim a sobre, la majoria dels veïns de per aquí es coneixen i a més està amb els dos grans” (*Home 7*).

“Van bastante solos pero, también decirte que vivimos todos muy cerca del cole. No hay ninguna carretera... hay calles, pero a ver, no está la ronda, la carretera más grande que hay por aquí, entonces te fías en ese aspecto” (*Dona 4*).

Entre els extracomunitaris aquest factor de proximitat no apareix en els seus comentaris, simplement els hi deixen:

“Bueno, venir solo el de 10 años sí que puede venir solo y salir solo. A los otros... tengo que venir a buscarlos y acompañarlos. Pero el de 10 años, hasta con la bicicleta a comprar pan y todo eso, lo hace” (*Home 12*).

“La mayor sí. Hasta las 18h de la tarde la dejo ir con los amigos o al parque, ya más no...” (*Dona 16*).

Analizant la categoria més restrictiva les dades són oposades a les anteriors. Per aquesta categoria els comunitaris són sis de les vuit persones entrevistades que mai atorguen permís per anar sols. En relació amb el nombre d'infants en cinc casos tenen un o dos infants i en tres casos tenen tres o quatre. Per tant, tenir menys infants i ser comunitari entre els entrevistats provoca una menor autonomia dels seus infants. En aquesta categoria hi ha un cas singular, una dona extracomunitària amb quatre infants que no sembla acomplir amb les característiques comentades amb anterioritat i que haig de matisar. A continuació exposo els motius del perquè de la seva reticència per atorgar autonomia:

“Yo creo que por lo que he pasado... por eso no me gusta que ella vaya sola. Yo cuando estaba en tercer grado, unos 8 años, me tocaba irme sola y tenía que coger dos autobuses porque mi madre trabajaba y siempre pasaba miedo... porque a veces si alguien se me acercaba más de la cuenta o algo y entonces... más que nada por ese trauma, porque a veces me agarraban del brazo y me jalaban y yo hacía bulla... mis hijos no van a andar solos... Yo es que... creo que yo me he creado un trauma... yo le digo a veces a ella que hasta la universidad la voy a llevar...” (*Dona 14*).

Aquest testimoni mostra com les pors que va patir l'entrevistada de petita és la raó principal de no deixar anar sola a la seva filla. Per tant, aquesta entrevistada tot i tenir un perfil més propici per atorgar autonomia, per qüestions molt personals no ho fa. Els altres comentaris, encara que hi ha casos que els propis infants els hi demanen, són els progenitors els primers que no volen que vagin sols i en cas de fer-ho ha estat perquè no ha quedat més remei:

“Si yo lo puedo acompañar, no” (*Home 3*).

“Algunas veces ha ido sola al colegio, pero porque nadie ha podido llevarla, si no, no va sola” (*Home 10*).

“No, nunca va sola. Al lugar donde vamos de vacaciones sí va sola a todos sitios, pero aquí en Granollers no” (*Dona 2*).

Per tant, ser extracomunitari i tenir un nombre elevat d'infants són dues característiques dels entrevistats i entrevistades que determinen en certa mesura el grau d'autonomia que permeten als seus fills i filles. Entre els comunitaris la distància analitzada més extensament en el proper apartat, és un altre aspecte més a afegir als dos anteriors per atorgar autonomia als infants. A l'altre costat el ser comunitari i tenir un o dos infants és sinònim de donar poca autonomia als infants. En totes dues categories sempre hi ha excepcions, com les comentades anteriorment. Com en qualsevol aspecte una mala experiència: accidents o haver patit algun tipus d'agressió o intimidació, tant per part dels infants com dels progenitors pot condicionar l'autonomia dels infants.

Taula 88. Característiques dels progenitors enquestats i permissibilitat atorgada.

CODI_ID	NACIONALITAT	NOMBRE D'INFANTS	GÈNERE DE L'INFANT QUE HA LLIURAT EL QÜESTIONARI	PERMÍS DECLARAT	SI FOS NEN/A?
HOME_1	GUINEA-CONAKRY	4: 2 NENS/2 NENES	NENA	SEMPRE	IGUAL
HOME_5	MARROC	3: 2 NENS (11) I NENA	NEN	SEMPRE	+ RESTRICTIU
HOME_7	ESPANYA	3 NENS	NEN	SEMPRE	IGUAL
HOME_8	MOLDAVIA	2 NENS	NEN	SEMPRE	IGUAL
HOME_12	GAMBIA	5 NENS	NEN	SEMPRE	IGUAL
DONA_4	ESPANYA	4 NENS	NEN	SEMPRE	+ RESTRICTIVA
DONA_5	R.DOMINICANA	1 NENA (11)	NENA	SEMPRE	IGUAL
DONA_16	BOLIVIA	2 NENES (11 I 3)	NENA	SEMPRE	- RESTRICTIVA
HOME_2	ARGENTINA	1 NEN (11)	NEN	A VEGADES	IGUAL
HOME_4	ESPANYA	2: NEN (11) NENA	NEN	A VEGADES	+ RESTRICTIU
HOME_9	EQUADOR	2: NENA (11) I NEN	NENA	A VEGADES	IGUAL
HOME_13	ESPANYA	1 NEN (11)	NEN	A VEGADES	IGUAL
DONA_1	ESPANYA	2 NENES (13 I 11)	NENA	A VEGADES	IGUAL
DONA_3	ESPANYA	2:NENA(15) NEN (11)	NEN	A VEGADES	IGUAL
DONA_6	ESPANYA	2: NENA (11) I NEN (5)	NENA	A VEGADES	- RESTRICTIVA
DONA_7	EQUADOR	3: 2 NENS (11) I NENA	NEN	A VEGADES	NO CONTESTA
DONA_8	ESPANYA	2: NENA (13) I NEN (10)	NEN	A VEGADES	IGUAL
DONA_10	ESPANYA	1 NENA (11)	NENA	A VEGADES	IGUAL
DONA_11	ESPANYA	5: 1 NENA, 4 NENS	NENA	A VEGADES	IGUAL
DONA_12	ESPANYA	2: NENA(10) NEN (7)	NENA	A VEGADES	IGUAL
DONA_13	ESPANYA	2:NENA(10) NEN (6)	NENA	A VEGADES	IGUAL
DONA_15	ESPANYA	3:NENA(14), NENA(11) NEN(6)	NENA	A VEGADES	IGUAL
HOME_3	ESPANYA	2: NEN (10) NENA (5)	NEN	MAI	IGUAL
HOME_6	ESPANYA	2 NENS (10)	NEN	MAI	IGUAL
HOME_10	BOLIVIA	2: NENA (10) NEN 3	NENA	MAI	- RESTRICTIU
HOME_11	ESPANYA	2 NENS (10) I (4)	NEN	MAI	IGUAL
HOME_14	ESPANYA	3: NEN(14), NENA (10) NEN (4)	NENA	MAI	IGUAL
DONA_2	ESPANYA	1 NENA (10)	NENA	MAI	IGUAL
DONA_9	ESPANYA	3: NEN(13), NENA (10) NEN (6)	NENA	MAI	IGUAL
DONA_14	EQUADOR	4: NENA (11) MAJOR DE TOTS	NENA	MAI	IGUAL

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes de les entrevistes.

El segon dels trets analitzats és la possible variació dels permisos atorgats pels progenitors segons el gènere dels seus fills i filles. En aquest cas el meu interès radica en preguntar als pares i mares entrevistats en el cas de que el seu fill fos nena, o bé al contrari, la seva filla fos nen, canviaria la seva permissibilitat o no.

La meua idea és determinar en els progenitors la importància del gènere dels seus fills i filles per atorgar autonomia o no. A partir de les respostes rebudes procedeix a establir relacions que em permetin respondre a la meua hipòtesi: els progenitors amb

filles serien menys restrictius en cas de ser nen, i viceversa. L'anàlisi d'aquesta pregunta la focalitzo per aquells progenitors que afirmen canviar el permís que atorguen segons es tracti d'un fill o d'una filla, però aquells testimonis que també he cregut rellevants per la seva relació amb el tema són inclosos. Entre aquests, primer, ofereixo la informació per aquells progenitors amb major permissibilitat i després per aquells amb menys. Totes les dades comentades a continuació apareixen a la taula 88, i per tant, altres característiques com el gènere dels progenitors, la seva nacionalitat i el nivell de permissibilitat que han respost pel seu infant poden ser objecte d'anàlisi.

Entre totes les persones entrevistades sis afirmen que canviarien els permisos que atorguen en cas de gènere contrari al del seu fill o filla, per tant, no ho farien igual. D'aquestes sis persones, tres són homes i tres són dones. Entre els homes, dos responen per fills i un per filla. Els dos que tenen nen en cas de tenir una nena serien més restrictius i aquell amb una nena seria menys restrictiu. Entre les dones, dues responen per un nen i una per nena. Les respostes són iguals que les dels homes, aquelles mares de nens serien menys permissives i la de la nena respon que seria més permissiva.

A continuació ofereixo els testimonis d'aquells progenitors que sempre donen permís per anar sols i que afirmen canviar de parer segons el gènere del seu fill o filla:

“No, cambiaria sí. Quizás menos libertad, las niñas son diferentes... mejor que no salgan mucho a los parques solas y eso, que estén con su madre siempre” (*Home 5*).

“No, yo tengo cuatro niños y siempre he pensado que no debería ser así, siempre he sido muy feminista, pero me doy cuenta, de madres que tienen niñas y me doy cuenta que no es así. Porque no te da la misma tranquilidad porque siempre las vemos más débiles, porque siempre las vemos más... posibles víctimas de muchas cosas... es así” (*Dona 4*).

“La mandaría a comprar a las 20h, le digo: si fueras hombre te mandaría a comprar, pero como no lo eres ya voy yo” (*Dona 16*).

Dels comentaris següents, un es produeix en la categoria “a vegades” i el darrer, en la categoria “mai”:

“Potser sí. Sí, home jo crec que... el nivell de violència cap a una dona és més gran que cap a un home, llavors potser estaria més tranquil·la” (*Dona 6*).

“Si fuese niño, yo creo que sería distinto. No sé, yo creo que lo dejaría ir solo ya, ahora mismo, porque he visto otros niños que ya van solos, van dos o con hermanos y van solos” (*Home 10*).

La resta d'entrevistats i entrevistades responen que farien igual, no detecten o declaren cap diferència pel gènere dels seus infants. A continuació exposo alguns dels comentaris que penso que són interessants per les diferents interpretacions que es poden fer, o bé per la resposta que donen. En primer lloc ofereixo els comentaris dels homes i després els de les dones.

Entre els pares que tenen fills i declaren que seria igual en cas de tenir una nena he trobat que certs testimonis disten molt de ser interpretats com "igual". El primer presentat, tot i estar codificat com "igual" i respondre que ho faria igual, té certes connotacions que es presten a ser interpretades de forma ambigua. El segon destaca que depèn com siguin els infants si són responsables o espavilats i no del gènere.

"Lo mismo. Yo creo que lo mismo, si fuese niña a lo mejor tardaría más tiempo en dejarla ir sola pero... (riu), creo que lo mismo. Tanto se puede espabilar un niño como una niña y tanto le puede pasar a un niño como a una niña. Sí que es verdad que tienes aquella cosilla de que es una niña pero... no sería una cuestión de genero..." (*Home 6*).

"Umm... sí, yo creo que sí. También depende de cada niño porque si no lo veo responsable y tal, ya sea niño o niña no los dejaría ir" (*Home 8*).

Entre les dones els comentaris es justifiquen més en l'edat, maduresa o el caràcter dels infants i no pas tant en el gènere. Entre aquestes no es produeixen ambigüitats o interpretacions paral·leles com en els testimonis dels pares. Tot i així algunes mares ressalten el fet dels nens pel fet de ser homes poden patir menys agressions de tipus sexual i donar una mica més de tranquil·litat:

"Suposo que amb un nen sempre tens un punt més de tranquil·litat, però per a nosaltres la nena és la gran i a la que li atribueixes més sensatesa i no és una qüestió de gènere" (*Dona 3*).

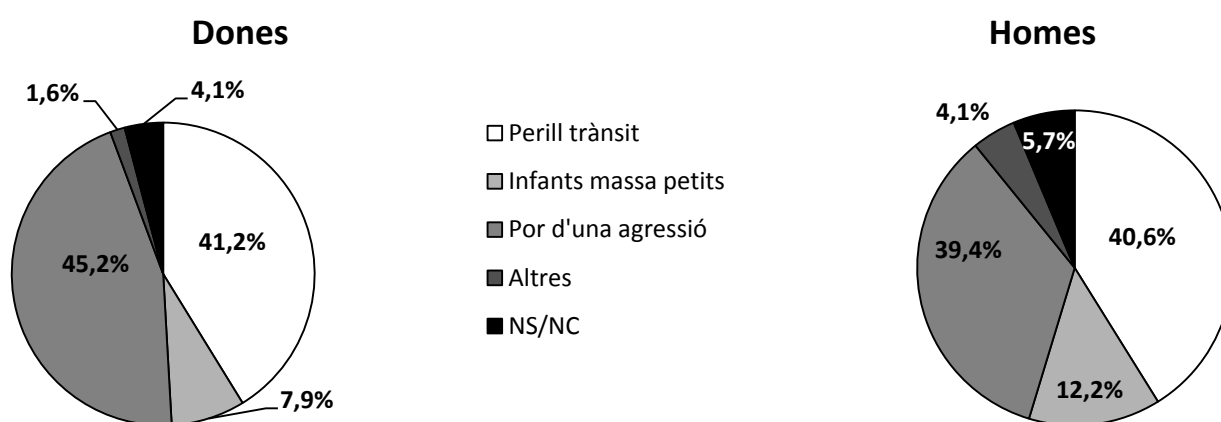
"Igual, perquè la meva filla ha fet lo mateix. De totes maneres considero que una nena és més madura que un nen, generalment, generalment. I jo la meva filla a la seva edat la veia més madura, tot i que fan el mateix, eh?" (*Dona 8*).

Un cop analitzades les dades i els comentaris puc confirmar la hipòtesi plantejada on els progenitors amb filles serien menys restrictius en cas de ser nen, i viceversa. Tot i el baix nombre de persones que variarien la seva permissibilitat, només sis dels trenta entrevistats, tots els seus testimonis corroboren la meva afirmació. Els tres testimonis de progenitors amb fills declaren que serien més restrictius en el cas de tractar-se d'una nena, independentment del gènere dels progenitors. En el cas d'aquells amb nenes succeeix al contrari, serien més permissius en cas de ser nens, també independentment del gènere dels pares i mares.

e) Què fa patir als progenitors?

La figura 74 mostra com les tres categories amb majors resultats difereixen segons el gènere. Les dones tenen en la categoria “por de patir una agressió”, la més destacada amb un 45,2%, seguida del trànsit amb un 41,2% i pel darrere, amb un 7,9% que els infants són massa petits per deixar-los anar sols. En els homes, el trànsit és la primera, amb percentatges lleugerament superiors a la por per una agressió, un 40,6% i un 39,4%, respectivament. Les categories altres i no contesten, en el cas de les dones, representen un 5,7% i en els homes un 10,8% de les respostes.

Figura 74. Principals preocupacions dels progenitors per deixar anar o no, sols als seus infants segons gènere (%).



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes de l'enquesta.

La taula 89 sintetitza les respostes de les entrevistes en les mateixes categories que inclou l'enquesta per tal d'afavorir la seva anàlisi comparativa. En aquest cas he afegit la categoria, “no en detecta cap”, no inclosa a l'enquesta i que degut als testimonis obtinguts ha estat necessària.

Les dades obtingudes de l'enquesta mostren una major preocupació de patir agressions i perill del trànsit en tots dos gèneres. En les dones, aquests dos trets queden reflectits per les entrevistades, on nou de les setze que van participar declaren patir per perill d'una agressió i quatre pel trànsit. Entre els homes també es corroboren les dades de l'enquesta essent pels entrevistats la por d'una agressió i del trànsit les més destacades. No puc comparar el fet de no detectar-ne cap però crec que es podria contrastar amb les opcions altres o no contesta, de l'enquesta, perquè es podria establir cert paral·lelisme en les dades, ja que en el col·lectiu masculí representa el doble que en el femení. Tot i aquesta similitud no es pot confirmar amb rotunditat degut a les limitacions comentades anteriorment (Taula 89).

Taula 89. Principals preocupacions dels progenitors entrevistats per deixar anar o no, sols als seus infants segons gènere i nacionalitat (xifres absolutes).

	Dones		Homes	
	Comunitàries	Extracomunitàries	Comunitaris	Extracomunitaris
Perill trànsit	3	1	2	0
Por d'agressions	6	3	2	1
Fills massa petits	1	0	1	0
Altres	0	0	0	1
No en detecta cap	2	0	2	5
Total	12	4	7	7

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes de les entrevistes.

Les dues dones que han declarat no tenir cap preocupació, són comunitàries. La primera explica que el propi infant vol anar acompanyat i no li agrada massa anar sol, en el segon, no té cap preocupació però que ha de ser a prop de casa o l'escola. Per tant, no és un tema d'inquietuds personals sinó de proximitat en dos dels tres casos:

“A ella quan li vam plantejar no li agradava ni una opció ni l'altre, no li agradava ni quedar-se al niu ni anar sola. No per sentir-se petita, o insegura sinó simplement per anar acompanyada, i ara a les tardes quan molts dies seguits no puc venir a buscar... a vegades m'ho diu: “Jolines una altra vegada”. (Dona 1).

“Quiero que él aprenda a ir solo, es un rato al mediodía que, que te da más tranquilidad, y él va para allá solo y se viene luego a casa, que vivo al lado, o sea, que se viene solo para casa y de casa se va para el cole. Él tiene bastante, bastante..., todo cercano pero... De momento todo cerca, él hace básquet en las Franqueses, (a l'altre punta d'on viu), ahí no va solo (rotund).” (Dona 4).

Entre els homes que no detecten cap perill o preocupació alguns ho relacionen amb un tema de proximitat, d'altres perquè tenen confiança en els seus infants i en alguns casos per un entorn veïnal familiar i segur:

“Al colegio y a la natación se va sola porque está cerca, están a dos o tres calles, y siempre va en compañía de amiguitas, que son de por aquí y van juntas... Yo a mi hija hasta 4º grado la he llevado y la he ido a buscar, en 5º grado le he dado media soltura y ya recién en 6º grado va sola.” (Home 9).

“Si es lejos, eso nunca, ni pensarlo, nunca eh? Él solo en el barrio.” (Home 12).

“(...) pero como lo veo un poquito responsable y que controla... tengo confianza y son capaces de cruzar y hacer las cosas bien.” (Home 8).

“Yo tengo confianza en que es muy responsable y no se me va a ir a cualquier sitio. Y antes de eso ya llama y pregunta” (*Home 13*).

“Per aquí pel barri ja fa... des dels 7 o 8 anys fan coses sols, perquè tenim la sort de estar enmig de la zona peatonal i això afavoreix molt. A més a més com la família treballa aquí al costat, dona certa seguretat..., els veïns et coneixen, els comerços i la gent que treballa per aquí et coneixen” (*Home 7*).

A continuació ofereixo alguns dels comentaris de progenitors que han respost en les altres categories: perill del trànsit, por d'una agressió i fills massa petits:

“Porqué... desconfío más del tráfico que no de la delincuencia. El tráfico está muy mal, solo... solo al mediodía viene solo.” (*Home 11*).

“Por miedo... de inseguridad, de que le pueda pasar algo. Vi cosas de que raptan a niños y estas cosas... y por eso.” (*Home 10*).

“Inseguridad de lo que le pueda pasar, tanto en mi barrio como en el centro, no estoy tranquila.” (*Dona 2*).

“Risc de trànsit, no. Personal, de les persones, inseguretat ciutadana...” (*Dona 6*).

“Por la edad, tiene solo 10 años y... por... bueno...creo que mientras yo pueda llevarlo prefiero llevarlo yo. Creo que forma parte de las responsabilidades de los padres llevar a los hijos al colegio.” (*Home 6*).

“Jo penso que amb 10 anys no té edat encara per decidir... no es queda mai sola al parc, sempre tenim una lluita perquè alguna amiga es queda sola en el parc..., jo penso que amb 10 anys encara és molt prompte, afortunadament és molt innocent... molt innocent” (*Dona 13*).

f) Aquí a prop et deixo, més enllà no... distància com a requisit d'autonomia

L'anàlisi dels motius o situacions per permetre o no, aquesta autonomia, en les figures 46 i 47 de l'eix d'autonomia, mostren una connotació de proximitat entre el domicili i l'escola com un requisit per poder anar sols. Alguns dels testimonis anteriors i els oferts a continuació fan palesa aquesta importància de la distància dels desplaçaments i com en cas de ser realitzats en l'entorn proper de casa, de l'escola o d'altres activitats

que realitzin els infants tenen la llibertat per anar sols, i en cas de ser llunyans són més reticents:

“El colegio está cerca de casa y por eso les dejo...” (*Home 8*).

“L’escola està molt a la vora relativament, jo confio en ell en el trajecte a l’escola però anar, per exemple, al cinema, que està molt lluny i ha de creuar molts carrers importants em fa una mica de por... Si està pròxim és més factible. Si és un trajecte curt d’un radi curtet sí que es mou, si està més lluny són més reticents a que vagi sol.” (*Dona 8*).

“Potser si l’escola estigués a un carrer a prop, doncs la nena vindria sola, però com que estem a l’altre punta de Granollers doncs no...” (*Dona 11*).

“No té una escola propera al barri, això també és un handicap. És una qüestió de proximitat, està lluny.” (*Dona 15*).

“Si està cerca va sola...” (*Dona 16*).

A continuació incloc l’opinió que tenen els progenitors respecte a la proximitat com a factor per escollir l’escola. He decidit analitzar la pregunta del bloc 5 de les entrevistes: “Per escollir l’escola del seu fill/a la proximitat va ser el criteri principal o van ser altres?”, perquè he considerat interessant conèixer si és un aspecte a considerar en l’elecció de l’escola, donat que és un requisit per a molts dels progenitors per atorgar una certa autonomia als seus infants.

Els criteris que van seguir els progenitors per escollir l’escola dels seus fills i filles tenen en compte la proximitat però hi ha altres factors que també són determinants. Com mostra la taula 90, tretze dels trenta entrevistats creuen que l’escola ha d’estar propera a casa, a la feina o a casa dels avis o familiars. Sis progenitors van escollir l’escola per la qualitat d’aquesta, ja sigui per un projecte educatiu que els interessava en el seu moment, o bé, com alguns dels testimonis recollits indiquen per la fama de que una escola és millor que una altre. Entre els extracomunitaris el fet de tenir familiars al centre és un factor important per escollir l’escola, tret que entre els comunitaris no ho és. Dins d’altres motius incloc aquells que no són recollits en les categories prèvies, o bé no precisen les raons de la seva elecció: progenitors que diuen que és important però que quan la van escollir no ho van tenir en compte i potser ara sí, altres que volien una escola pública estigués on estigués, o els que comenten que creuen que hauria de ser important establir els punts per proximitat, però realment no em responen a la meua pregunta (*Taula 90*).

En general, el factor proximitat és més important entre els extracomunitaris ja que és el més declarat entre els entrevistats i entrevistades. En el cas dels comunitaris tant la

proximitat de l'escola com la qualitat d'aquesta són els dos elements a considerar en l'elecció de col·legi. Per tant, a la vista dels resultats la proximitat és important però no determinant per escollir l'escola.

Entre els comunitaris la proximitat per set dels dinou progenitors va ser el seu criteri, entre els extracomunitaris, sis d'onze la van triar per estar propera. Pels comunitaris la qualitat de l'escola és un factor pràcticament igual d'important que la proximitat, són dos menys els que van escollir per aquest motiu. En el cas dels extracomunitaris només un sol cas declara haver-la escollit perquè era una bona escola i dos la van triar perquè tenien familiars estudiant al col·legi (*Taula 90*).

Taula 90. Criteris per escollir l'escola on estudien els seus infants.

	Dones		Homes	
	Comunitàries	Extracomunitàries	Comunitaris	Extracomunitaris
Per proximitat	4	3	3	3
Qualitat escola	4	0	1	1
Familiars al centre	0	1	0	1
Altres motius	4	0	3	2
Total	12	4	7	7

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes de les entrevistes.

A continuació ofereixo alguns dels testimonis que justifiquen l'elecció d'escola per la proximitat al seu domicili, a la feina o a casa de familiars, per la qualitat de l'escola, perquè tenien familiars estudiant prèviament o d'altres motius més específics :

“En mi caso sí que fue un criterio porqué buscamos lo que está más cerca. Sí, sí, sí que fue un criterio. Nosotros al ser de fuera yo creo que los colegios están bastante bien todos los colegios, sabes? Por eso a la hora de buscar... prácticamente los niveles son todos los mismos, y a la hora de mirar sí que he mirado que este cerca” (*Home 2*).

“Es importante, pero no porqué este cerca de mí casa, sino porqué está al lado de la casa de mi suegra. (riu). Como yo tenía el horario que tenía era la que se encargaba de darles de comer y eso. En este caso sí, que estuviera cerca de mis suegros, quizás la principal... eso, la proximidad” (*Home 4*).

“No, no. Nosaltres quan vam triar l'escola, la proximitat no va ser el principal criteri. Teníem clar que havia de ser cap al centre perquè com treballa en el centre si, allò típic que et truca algú pues que no hagués d'anar a Can Bassa o Can Gili, a buscar a la criatura. Perquè el meu home treballa fora de Granollers i semblava que havia de ser jo la que tindria que anar i també que l'escola havia sentit parlar. Aquests van ser els criteris.” (*Dona 1*).

“La proximidad no, escogimos este colegio porqué cuando llegamos a Granollers nos lo aconsejaron. Pedí que me ayudasen y me dijeron que éste era bueno” (*Home 3*).

“Això seria l'ideal, que tu l'escola que triessis pels teus fills fos la de proximitat. El problema és que no tries la de proximitat pel tema de la qualitat, que no a totes hi ha la mateixa qualitat...” (*Dona 6*).

“Estaban sus primos y familia, con la familia... que estuvieran con gente conocida que si pasa emergencia lo pueden coger y estar allí...” (*Home 5*).

“(...) elegir el colegio lo importante es que le enseñen para que aprenda... y que no haya racismo, es lo más importante” (*Home 1*).

“Si que hi ha famílies que agafen l'escola per proximitat, però n'hi ha d'altres que són bojos com nosaltres que trien l'escola de més lluny, però bueno, tot això és evolutiu perquè jo ara tinc molt clar, després de l'experiència d'altres escoles que hem visitat per diferents motius de què no hi ha cap escola que sigui la ideal i el que et diuen és una cosa i el que es fa és una altra” (*Dona 15*).

Per últim, contrasto als pares i mares que declaren que un requisit per atorgar autonomia als seus fills i filles és aquesta proximitat dels desplaçaments que realitzen, amb el criteri que van seguir per escollir una escola. D'aquesta manera vull veure si hi ha coherència entre la permissibilitat que donen i l'escola que van triar. Disset dels trenta entrevistats (*Home 2, 4, 7, 8, 9, 12 i 13; Dona 1, 4, 7, 8, 11, 13, 14, 15 i 16*) els he analitzat en funció de les seves respostes en aquestes dues qüestions.

La majoria dels fills i filles dels progenitors entrevistats que van sols a l'escola i gaudeixen d'una certa autonomia tenen en comú el fet de tenir propera l'escola. Al comparar l'autonomia i els criteris per escollir l'escola un total de nou persones entrevistades declaren haver triat l'escola per la seva proximitat produint-se una correspondència entre els dos factors analitzats. Tot i així el cas de l'home 4, que va escollir el col·legi perquè era proper a la casa dels seus sogres i provoca que hagi d'acompanyar al seu fill a l'escola ja que aquest li queda lluny. Un altre dels resultats obtinguts és el contrari, infants que degut a la llunyania de l'escola no gaudeixen d'autonomia per anar sols i és confirmat pels seus progenitors els quals van escollir l'escola per una raó diferent a la proximitat, ja sigui per una qüestió de qualitat, fama o projecte educatiu. Entre les entrevistes realitzades es produeixen excepcions com la dona 14, analitzada anteriorment, que tot i tenir l'escola al costat de casa i haver-la triat per aquest motiu no atorga autonomia als seus infants per les seves vivències personals, o bé l'home 2, que declara voler acompanyar al seu fill fins que aquest sigui prou gran i ja no vulgui que l'acompanyin. Així doncs, en base als testimonis recollits puc establir una certa correspondència entre els infants que van sols a l'escola i el fet

que els seus pares i mares triessin aquesta per la seva proximitat i no pas per una altre raó.

g) Fent memòria... autonomia dels progenitors i infants a la mateixa edat

En aquest apartat comento les preguntes relacionades amb la temàtica històrica de la mobilitat. Concretament analitzo la pregunta 13 de l'enquesta als progenitors: "Creu que va tenir més o menys oportunitats per sortir sol o sola en comparació amb el seu fill o filla actualment?" complementada amb la primera del bloc 3, del guió d'entrevistes: "Quins aspectes destacaria quan vostè tenia l'edat del seu fill o filla, en relació a la seva pròpia llibertat de moviments (anar a l'escola, al parc, a jugar, etc...)?".

Aquí demano als progenitors que facin memòria i s'ubiquin en la mateixa edat dels seus infants per tal de que comparin quina autonomia gaudien ells i quina els seus fills i filles. L'objectiu, és obtenir testimonis que permetin veure una evolució dels desplaçaments a Granollers, sempre i quant l'infant i el progenitor comparteixin el mateix espai. Un altre objectiu és establir una possible correspondència entre l'autonomia gaudida i atorgada.

Abans d'exposar els resultats vull comentar que les respostes de la pregunta 13 han estat recodificades per tal de simplificar les dades i fer-les més comprensibles. Aquesta modificació consisteix en agrupar les cinc possibles categories de resposta (moltes més, més, les mateixes, menys i moltes menys) en tres, que són: més, les mateixes i menys. La categoria "no sap/no contesta" no ha patit cap transformació i és igual que les dades originals obtingudes.

Els progenitors, sense distincions de gènere, declaren haver gaudit de més oportunitats per anar sols que els seus infants avui dia. Com mostra la taula 91 tant les dones com els homes presenten percentatges superiors al 60% per la categoria més oportunitats. Gairebé un 25% dels homes i un 20% de les dones, creuen que van gaudir de les mateixes opcions que els seus fills i filles, actualment. Aquells que han declarat menys possibilitats d'anar sols que els seus infants són una minoria i representen el 12,7% de les dones i el 10,3% dels homes.

Taula 91. Oportunitats gaudides d'anar sols dels progenitors a la mateixa edat que els seus infants, segons gènere (%).

	Dona	Home
Més	65,4	62,7
Iguals	19,9	24,6
Menys	12,8	10,3
NS/NC	1,9	2,4
Total	100	100

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes de l'enquesta.

Per donar resposta a la meua idea que els progenitors que van gaudir de més llibertat també l'atorguen, ofereixo la taula 92. A partir de les dades de l'enquesta es pot comprovar com aquesta és refutada. Tant els pares com les mares enquestades que han respost tenir més oportunitats d'anar sols de petits, són més restrictius que aquells que van gaudir de menys opcions d'autonomia. Aquests últims són el grup que presenten percentatges més elevats en la categoria "sempre", un 22% les dones i un 15,4% els homes. Per contra, els que més autonomia gaudien de petits i petites són els tenen els valors més baixos en la categoria "sempre", amb un 5,2% les dones i un 3,8% els homes.

Taula 92. Permis dels progenitors per deixar anar o no sols als seus fills i filles pel carrer segons gènere i oportunitats gaudides d'anar sols a la mateixa edat (%).

	Dona			Home		
	Més	Iguals	Menys	Més	Iguals	Menys
Mai	31,0	18,8	9,8	19,0	29,0	15,4
A Vegades	63,8	75,0	68,3	77,2	61,3	69,2
Sempre	5,2	6,2	22,0	3,8	9,7	15,4
Total	100	100	100	100	100	100

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes de l'enquesta.

La taula 93 confirma les dades generals resultants de l'enquesta on la majoria de progenitors declaren, independentment del gènere, haver gaudit de més llibertat o d'oportunitats d'anar sols que els seus infants. En el cas de les dones, atenent a les xifres, sembla que les mares que no van gaudir de certa autonomia permeten més autonomia als seus infants ja que de les tres entrevistades classificades en aquest grup, dues responen "a vegades" i una "sempre". En el cas de les que van tenir més opcions d'autonomia la categoria mai supera a sempre en un cas. Pels homes no es pot contrastar de cap manera perquè no hi ha cap cas que respongui menys i per tant no permet contrastar informacions. Tot i així dintre dels que han respost "més", pràcticament la totalitat dels pares, l'opció sempre és lleugerament superior a les altres dues en un cas, però no és significatiu ni tampoc definitiu. En les dones es podria refutar ja que aquelles amb més oportunitats gaudides semblen més reticents que les que han tingut menys opcions d'anar soles, però com en els homes, calen de més testimonis per afirmar-la o desestimar-la.

Taula 93. Permis dels progenitors per deixar anar o no sols als seus fills i filles pel carrer segons gènere i oportunitats gaudides d'anar sols a la mateixa edat (xifres absolutes).

	Dona			Home		
	Més	Iguals	Menys	Més	Iguals	Menys
Mai	3	0	0	4	1	0
A Vegades	7	1	2	4	0	0
Sempre	2	0	1	5	0	0
Total	12	1	3	13	1	0

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes de les entrevistes.

En les entrevistes realitzades la resposta a aquesta pregunta també inclou els motius o justificacions del perquè responen més, menys o igual. En aquest sentit he comptabilitzat entre tots els entrevistats aquells que justifiquen el fet de gaudir d'una major o menor autonomia en funció del lloc on han viscut. És a dir, aquells que pel fet de viure en un altre país, en un entorn diferent a l'actual, urbà o rural, o bé per la grandària del municipi on vivien, un poble petit o una ciutat més gran, coincideixen en que és aquesta la principal raó de tenir més, iguals o menys oportunitats d'anar sols.

Un total de tretze progenitors han justificat que el lloc on residien de petit condiciona afavorint o reprimint, la seva autonomia. Sis entrevistats justifiquen la seva major o menor autonomia respecte als seus fills i filles perquè quan ells eren petits hi havia un sentiment de comunitat o de barri, on tothom es coneix i tothom "vigila", diferent de la d'avui dia i que alguns declaren que ja no veuen. Alguns d'aquests testimonis els presento a continuació:

"Yo tenía más, más libertad. Donde yo nací era un pueblo, donde no hay coches, no hay motos, no hay delincuencia, no hay robar y esto de niños no hay allí... Todo el pueblo son familiar, conocido, nos conocemos y si ven al niño allí dicen: este como está tu padre o tu madre? Te llaman por el nombre de tu padre... es pueblo pequeñito" (*Home 1*).

"Yo me he criado en la calle, a la que salías a la calle y veías niños por todos lados y te estoy hablando del centro de Barcelona, vale? Que te podías juntar a lo mejor en una tarde, allí jugando en la calle, no en un parque y tal por qué no había parques, el parque más cercano lo tenías a 6 calles, en la calle jugando entre los coches y nos podíamos juntar allí 20 o 30" (*Home 3*).

"Yo jugaba más en la calle, bajaba con mis hermanos sola y si, esto sí... y siempre jugando en la calle hasta muy tarde y fue llegar aquí... De todas maneras hasta los 11 años vivía en un pueblo de Sevilla y allí estaba mucho en la calle, fue llegar a Granollers y no me dejaban ir a la calle" (*Dona 2*).

“Sí porqué antes no se vivía con tanto peligro de que te... en mi país yo me iba sola al colegio y me quedaba bastante retirado. Yo iba sola al colegio, volvía sola, nos mandaban hacer recados, o sea que nos movíamos de un sitio a otro” (*Dona 5*).

“Allí hay inseguridad pero no tanta como aquí. No roban a los niños, tengo amigos de Argentina y quedamos para comer y siempre sale el tema porque tienen una hija de la misma edad que la mía. Cuando conversamos siempre coincidimos que tanto en Bolivia como en Argentina a su edad (11) las cosas no eran así” (*Dona 16*).

“Yo tenía más, más... autonomía. Menos tráfico, más barrio, más de antes. Ahora no se lleva eso...” (*Home 11*).

“Jo no tenia més llibertat, el que passa es que també és veritat que quan jo era petita, vivia en un bloc d'edificis que eren quatre i tenien un pati comú a baix. Això permetia el fet de baixar a jugar, però sempre dins d'una zona tancada..., això potser era una mica més gran que ella” (*Dona 13*).

Les oportunitats gaudides pels infants estan condicionades pel seu entorn proper i pels progenitors, però amb la gran diferència que els pares i mares avui dia, majoritàriament tenen una sensació d'inseguretat que condiona la seva percepció fent-los més restrictius. La televisió i les notícies que veuen i escolten també surten reflectides en les entrevistes i són més d'un i d'una, els que comenten casos de segrest o agressions a menors que han vist o escoltat en algun medi informatiu, sempre més enllà de l'àmbit de Granollers. També hi ha entrevistades i entrevistats que declaren haver patit alguna agressió o intent de robatori o d'algun cas conegut. Tot i així la major part de les persones entrevistades parlen en general i no tant de casos concrets o puntuals. Aquesta accessibilitat a la informació i el fet que avui dia t'informes pràcticament en temps real del que pot passar a qualsevol part del món, pot no afavorir l'autonomia dels infants creant més inseguretat, situació contrària a la que es vivia quan ells eren petits, com destaquen alguns dels entrevistats:

“Puede que hubiera inseguridad pero no la percibía, o bien no había el torrente de información que hay ahora. Yo siempre recuerdo la frase de mi padre: Te han visto. Y yo le preguntaba quién me ha visto y él siempre me decía: es que yo conozco mucha gente... y con eso tú ya sabías que estabas controlado....” (*Home 4*).

“Veías a niños en la calle y no pasaba nada, claro que pasarían cosas, me imagino, pero no como ahora, o no te enterarías tanto, porqué no había el acceso a la información que hay ahora... había como más tranquilidad, mi madre estaba más tranquila porque si no era fulanito era benganita quien vigilaba a los niños, y estabas siempre rodeado de más niños, no estabas solo.” (Home 6).

“Jo crec que la inseguretat ha estat sempre però ara se sap i abans no se sabia.” (Dona 8).

“Porque oyes muchas cosas, antes quizás igual pasaban pero no te enterabas tanto. Ahora oyes de todo, que si el diario, que si las noticias constantemente: Que si un niño ha desaparecido en tal sitio...” (Dona 10).

h) Què és pot millorar a Granollers? Mesures facilitadores d'autonomia infantil

En aquest darrer apartat incloc aquells aspectes que els progenitors creuen que podrien facilitar la mobilitat dels seus infants o no ser tan reticents per deixar-los anar sols. En aquest cas analitzo les respostes donades en el qüestionari dels progenitors a la darrera de les preguntes formulades: “Quins elements creus que haurien de millorar a Granollers per tal de que els infants puguin anar sols?”. Aquestes respostes seran contraposades amb les rebudes pels entrevistats: “Quins aspectes creu que ajuden o que poden ajudar a facilitar la llibertat de moviments dels infants? Podria fer una valoració, crítica o positiva”.

Les respostes obtingudes dels progenitors en les enquestes, un total de 450, les he reclassificat en vuit categories principals tal com són presentades a la taula 94. En aquesta es presenten les respostes segons el gènere dels progenitors per tal d'analitzar possibles diferències entre els aspectes que els pares i mares consideren que poden millorar o facilitar l'autonomia dels infants. Abans d'oferir els resultat procedeix a especificar les vuit categories establertes:

- **Millores en carrers:** Totes les respostes que ofereixen algun tipus de modificació en l'entorn urbà o en la morfologia dels carrers com a possible element per afavorir l'autonomia dels infants són incloses. Ampliar la zona de vianants, modificar els horaris de càrrega-descàrrega, més senyalització, millorar la visibilitat dels passos de vianants, més il·luminació, més ressaltos per reduir les velocitats són exemples de les respostes obtingudes.
- **Més seguretat (trànsit):** Mesures i respostes que fan referència a més vigilància policial relacionada amb els vehicles i la seguretat vial: més policia en les

entrades i sortida de les escoles, més control de la velocitat dels vehicles, etc., són algunes de les incloses en aquesta categoria.

- **Més seguretat (social):** He inclòs aquelles respostes més relacionades amb temes de delinqüència. Majoritàriament aquestes són genèriques, menys delinqüència i més seguretat, però també d'altres més específiques, més control en parcs o places conflictives, però totes relacionades amb aspectes d'inseguretat ciutadana.
- **Més policia (sense especificar):** En aquesta s'inclouen gran part de les respostes on tan sols declaren com un element important més policia i per tant no he pogut determinar cap àmbit concret, creant-ne com a resultat una categoria més.
- **Més civisme:** En aquesta categoria respostes relacionades amb el comportament o les conductes de conductors i vianants han estat incloses. Conductors més respectuosos, comportament de la gent, conscienciació de conductors i vianants, mentalitzar a la gent, més civisme dels conductors, més cultura viària, són alguns dels testimonis obtinguts.
- **Millores en transport públic i foment de la bicicleta:** Les respostes específiques d'aquesta temàtica han estat incloses. Adequar carrils bici, autobusos amb millors horaris, carrils bici que funcionin, carrils bici ben senyalitzats i que portin a un destí, més autobusos són alguns dels comentaris recollits.
- La categoria **altres** inclou aquells progenitors que han respost mesures que no he pogut classificar en les anteriors i aquells que detecten més d'un aspecte pertanyent a diferents categories. Aquests darrers són classificats en una categoria degut a que una classificació de resposta múltiple comportaria perdre de vista els progenitors com a conjunt poblacional i serien les pròpies respostes el subjecte d'anàlisi.
- La darrera de les categories és **no sap, no contesta**. Tots aquells progenitors que no han volgut contestar la pregunta i l'han deixat en blanc són inclosos.

Com mostra la taula 94 hi ha diferències de gènere entre els progenitors enquestats respecte als elements destacats. Per les dones la categoria més destacada són les "millores en carrers" amb un 20,4%. Al darrere d'aquesta, les tres relacionades amb la seguretat: trànsit (17,4%), més policia (14%) i social (9,3%) són les més destacades. Entre els homes, la categoria "més policia sense cap tipus de distinció", és la que major percentatge obté amb un 20,6% dels enquestats. Gairebé en la mateixa proporció

consideren les "millores en carrers" amb un 19,8%. Per sota aquestes dues, "altres" i la seguretat en el trànsit amb un 13,5% i un 12% dels enquestats respectivament. Els pares responen en major mesura que les mares aquesta pregunta del qüestionari, un 14,4% vers el 17,1% de les dones.

Els resultats mostren concordança amb les principals preocupacions que detecten els progenitors. Agrupant les tres categories relacionades amb la seguretat i la categoria de "millores en carrers", totes quatre associades amb temes de seguretat, es pot observar com en el cas del col·lectiu femení representa un 61,6%, i en el masculí, un 60%. Així doncs, la majoria dels aspectes a millorar a Granollers per facilitar la mobilitat dels infants declarats estan relacionats amb la seguretat d'aquests, respecte el trànsit o per por de patir alguna agressió o incident. Aquests resultats no m'han sorprès ja que és normal que els elements que destaquin els progenitors intentin solucionar o pal·liar els problemes o preocupacions que ells detecten.

Els motius "més civisme" i "millores en el transport públic i foment de la bicicleta" em semblen interessants d'analitzar ja que tan sols un 13,4% de les dones i un 11,1% dels homes han respost algun d'aquests elements. Entre aquest percentatge de progenitors és probable que la seva preocupació principal no sigui la inseguretat dels seus infants en el sentit de patir alguna agressió o un accident. Aquests destaquen que millores en la planificació dels horaris dels transports públic o més disponibilitat d'autobusos, així com el propi comportament de la gent en general, que siguin més respectuoses, no tan sols els conductors i conductores sinó també els vianants són els elements que podrien facilitar una major autonomia dels infants (*Taula 94*).

Taula 94. Aspectes que poden millorar la mobilitat dels infants segons gènere dels progenitors enquestats (%).

	Dona	Home
Millores en carrers	20,4	19,8
Més seguretat (trànsit)	17,4	11,9
Més policia (sense especificar àmbit)	14,0	20,6
Més seguretat (social)	9,3	8,7
Més civisme	8,7	4,8
Millores en transport públic i foment bicicleta	4,7	6,3
Altres	8,4	13,5
NS/NC	17,1	14,4
Total	100	100

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes de l'enquesta.

Comparant els resultats de l'enquesta amb els obtinguts de les entrevistes als progenitors gairebé totes les respostes de les persones entrevistades les puc classificar en la categoria altres, ja que pocs entrevistats i entrevistades responen una única mesura o aspecte. La resta ofereixen varietat de mesures i millores que podrien

facilitar la mobilitat dels infants a Granollers. Per aquest motiu la taula 95, recull els testimonis de les entrevistes, no inclou la categoria no sap no contesta.

Els resultats obtinguts mostren que les millores en els carrers, on s'inclouen ressaltos, més semàfors, voreres més amples entre d'altres opcions, són aquells més declarats entre les persones entrevistades. El segon tret més destacat és el civisme tant de conductors com de la gent en general, tret que en els qüestionaris és minoritari. Puntualitzo que de les respostes rebudes per aquesta categoria sis dels dotze entrevistats han respost en primer lloc el civisme, per a la resta, és declarada en segon o tercer lloc. Les mesures relacionades amb el transport públic i la bicicleta és la tercera més comentada però només dues entrevistades la responen com a primera opció. Les categories relacionades amb la seguretat en qualsevol de les seves vessants són les que menys comentaris han rebut i es situen per darrere de les tres comentades anteriorment (*Taula 95*).

Aquests resultats contrasten amb els obtinguts dels qüestionaris on les categories relacionades amb la seguretat són les que representen a un major nombre de les persones enquestades. És interessant el fet que entre les persones entrevistades n'hi ha sis que especifiquen que no cal més policia per millorar la mobilitat dels infants a Granollers testimonis oposats als dels qüestionaris.

Taula 95. Aspectes que poden millorar la mobilitat dels infants segons gènere dels progenitors entrevistats (xifres absolutes).

	Dona	Home
Millores en carrers	8	8
Més seguretat (trànsit)	2	2
Més policia (sense especificar àmbit)	2	2
Més seguretat (social)	1	2
Més civisme	8	4
Millores en transport públic i foment bicicleta	4	3
Altres	4	2
Total mesures declarades	29	23

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes de les entrevistes.

A continuació ofereixo els testimonis més significatius de les diferents categories establertes. L'ordre dels comentaris és el mateix que les categories emprades a la taula 95:

“Yo creo que todo el centro debería estar plagado de semáforos, baches, de cedas el paso, los cedas el paso están siempre... mal ubicados... El tráfico y los aparcamientos están todos fatal... fatal. Más semáforos, más baches, más señales de tráfico...” (*Home 11*).

“Que hayan aceras un poco grande, más ancha, para que pueda caber los carritos...” (*Home 12*).

“Fer passos de vianant amb ressalts o que obliguessin d’alguna manera a minorar la velocitat dels vehicles i que ressaltin la prioritat dels vianants” (*Dona 3*).

“Más semáforos de estos que puedes clicar para que... puedas pasar” (*Dona 14*).

“Si tots tinguéssim civisme, també estaríem més segurs, més confiats...” (*Dona 8*).

“Aquí en general, en Canovelles la gente no respetamos, si tenemos que cruzar cruzamos, no como en Barcelona que la gente respeta, no sé si porque es doble vía o son más grandes y tienen miedo a que los coja un coche, o porque la gente está más mentalizada. Como aquí somos tantos inmigrantes extranjeros puede que no estemos acostumbrados a este tipo de reglas o leyes, entonces nos da un poco lo mismo y vamos a nuestro ritmo” (*Dona 16*).

“Ara mateix els carrils bici son inútils, només hi ha a la riera, per la zona esportiva i per passejar al costat del riu. S’ha de tenir en compte l’ús de la bici, nosaltres anem molt sovint en bici al cole, tots amb la bici i no està prou bé” (*Home 7*).

“Lo del transporte urbano... si hubiese esa conexión con los institutos y colegios, más frecuencia y mejores precios, por qué no está muy bien aquí” (*Dona 2*).

“Home, m’agradaria trobar-me més policia pel carrer, eh? M’agradaria, per començar” (*Dona 15*).

Inclou també alguns comentaris contraris a la implementació de més policia al carrer:

“Yo no diría que hace falta policía, mi mujer se entera de todo lo que pasa por aquí y siempre que pasa algo ha habido policía” (*Home 8*).

“Policía... no. Gente que respeta las señales, si la gente respeta policía no hace falta” (*Home 12*).

“Més policia no t’ho diria, policia no vaja... ja n’hi ha prou de policies jo crec” (*Dona 9*).

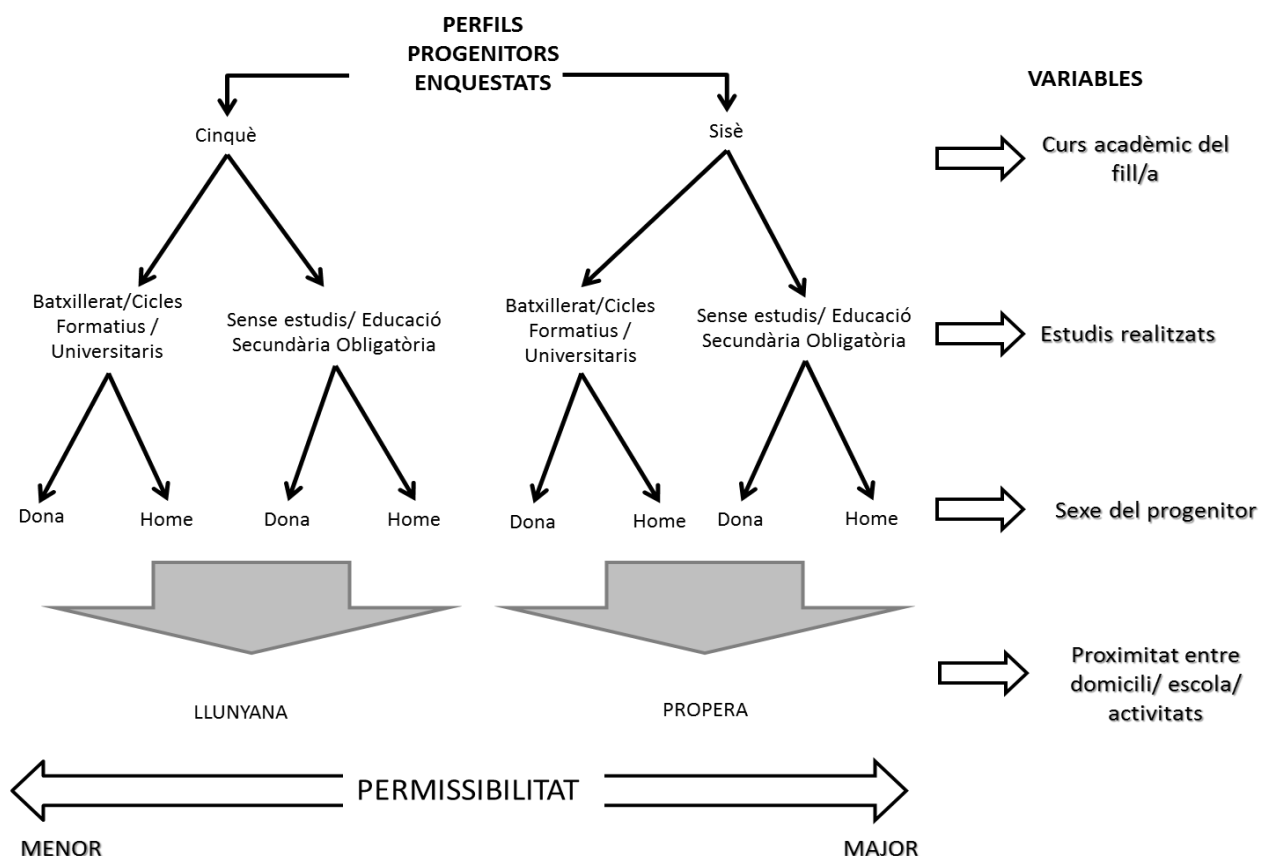
i) Perfilant als progenitors segons la seva permissibilitat

En aquest darrer apartat dels progenitors comparo els perfils resultants dels qüestionaris i de les entrevistes realitzades. Aquests els he categoritzat en funció de l’autonomia que permeten als seus infants. L’objectiu és contrastar quines variables són les més determinants en la permissibilitat dels progenitors i analitzar una possible correspondència entre les persones entrevistades i les que van respondre el

qüestionari. Cal puntualitzar que els resultats estan condicionats per les dades obtingudes i les limitacions comentades amb anterioritat per a cadascuna de les metodologies aplicades. Les dues figures elaborades, figures 75 i 76, representen els perfils obtinguts dels qüestionaris als progenitors i els resultants de les entrevistes, respectivament.

L'anàlisi dels perfils enquestats mostra com a variable més destacada el nivell acadèmic que cursen els infants, essent els progenitors de sisè curs més permissius que els de cinquè. Els estudis realitzats pels progenitors és la segona característica més definidora. Com s'ha comentat anteriorment, depenent del nivell assolit aquests atorguen major o menor autonomia als seus infants. Els progenitors amb estudis superiors (Batxillerat, Cicles Formatius i Universitaris) són més restrictius que aquells sense estudis o amb secundària obligatòria. El gènere dels progenitors tot i estar relacionat ho fa en un grau menor, comentat en l'arbre de decisió de l'indicador de permissibilitat (*Veure figura 72*). En aquest cas les mares són lleugerament més restrictives que els pares. La darrera de les variables és la proximitat que consideren els progenitors necessària per atorgar autonomia als seus infants respecte als desplaçaments cap i des de l'escola, o d'altres activitats i oci que realitzin. Per aquesta variables en cas de produir-se proximitat entre aquestes destinacions o motius els progenitors accedeixen més fàcilment a donar autonomia als seus fills i filles, però en cas de ser llunyans són més reticents i restrictius (*Figura 75*).

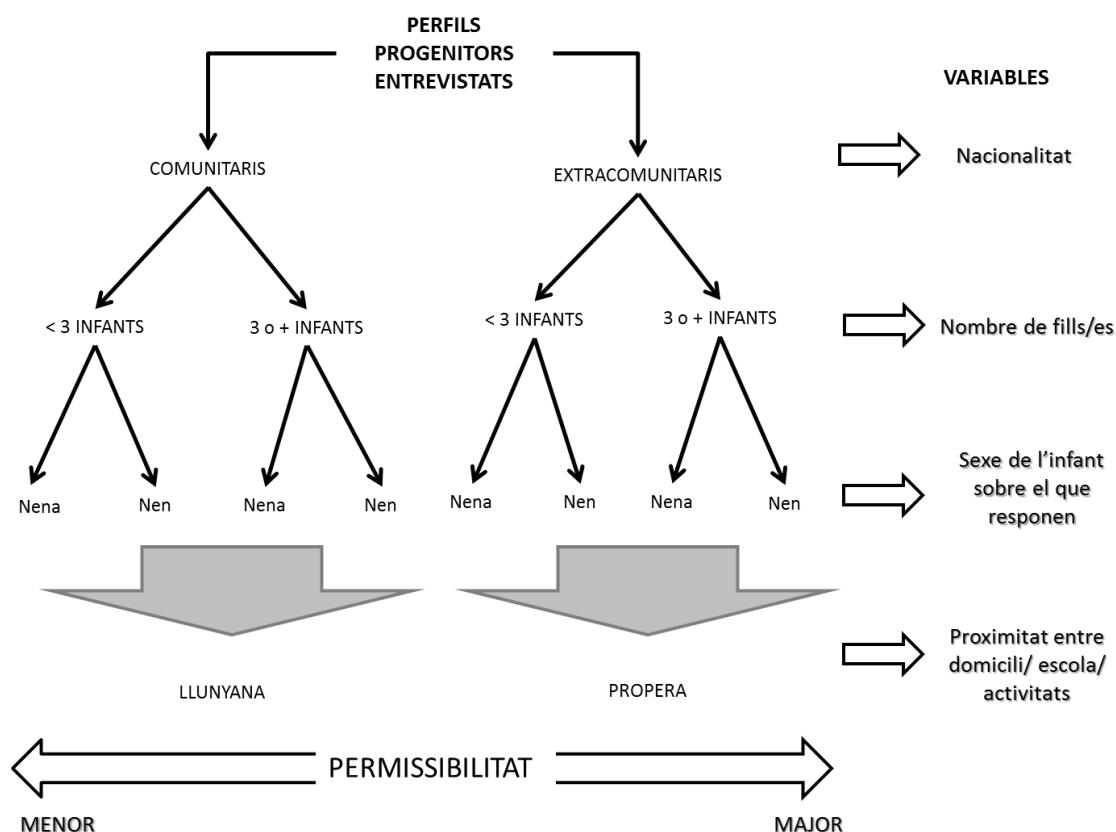
Figura 75. Perfils dels progenitors enquestats segons la seva permissibilitat.



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes dels qüestionaris.

La figura 76 difereix en les variables que es relacionen amb la permissibilitat dels progenitors entrevistats respecte als enquestats. Entre les persones entrevistades la nacionalitat, com ja he remarcat anteriorment, és la variable més determinant en la permissibilitat ja que els extracomunitaris atorguen més que els comunitaris. Aquesta data, és corroborada amb l'indicador d'autonomia infantil on els extracomunitaris obtenen més autonomia que els comunitaris, comentada amb anterioritat. La segona variable més destacada és el nombre de fills o filles que tenen els progenitors. En aquest cas hi ha diferència a partir dels tres fills o més, essent aquest més permissius vers aquells pares i mares amb menys infants. El fet d'establir aquesta xifra en tres està justificada perquè aquest nombre està considerat com a família nombrosa, sempre i quan no hi hagin fills discapacitats o orfes en el conjunt familiar. El gènere dels infants està relacionat menys significativament que les dues anteriors però no obstant, en el cas de tractar-se d'una nena els seus progenitors són lleugerament més reticents que si fos un nen. Aquesta afirmació és complementada amb la qüestió de gènere plantejada als pares i mares de nens si farien el mateix en cas de nena i a l'inrevés. La darrera de les variables és la proximitat del domicili a l'escola, i altres espais o equipaments on realitzin activitats confirmant-se, com entre els enquestats, que el fet d'estar a prop provoca que els progenitors donin més autonomia que no pas si l'escola, instal·lacions, parcs, etc., estan llunyans a la seva casa.

Figura 76. Perfils dels progenitors entrevistats segons la seva permissibilitat.



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes de les entrevistes.

j) Un punt de trobada? Comparant les visions dels dos col·lectius

En aquest darrer apartat comparo els comentaris i opinions obtinguts al llarg d'aquest eix de resultats de percepció dels infants i dels progenitors. La meua intenció es determinar possibles correspondències entre els aspectes que els agraden o els desagraden als infants, amb les preocupacions dels seus progenitors i alhora amb les possibles mesures per millorar la seva mobilitat.

Com s'ha comentat anteriorment els aspectes que declaren els infants són més positius que negatius. En aquest col·lectiu els comentaris positius o aspectes agradables de la seva mobilitat quotidiana fan referència als llocs d'esbarjo o d'oci i aquells on realitzen activitats, siguin esportives o acadèmiques: parcs, places, carrers, biblioteques, centres oberts, pavellons, piscines, camps de futbol, etc.) i sobretot si van amb amics o amigues molt millor. Aquests trets no m'ofereixen la possibilitat de buscar una correspondència amb els progenitors.

No obstant, els aspectes negatius sí que m'ofereixen aquesta opció. Detectar quines coses no els hi agraden als infants o li donen por em permet comparar aquestes amb les preocupacions dels seus progenitors i intentar establir una correspondència.

Els progenitors pateixen més per temes d'inseguretat ciutadana i possibles agressions als infants. Aquests a la vegada pateixen més per la por a passar per llocs determinats on ells detecten problemes diversos (trànsit, brutícia, manca d'il·luminació, persones sospitoses, etc.). Les pors i preocupacions dels infants i progenitors tot i semblar diferents es podrien interpretar com que són les mateixes, ja que la qüestió seria, que hi ha al darrere de la por de passar per un carreró mal il·luminat? Potser la por a ser agredit o patir un accident? Tot i no tenir la resposta amb exactitud és molt difícil interpretar la percepció dels infants i per tant, *a priori*, no puc establir una correspondència directa ja que les interpretacions de les preocupacions i percepcions d'inseguretat segons els col·lectius poden ser múltiples.

La majoria d'aspectes negatius o que els fan por als infants estan relacionats amb el fet de passar per cert carrer, plaça, parc, etc., sobretot si ho han de fer quan ja s'ha fet fosc. Aquests aspectes representen al doble d'infants que declaren por a persones i el triple que als de patir agressions. Així doncs, els infants es preocupen més per l'espai concret i les condicions d'aquest (net, ben il·luminat, voreres amples, etc.) i no semblen percebre la inseguretat de patir una agressió per part d'una persona. Aquest fet contrasta clarament amb les preocupacions dels progenitors que tenen com a més destacada el perill que els infants pateixin una agressió. El perill al trànsit és la segona, la qual tindria més afinitat amb la percepció dels infants, ja que aquests declaren com a negatius passar per indrets amb molt de trànsit.

En relació amb les mesures proposades pels progenitors per millorar la mobilitat dels infants a Granollers aquelles que es corresponen amb millores als carrers (voreres més amples, més il·luminació, més visibilitat dels passos de vianants i semàfors, etc.) són aquelles proposades que més sinèrgia tenen amb les pors i preocupacions detectades pels infants ja que aquestes incidirien directament en aquells punts que no agraden als infants o bé que detecten com a perillosos provocant inseguretats.

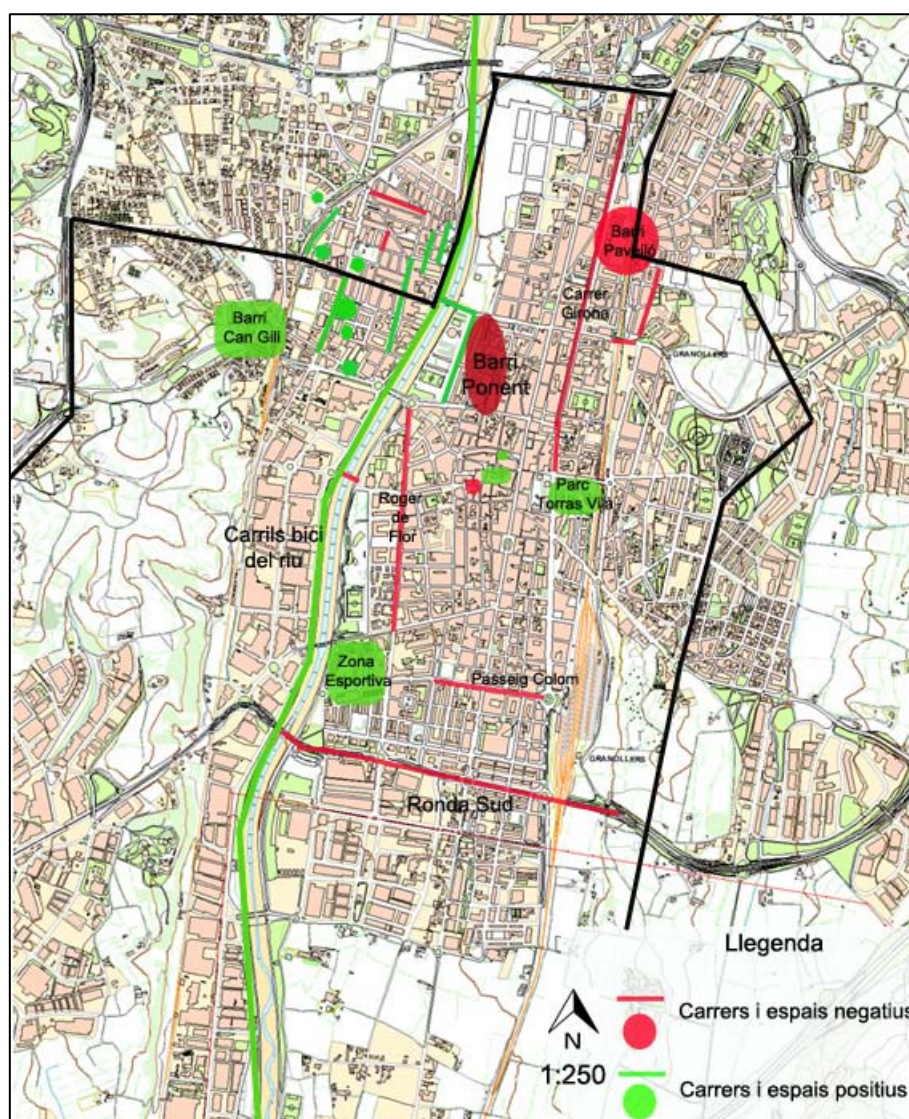
Com a conclusió presento dos mapes de percepció. En aquests represento en color vermell aquells carrers, parcs, espais que tant progenitors com infants detecten com a insegurs o perillosos en algun sentit. En color verd, aquells espais que els infants o progenitors detecten com a agradables, correctes i facilitadors de la mobilitat dels infants. El primer dels mapes es basa en els comentaris, opinions i respostes obtingudes dels infants i el segon en la dels pares i mares.

Com mostra el mapa 9 els infants detecten més carrers i espais positius que no pas negatius. Entre els agradables destaquen el parc municipal Torras Vilà, la zona esportiva de Granollers i el barri de Can Gili i el seu Centre Cívic així com els carrils bici del voltants del riu. Altres dels espais que enumeren estan relacionats amb els parcs i places on juguen, la majoria d'ells ubicats en les proximitats de l'escola Fàtima. La majoria dels comentaris destaquen que són espais tranquils amb pocs cotxes i bonics pel seu paisatge.

Els aspectes desagradables més destacats pels infants es relacionen amb les vies amb major volum de trànsit del municipi. La Ronda Sud i els carrers Girona i Roger de Flor són les principals artèries de la ciutat. Altres espais com el barri del Pavelló de Bàsquet o el de Ponent són descrits com perillosos i amb gent molt estranya i borratxos, trets que provoquen molta inseguretat en els seus desplaçaments. La brutícia i la manca d'il·luminació són altres dels trets que detecten en carrers més petits i puntuals, sobretot a Canovelles i la zona de l'Hospital.

La zona de vianants del centre provoca ambigüitat entre els infants i no l'he marcat en cap color perquè els infants han donat opinions positives i negatives. Encara que molts detecten les bondats de poder anar caminant i que no passen els vehicles, d'altres comenten que és una zona que els provoca angoixa i estrès perquè hi ha molta gent, sobretot en dies de mercat. He marcat la plaça de l'església com a punt negatiu en el centre perquè els skaters que l'utilitzen provoquen certa por a alguns infants enquestats i com a positiva la plaça de la Porxada perquè allà es pot jugar a la pilota.

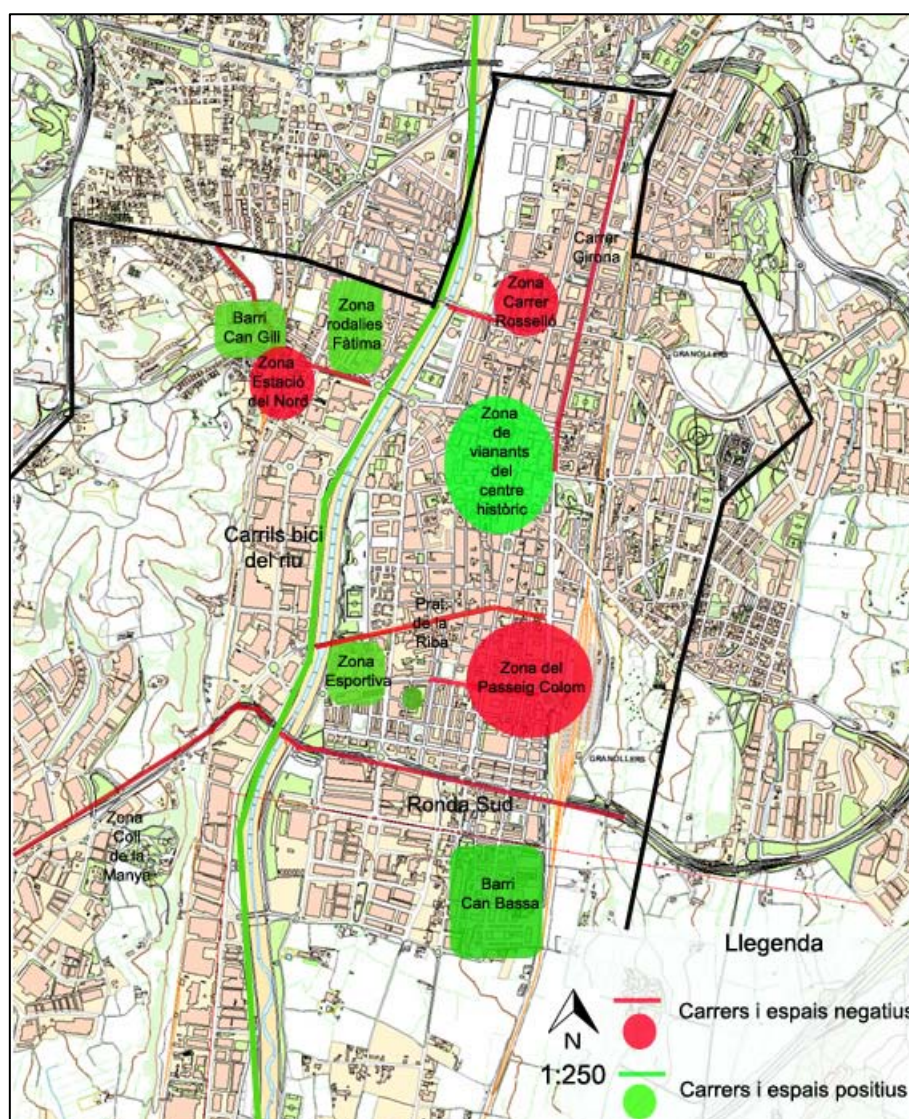
Mapa 9. Percepció dels infants sobre Granollers.



Font: Elaboració pròpia.

El mapa 10 mostra cinc zones positives pels progenitors que són el barri de Can Gili per la seva tranquil·litat, el de Can Bassa, perquè tothom es coneix i és segur, la zona esportiva de Granollers, la zona pròxima a l'escola Fàtima, perquè hi ha parcs i poc trànsit i la zona de vianants del centre perquè és segura i no passen vehicles. Respecte els aspectes desagradables que han detectat aquests coincideixen en gran mesura amb les vies de major volum de trànsit essent la Ronda Sud i el carrer Girona juntament amb el carrer Prat de la Riba i Foment els tres eixos més destacats. De les tres zones comentades pels pares i mares com negatives cadascuna presenta un aspecte diferent. En el cas de la zona del carrer Rosselló el problema són les voreres estretes d'aquests carrers que dificulten molt el poder anar a peu. En el cas de la zona de l'estació del Nord, és la manca d'il·luminació la que provoca inseguretats. Per últim, en la zona del passeig de Colom detecten molts problemes de persones poc cíviques i d'inseguretats associada a robatoris i agressions.

Mapa 10. Percepció dels progenitors sobre Granollers.



Font : Elaboració pròpia.

Per tant, els infants i els progenitors detecten aspectes positius i negatius semblants als infants com poden ser la zona esportiva, el barri de Can Gili i els carrils bici en el sentit agradable i les principals vies de transport de la ciutat com a negatius. En els aspectes positius els infants incideixen en el paisatge i el mobiliari urbà com a punts forts i pels progenitors aquest aspecte positiu està associat a la seva tranquil·litat i percepció d'entorn segur on ningú farà mal al seus fills o filles.

La percepció sobre el trànsit i la circulació són similars, la preocupació associada és la por a patir algun accident en els carrers amb més cotxes. D'altra banda, els espais que pels infants són negatius són associats a la gent o persones de l'entorn i tan sols en carrers molt puntuals comenten la brutícia o la manca de voreres com un tret negatiu. Pels progenitors les condicions de les infraestructures i la inseguretats són els principals punts negres d'aquestes zones i carrer.

DISCUSSIÓ

“Ciencia es todo aquello sobre lo cual cabe siempre discusión”

José Ortega y Gasset (1883-1955)
Literat i filòsof espanyol

5.1. Introducció

En aquest capítol interpretaré els resultats obtinguts pels tres eixos d'anàlisi dels desplaçaments quotidians dels infants. Aquesta interpretació de les meves dades serà contraposada amb altres estudis i investigacions realitzades en matèria de transport actiu, autonomia o independència mòbil dels infants, i percepció de la mobilitat. Aquests són comentats seguint el mateix ordre exposat en el capítol de resultats.

En primer lloc, dono resposta a la qüestió plantejada: *pot considerar-se activa la mobilitat dels infants escolaritzats a Granollers*, és a dir, són efectuats a peu, en bicicleta o skate, tot comparant-los amb altres investigacions. Aquestes han estat escollides segons les edats dels subjectes d'estudi, prioritzant que coincideixin amb les que he emprat en aquest treball i alhora que siguin de les més recents.

Posteriorment, analitzo les possibles causes i variables que intervenen en l'elecció modal dels infants per realitzar els seus desplaçaments quotidians. En aquest sentit el donada la literatura i el paral·lelisme existent entre les variables que he utilitzat en el meu estudi i els factors que utilitzen autors en la matèria, he cregut interessant identificar quines característiques o trets poden tenir més influència en els meus resultats i contraposar-los amb d'altres investigacions. Aquests els he classificat en tres categories: físics (distància de la llar a l'escola, densitat de població, densitat d'interseccions, etc.); socioeconòmics (principalment característiques dels subjectes d'estudi i de la llar) i percepció respecte l'elecció del mode (opinions i motius declarats pels subjectes analitzats en relació a aquest tema).

Del segon eix d'autonomia en els desplaçaments quotidians dels infants, primerament responc a la pregunta formulada: *Quin grau d'autonomia presenten els infants en els seus desplaçaments quotidians?*, segons els tipus de desplaçaments (escolars i no escolars). Després comparo les dades obtingudes amb d'altres investigacions que també ofereixen aquesta informació. Aquestes han estat escollides segons les edats dels subjectes siguin properes o les mateixes que he emprat i prioritzant aquells estudis més recents.

A continuació, analitzo les variables que influeixen en l'autonomia dels infants per realitzar els seus desplaçaments quotidians i les comparo amb altres estudis. En aquest sentit utilitzo variables comunes en el meu estudi i en els seleccionats. La meva intenció és comprovar si hi ha similituds o diferències entre el meu treball i les investigacions realitzades en matèria d'autonomia infantil.

La interpretació de les dades obtingudes pel darrer eix de percepció de la mobilitat quotidiana dels infants se centra en donar resposta a la pregunta *Presenten una mateixa percepció dels desplaçaments els infants i els progenitors?* Posteriorment, analitzo les respostes obtingudes dels infants i els progenitors per realitzar els seus desplaçaments quotidians i cerco similituds amb altres estudis prioritzant el curs

acadèmic dels infants, l'edat dels progenitors i el nivell d'estudis d'aquests. La meua intenció és comprovar si hi ha similituds o diferències entre el meu treball i altres investigacions sobre la percepció de la mobilitat dels infants.

5.2. Transport actiu en els desplaçaments escolars

Els resultats generals obtinguts mostren com anar a peu és el mode més emprat per anar i sortir de l'escola independentment del gènere, curs acadèmic o nacionalitat dels progenitors. La utilització d'aquest mitjà, entorn un 66% i un 73% d'entrada i sortida respectivament, superen els percentatges obtinguts a d'altres països que he comparat i que presento a continuació.

Els estudis de Fyhri (2011), Fyhri (2009), Underlien (2008), Drianda (2011) i Yarlagadda (2008), que tracten temàtiques diverses com quin grau d'autonomia obtenen els infants per anar i tornar de l'escola, quins factors físics faciliten o dificulten el transport actiu dels infants, quines característiques socials i econòmiques de les llars o dels propis subjectes d'estudi influencien el mode de transport escollit per desplaçar-se ofereixen dades sobre quins mitjans de transport són més o menys emprats i són alguns dels que he utilitzat per comparar amb els meus resultats.

En la taula 96 presento un resum dels percentatges resultants en les investigacions que he seleccionat de diferents àmbits territorials al meu, tant per l'escala d'anàlisi com per la seva procedència geogràfica. Entre parèntesi indico les edats dels infants que han format part de la mostra poblacional. L'objectiu és contextualitzar les meves dades vers altres estudis i determinar si els infants escolaritzats a Granollers aconseguen un transport més actiu o no, en comparació amb infants de la resta del món per anar a l'escola i altres activitats. S'ha d'especificar que els àmbits territorials de Dinamarca, Finlàndia, Gran Bretanya i Badia de San Francisco, amb els quals comparo els meus resultats es basen en enquestes de mobilitat nacionals i regionals, essent l'excepció el cas danès que són 32 municipis. Els altres dos casos Japó i Oregon, en el primer es tracta de les ciutats de Matsudo, Shimoda i Minami Izu, situades a les prefectures de Tokio, Chiba i Shizuoka, cadascuna de mides i tipologies diverses, i en el segon, un total de quatre escoles de dues ciutats de l'estat són la base de l'estudi. Per tant, tot i la comparativa realitzada cal comprendre les diferències existents entre els àmbits plantejats. No obstant, també vull corroborar com els condicionants en l'elecció modal per aquests desplaçaments, en aquells casos que em sigui possible, són similars a d'altres casos o bé es desmarquen d'anteriors treballs.

Des d'aquesta perspectiva d'un transport més actiu dels nens i nenes en els seus desplaçaments, tal com mostra la taula 96 els infants de Japó i Granollers respectivament, presenten els valors més elevats per anar a peu respecte la resta d'àmbits territorials. Tot i la superioritat en aquest mode d'aquests dos àmbits, afegint la bicicleta, l'altre transport de tipus actiu comparable per tots els àmbits, les

diferències s'escurcen. En aquest sentit, Dinamarca, Finlàndia, Noruega, s'acosten a percentatges del 60% xifres més properes a les obtingudes per Japó i Granollers. Cal destacar la bicicleta com mitjà més emprat a Dinamarca i que contrasta amb la nul·la utilització que fan els infants de Granollers. Puntualitzar també com Granollers és l'àmbit on menys és usat el transport públic de tots els presentats per sota de Dinamarca, Finlàndia, Noruega i Gran Bretanya (Taula 96).

Taula 96. Modes de transports emprats per anar i sortir de l'escola dels infants en diferents estudis consultats (%).

	Dinamarca ¹² (6-10/11-15)	Finlàndia ¹³ (6-12)	Gran Bretanya ¹⁴ (5-10/11-16)	Noruega ¹⁵ (6-12)	Japó ¹⁶ (7-15)	Badia de San Francisco ¹⁷ (< 18)	Oregon ¹⁸ (12-14)	Granollers (10-12)
Caminant	23,0 / 22,0	35,0	51,0 / 38,0	46,0	71,0	12,9	15,0	69,8
Bicicleta	36,0 / 49,0	25,0	1,0 / 2,0	12,0	2,1	2,5		0,1
Transport públic	17,0 / 20,0	20,0	6,0 / 34,0	18,0	7,0	5,5		1,7
Transport privat	23,0 / 9,0	20,0	41,0 / 24,0	22,0	18,9	72,9	85,0	25,4
Altres	1,0 / 0	0	1,0 / 2,0	2,0	1,0	6,2	0	3,0
Total	100 / 100	100	100 / 100	100	100	100	100	100

Font: Elaboració pròpia a partir dels resultats i articles consultats.

La gran utilització de la bicicleta a Dinamarca, tal com afirma Underlien (2008), en un estudi sobre com obtenir viatges més saludables a l'escola, no està relacionat amb els ingressos econòmics de les famílies o la seva tipologia (monoparental, dos progenitors, etc.), ja que aquestes variables no afecten a l'elecció del mode. La tinença d'un vehicle privat és significativa i mostra que la seva propietat implica anar menys a peu i en transport públic en zones urbanes. Underlien destaca que la variable més significativa en l'elecció del mode de transport és la distància entre la llar i l'escola. No tan sols la distància o la composició de la llar són importants en l'elecció modal, també les polítiques i normatives aplicades en mobilitat tenen una gran influència en aquesta decisió, així com els fons destinats per desenvolupar aquestes mesures. Així doncs, nova legislació, controls policials i campanyes de comunicació tenen uns efectes, que tot i anar dirigits al col·lectiu infantil (segons l'autor la seguretat dels infants ha millorat en un 2-3% per any) també repercuteixen en d'altres grups poblacionals. Mesures a nivell municipal i local com la pacificació del trànsit, sobretot vinculada a reduir la velocitat dels vehicles, tenen efectes beneficiosos per la seguretat que ofereixen en certes zones facilitant la utilització dels modes actius en detriment del cotxe o

¹² Font: Fyhri *et al*, 2011.

¹³ Font: Fyhri *et al*, 2011.

¹⁴ Font: Fyhri *et al*, 2011.

¹⁵ Font: Fyhri *et al*, 2011.

¹⁶ Font: Drianda *et al*, 2011.

¹⁷ Font: Yarlagadda *et al*, 2008.

¹⁸ Font: Schlossberg *et al*, 2006.

l'autobús. Tot i així, Underlien (2008) afirma que les actituds i la cultura semblen ser factors importants tot i que no determina en quina mesura.

En aquesta línia, la baixa utilització de la bicicleta a Granollers per anar o sortir de l'escola, no està condicionada per la tinença d'aquesta, ja que un 83% dels infants en posseeixen una, però sí amb la nacionalitat dels progenitors que en cas de ser extracomunitaris incrementa les possibilitats de no tenir-ne. Respecte l'afirmació de Underlien d'una major tinença de vehicle privat implica una reducció d'anar caminant i en transport públic, les meves dades amb un 84% de famílies que disposen de cotxe, *a priori* no semblen anar en aquest sentit. Tot i així la impossibilitat de creuar les variables de tinença de vehicle privat a la llar amb els modes dels infants no em permeten refutar o corroborar aquesta implicació. Respecte a temes normatius i legislatius, en el cas de Granollers s'han portat a terme mesures de pacificació del trànsit a tots els nivells, i com a màxim exponent es troba la creació d'una zona peatonal, on només els vehicles dels veïns i comerços de la zona en tenen accés i en horaris establerts. Per tant en aquest sentit s'ha treballat molt, però en canvi, la xarxa de carril bici és pràcticament inexistent o bé, com és el cas, està mal connectada i no és útil. A nivell individual cap escola està connectada amb d'altres, o a una xarxa integral del municipi, essent aquest un dels grans handicaps per a la seva utilització tal com alguns dels pares i mares entrevistats m'han comentat respecte al carril bici de Granollers. Altrament aquest és potser l'últim pas que des del municipi es pot tirar endavant per fomentar la bicicleta com un transport més per anar a l'escola que ara per ara és inexistent. Tot i així, com apunta Underlien, el factor cultural i l'actitud dels infants també s'han de valorar ja que encara que es creïn les infraestructures necessàries per fomentar un mode de transport no vol dir que aquest hagi de ser emprat.

En conclusió i retornant al meu objectiu de determinar si la mobilitat per anar i sortir de l'escola dels infants escolaritzats a Granollers és més activa que en d'altres zones del món, la resposta és afirmativa. Les dades exposades a la taula 96 on Granollers s'ubica pel darrere de l'estudi realitzat al Japó i pel davant de la resta així ho demostren.

5.2.1. Elecció modal en els desplaçaments escolars

Els condicionants que poden intervenir en l'elecció d'anar caminant poden ser molts i diversos. A continuació enumero algunes de les variables més tractades en mobilitat infantil relacionades amb aquesta decisió. Aquestes les he classificat segons siguin físiques (morfologia urbana, distàncies, etc.) o socials (característiques dels subjectes, de la llar, etc.). Puntualitzo que els condicionants en l'elecció modal són variats i subjectius, per tant, no es poden generalitzar. Amb això vull fer referència a que en segons quins àmbits o situacions determinats una característica o factor pot ser significatiu i en canvi en un altre context no tenir cap relació. Malgrat aquestes

limitacions a continuació exposo aquells abordats des de perspectives i metodologies molt diverses per tal de demostrar i determinar la seva influència en aquesta decisió. El meu objectiu és evidenciar quins factors dels tractats en estudis sobre la mobilitat infantil puc vincular amb els meus resultats i l'àmbit d'estudi per tal d'arribar a una conclusió, que avanço no serà determinant, però serà indicativa dels factors que més incideixen en l'elecció modal dels infants de Granollers per anar i sortir de l'escola. Per últim, la classificació que he realitzat permet diferenciar entre la naturalesa de les variables o condicionants i cal entendre que la decisió final en l'elecció del mitjà de transport és conseqüència de la interacció de multitud d'elements.

a) Factors físics

Les principals variables que exposo i comparo a continuació són factors com la distància entre la llar dels infants i l'escola o en el meu cas el temps de realització d'aquest desplaçament, la densitat de població de l'àrea d'estudi, el nombre de cruïlles existents en els desplaçaments habituals o la densitat dels habitatges (baixa o alta densitat).

1) Distància llar-escola o temps de realització

Aquesta variable és una de les més determinants en l'elecció del mode de transport per anar i sortir de l'escola segons estudis consultats com Black (2000), McDonald, (2008a i 2008b), Schlossberg (2006), Timperio (2006), Underlien (2008), Yeung (2008), Nelson (2008) i Yarlagadda (2008), destaquen en les seves anàlisis la rellevància de la distància entre la llar dels infants i l'escola on estudien com un tret determinant en l'elecció del mode de transport per realitzar aquests desplaçaments. No obstant, tot i la coincidència de la importància d'aquest factor hi ha divergències en quant al límit o màxima distància a recórrer per comportar un canvi de mode. En altres paraules, a partir de quants metres els subjectes d'estudi canvien anar a peu o en bicicleta per mitjans motoritzats.

Underlien (2008), en el seu estudi realitzat a Dinamarca, determina que a partir dels 4 quilòmetres els transports actius decreixen a favor dels motoritzats. Per contra McDonald (2008a i 2008b), Schlossberg (2006), Yeung (2008) i Nelson (2008), situen aquest llindar en el quilòmetre o quilòmetre i mig. Tots els estudis coincideixen en que una major distància entre la llar i l'escola implica una menor utilització de la bicicleta i anar a peu i com a conseqüència s'incrementa la utilització del cotxe i altres vehicles privats. Per tant, a major distància menys activa és la mobilitat dels infants.

La inclusió de la duració del desplaçament d'anada a l'escola als matins i el transport que utilitzen els infants em permet calcular les distàncies en temps a peu. Així doncs, he calculat que pel 60,1% dels infants que declaren caminar menys de 20 minuts per

arribar a l'escola a una velocitat mitjana de 4,07km/h¹⁹ em surt una distància de 1,4 quilòmetres, o bé calculat segons (Öberg, 1993), amb una mitjana de 4,5km/h em resulta una distància de 1,5 quilòmetres. Per tant, a partir d'aquests càlculs puc afirmar que més de la meitat dels infants enquestats viuen relativament a prop de l'escola on estudien. Malgrat tot la manca d'una matriu d'origen i destí no em permet establir un líndar màxim de distància per poder determinar aquest possible canvi modal que els altres estudis comenten. D'altra banda, els infants que van participar en l'activitat fotogràfica on analitzo l'origen i destí dels desplaçaments escolars, tot i no ser significativa, apunta en aquesta línia ja que tots els infants van a peu per distàncies inferiors a aquest 1,5 quilòmetres i excepcionalment l'únic cas amb un recorregut superior als 3 quilòmetres el realitza en transport públic.

II) Densitat: població, cruïlles i habitatges

Un altre dels factors de tipus físics que és vinculat amb l'elecció del mode de transport és la densitat. Aquesta en algunes investigacions es relaciona amb la densitat de població de l'àmbit d'estudi, en d'altres amb la densitat de cruïlles que s'ubiquen en els recorreguts habituals dels infants per anar a l'escola i també amb la densitat de les llars, és a dir, si són habitatges unifamiliars de baixa densitat o bé blocs de pisos d'alta densitat.

Respecte la densitat de població, McDonald (2008b) obté en el seu estudi una associació molt significativa entre la densitat i la distància resultant en que un increment de la densitat possibilita que els infants puguin viure més a prop de l'escola augmentant-ne així les possibilitats d'anar a peu.

Els estudis de Schlossberg (2006) i Kerr (2008), analitzen el nombre de cruïlles en l'entorn on habiten els infants i en tots dos casos obtenen que una xifra elevada d'aquestes són indicatives d'anar a peu a l'escola per part dels infants i joves. Broberg (2013) analitza la densitat dels habitatges a Finlàndia conclouent que en aquelles zones on els habitatges unifamiliars predominen s'observa una major utilització de transports actius, i en canvi, en zones residencials urbanes amb una elevada densitat s'observa una menor utilització d'aquests, degut a que els infants utilitzen els transports públics.

Aquests estudis són força complexos de comparar degut que en els tres primers casos els àmbits d'estudi pertanyen tots als Estats Units i per tant el que es pot considerar com una alta densitat de població o de cruïlles en una ciutat com Atlanta o a l'estat d'Oregon pot no ser comparable amb la de Granollers. Tot i així la densitat de Granollers és elevada amb 4.030²⁰ hab/km², molt superior a la mitjana d'Europa, Espanya o Catalunya i la majoria dels habitatges són d'alta densitat (veure mapa de

¹⁹ Velocitat mitjana utilitzada en "The Annual Report of the TRRL", Department of Transport and Road Research Laboratory 1978.

²⁰ Font: Institut d'Estadística de Catalunya. (Idescat).

densitat dels habitatges). Així doncs, aquesta morfologia urbana tan compacta i densa té com a conseqüència que els desplaçaments entre la llar i l'escola siguin propers, com he calculat anteriorment, i siguin més probables de ser realitzats a peu o de forma activa. Aquests resultats no són concloents però apunten en la mateixa direcció que els estudis nord americans i són oposats als finesos, ja que en el meu cas concret les zones residencials amb una elevada densitat de població donen com a resultat una baixa utilització dels transports públics per part dels infants. Cal especificar que l'escala territorial del meu àmbit, amb una extensió d'un quilòmetre d'amplada per 3,5 quilòmetres de llargada, és molt més reduïda que els casos comparats i com a conseqüència les distàncies resultants són més reduïdes fet que pot explicar la relativa poca utilització dels transports públics.

Els meus resultats també es poden relacionar amb l'estudi de McMillan (2007), on analitza la forma urbana a partir de tres paràmetres: la proporció de carrers que tenen un sistema complet de voreres, proporció de carrers on els habitatges tenen finestres que donin al carrer i proporció de carrers amb diferents usos del sòl, més enllà del residencial i escolar. Els seus resultats indiquen que la forma urbana és important però no l'única variable que intervé en l'elecció del mode de transport per anar a l'escola. Altres factors com la percepció de la seguretat (trànsit o personal), la tinença de vehicle privat i les normes socials i culturals són també iguals o més importants. En el meu cas aquests factors que destaca McMillan els he trobat arrel de les entrevistes realitzades als progenitors els quals destaquen la inseguretat, sigui per por al trànsit o bé per que pateixin alguna agressió com un element dissuasiu per permetre'ls anar en segons quins mitjans de transport.

b) Factors socioeconòmics

En aquest apartat he inclòs aquells trets relacionats amb els subjectes d'estudi. Principalment atributs dels infants com l'edat, el gènere, el curs acadèmic que realitzen, ètnia o la nacionalitat dels progenitors són les que exposo a continuació. Altrament característiques de la llar com són els ingressos i la tinença de vehicle privat les he inclòs degut a que són les més emprades.

l) Edat o curs acadèmic

En relació amb l'edat dels infants i una mobilitat més activa, aquest tret, que en el meu cas es correspon amb la variable curs acadèmic, no sembla influenciar gaire en els resultats. Tot i aquest fet, l'estudi de McDonald (2008b) demostra que un increment d'un any en l'edat dels infants augmenta en un 0,4% la probabilitat de caminar i una disminució del 1,4% d'utilitzar transports motoritzats. Comparant amb els meus resultats, tal com mostren els arbres de decisió sobre el mode de transport utilitzat per anar i sortir de l'escola la variable curs acadèmic no és significativa.

Encara que en aquest cas, l'edat dels infants no és important en l'elecció modal per anar i sortir de l'escola, sí que és una variable significativa en l'autonomia dels infants com explicaré en el proper apartat de conclusions de l'eix d'autonomia.

II) Gènere dels infants

En aquest cas és una variable amb un efecte feble en l'elecció al mode de transport. McDonald (2008b), mostra que el gènere dels infants no és gaire significatiu, resultats similars als que he obtingut jo, on la variable gènere és de segon ordre i només és lleugerament significativa pels infants comunitaris. Malgrat les similituds entre aquest treball i el meu, des de la vessant de salut i mobilitat dels infants tant Cooper (2003) com Loucaides (2008), conclouen que els nens es desplacen més activament en el trajecte a l'escola que les nenes.

Aquesta variable en els estudis relacionats amb transport queda diluïda degut a que d'altres variables, com els ingressos de la llar o l'ètnia dels subjectes, que explicaré a continuació, són més significatives.

III) Ètnia o nacionalitat dels progenitors

Aquesta és una altra de les variables dels subjectes d'estudi més analitzades. Relacionada amb el tema de l'elecció modal dels desplaçaments escolars, la majoria dels estudis que he consultat no l'empren de forma individual sinó que l'analitzen conjuntament amb d'altres característiques com l'ètnia o d'altres dades com els ingressos de la llar (Kerr, 2007; McDonald, 2008a; McDonald, 2008b). Així doncs, una comparació directa amb aquests estudis no seria del tot correcte perquè aquests autors realitzen les seves conclusions a partir de la conjunció d'aquestes variables que no són presents en els meus resultats.

IV) Ingressos i tinença vehicle

Els ingressos de la llar és una variable molt treballada en les investigacions nord americanes que utilitzen aquesta dada com referent econòmic de les llars per desenvolupar les seves anàlisis. McDonald (2008b) ofereix una anàlisi sobre la influència dels ingressos en l'elecció del mode de transport a l'escola i mostra com un augment d'un 10% en els ingressos de les llars obté com a resultat una disminució del 2,6% per anar a peu i un increment del 2% en modes motoritzats.

Kerr (2007) i McDonald (2008a) obtenen que els grups de població minoritaris amb baixos ingressos, negres i hispans, utilitzen més els transports actius per anar a l'escola que els estudiants blancs o amb majors ingressos. Kerr puntualitza que la tinença de vehicle privat és determinant ja que els estudiants de llars que no disposen de cotxe és quatre vegades més probable que vagin caminant que no pas un que disposa de tres o

més. Així doncs, la manca d'accés a un cotxe produeix una necessitat d'anar a peu que supera qualsevol obstacle o distància. Per McDonald el fet que els estudiants blancs són menys propensos a residir a menys d'una milla (1,6 km) de l'escola, els ingressos més elevats i l'alt nivell d'accés al vehicle conjuntament al fet de viure en zones de baixa densitat són elements claus d'aquestes diferències ètniques.

En el meu cas he inclòs la tinença del vehicle privat i no els ingressos i per tant, una comparativa amb aquests estudis no és possible. Malgrat l'alt grau de tinença de vehicle privat, un 84% de les llars tenen accés com a mínim a un vehicle, no estic d'acord amb les afirmacions realitzades per Kerr (2007) ja que els resultats generals mostren com anar a peu és el mode més emprat pels infants per anar a l'escola.

5.2.2. Percepció respecte l'elecció del mode de transport

La darrera de les variables que analitzo vinculades a l'elecció modal és la percepció dels progenitors. Els comentaris i opinions dels pares i mares són analitzats en els estudis de mobilitat infantil degut que tenen una relació directa amb els subjectes d'estudi i en moltes ocasions són determinants en el mode en què els infants realitzen els seus desplaçaments.

Yeung (2008) i Hume (2009) analitzen alguns dels factors que poden influenciar en aquesta decisió com edat, condicions físiques, seguretat, gènere dels infants, però també la percepció dels progenitors, entre d'altres. Els resultats obtinguts els permeten afirmar que encara que l'edat, la condició física, i la seguretat dels infants al carrer relacionada amb el trànsit (comptabilitzada en accidents o agressions patides) són importants, la distància i la percepció dels progenitors respecte la seguretat són els factors més influents en la decisió sobre el mode de transport emprat per anar a l'escola.

Schlossberg (2006) amb una mostra de 142 progenitors analitza els motius o raons per portar als seus infants en cotxe a l'escola destacant tres de principals: els queda de camí cap a la feina, la motxilla del nen pesa massa i, els porten quan fa mal temps. En aquesta investigació la distància també influencia en aquesta decisió i aquells infants amb progenitors que viuen més a prop, quan porten als seus infants declaren fer-ho per por a agressions i en canvi, pels que viuen més lluny per una qüestió de distància. Yarlagadda (2008), a partir d'un model economètric basat en els modes de transport per anar a l'escola i les decisions dels progenitors destaca un fort impacte dels factors socioeconòmics i ètnics en la decisió de com anar a l'escola. Conclouen que la flexibilitat laboral dels progenitors té un impacte significatiu en el mode d'anar a l'escola i destaca la necessitat d'incorporar les interaccions de la llar per comprendre i definir millors polítiques de transport.

Els meus resultats relacionats amb la percepció dels progenitors se centren més en els aspectes relacionats amb l'autonomia dels infants i no tant amb l'elecció del mode de transport per anar a l'escola. No obstant, les entrevistes realitzades posen de relleu aquesta percepció dels progenitors sobre la distància i coincideix amb els resultats exposats amb anterioritat en el sentit que una proximitat de l'escola a casa és indicativa d'anar caminant però també en aquesta por dels progenitors a que els passi alguna cosa pel camí (agressió, robatori, etc.). Per contra aquells ubicats més lluny de les escoles tenen en la distància el principal motiu per portar als fills o bé que vagin amb familiars o amics en cotxe.

5.2.3. Transport actiu en els desplaçaments no escolars

L'anàlisi sobre transport actiu que he realitzat està vinculat a cinc dels set tipus de desplaçaments que he inclòs: anar a comprar, visitar a familiars, jugar al carrer, activitats esportives i activitats culturals. Per passejar a peu i en bicicleta no hi ha cap dubte que per la pròpia imposició del desplaçament són realitzats de forma activa. Respecte la resta de desplaçaments en tres dels cinc casos analitzats puc afirmar que es realitzen de forma activa ja que més del 50% són realitzat a peu, en bicicleta o skate i patinet, aquests es corresponen amb anar a comprar, jugar al carrer i fer activitats esportives. Pels altres dos motius, utilitzar transports motoritzats és majoritari.

La realització d'una comparativa amb d'altres estudis per determinar si els desplaçaments no escolars actius dels infants escolaritzats a Granollers són superiors als d'altres àmbits, és complexa.

Les investigacions que analitzen aquests desplaçaments inclouen components que no he inclòs en el meu estudi, centrant-se en aspectes mediambientals o dels progenitors (Johansson, 2006) o bé, s'allunyen cap a temes de patrons de mobilitat i activitat física (Sjolie, 2002), d'autonomia (Fyhri, 2011) que analitzo en el proper eix. El treball de Lin i Yu (2011), distingeix entre activitats realitzades en dies feiners o caps de setmana. El de Fyhri i Hjorthol (2009), si són activitats organitzades, és a dir, es duen a terme dins de clubs o associacions esportives o són efectuades de manera lliure i independent. Aquestes especificacions dels estudis consultats dificulten una possible comparativa, ja que en el meu cas no s'especifica tant.

L'estudi de Hjorthol y Fyhri (2009) realitzat a Noruega conclou que el cotxe és el mode més emprat per aquest tipus de desplaçaments (*Taula 96*). D'altra banda, Lin i Yu (2011) obtenen resultats oposats on els infants, independentment que els recorreguts siguin efectuats en dies feiners o festius van més a peu (*Taula 96*). Per tant podria determinar que els infants escolaritzats a Granollers presenten un transport més actiu que els noruecs, però no que els taiwanesos, per trajectes de tipus no escolars (*Veure taula 52*).

5.2.4. Elecció modal en els desplaçaments no escolars

A continuació enumero algunes de les investigacions que identifiquen factors o variables significatives en la decisió de quin mitjà de transport utilitzar per realitzar activitats d'oci i si són aplicables en el meu cas.

Johansson (2006) analitza factors de l'entorn físic i social, dels progenitors i les característiques dels infants. L'autora determina que hi ha una major utilització del cotxe per desplaçaments no escolars en part perquè moltes de les iniciatives i mesures que s'adopten per fomentar un transport actiu són sempre vinculades a l'escola i per tant aquests trajectes queden fora d'aquestes mesures. Johansson destaca el trànsit com un dels motius que esgrimeixen els progenitors per utilitzar el cotxe, juntament amb el fet d'aprofitar el trajecte per després anar a una altra activitat. En aquest sentit el treball de Fox (1995), posa de relleu l'aprofitament dels trajectes per realitzar diferents activitats, com un progenitor que porta als seus infants a l'escola de camí a la feina, o una persona que va a comprar i després va al gimnàs i finalment a casa.

L'edat dels infants té una certa influència en l'elecció modal ja que els progenitors amb fills i filles de major edat estan més disposats a deixar-los anar en transports actius. El gènere per contra, no és una variable significativa per aquesta decisió. Per últim, la tinença de vehicle privat és un factor significatiu per a la realització dels desplaçaments de forma activa essent més elevades les probabilitats d'utilitzar modes motoritzats en aquelles llars on disposen d'un. Lin i Yu (2011) confirmen els efectes del trànsit en la baixa utilització de modes no motoritzats, com en el cas de Johansson, i afegeixen també que una elevada densitat d'interseccions i una disminució de la densitat del trànsit resultaria en un increment dels modes actius per anar a activitats d'oci.

Hjorthol i Fyhri (2009) destaquen la tinença d'un vehicle privat com un dels factors més significatius en l'elecció modal ja que la majoria de progenitors que han participat en el seu estudi en tenen un i l'utilitzen majoritàriament en caps de setmana. Aquest predomini del cotxe també el justifiquen per la distància de les llars a les activitats d'oci, en el seu cas la majoria es realitzen més enllà del barri, i segons el horari que aquestes tinguin. Tot i aquesta relativa llunyania també és emprat en distàncies curtes degut a la percepció dels progenitors sobre les condicions del trànsit. En aquest cas una percepció d'inseguretat resulta en un detriment del transport actiu dels infants per desplaçaments no escolars.

Aquestes investigacions són les que millor resumeixen els principals factors d'anàlisi d'aquests trajectes. No obstant, totes mostren que calen més investigacions i un major aprofundiment sobre aquests recorreguts ja que l'anàlisi se centra més en els desplaçaments escolars. En el meu cas també succeeix el mateix, la meua anàlisi és més exhaustiva en els trajectes dins de l'àmbit escolar que pels no escolars. En relació amb l'elecció modal pels desplaçaments no escolars és que malauradament em

manquen més dades per poder realitzar afirmacions al respecte. Malgrat aquesta mancança, penso, com indiquen Hjorthol i Fyhri, que en el cas de Granollers la distància i la tinença de vehicle privat poden ser els factors més determinants en el mode emprat per aquests trajectes. Per exemple, les activitats culturals demandades en el qüestionari, el cinema principalment, està situat a la perifèria del municipi amb una lleu connexió amb el transport públic. Aquesta situació resulta en una major utilització del vehicle privat per aquest motiu en concret tal com reflecteix la taula 27. Aquesta aplicació de la distància i la tinença del vehicle privat, penso que també és aplicable a les visites a familiars les quals comporten un desplaçament que pot implicar a més d'un membre de la llar a una distància llunyana, implicant una major utilització d'aquest mitjà. Per contra, una gran utilització dels transports actius pels motius jugar al carrer o anar a comprar mostren que amb major mesura siguin pròxims a la llar i per aquest motiu la seva baixa motorització.

5.3. Autonomia en els desplaçaments quotidians

Els resultats obtinguts en els desplaçaments escolars mostren que el 40% dels infants tant en l'arribada com en la sortida de l'escola van sols o acompanyats de menors. S'ha de comprendre que l'autonomia dels infants està estretament relacionada amb la possibilitat de realitzar trajectes de forma activa i únicament en aquests mitjans de transports els infants poden anar sols. Lògicament la utilització de modes motoritzats no els és permesa i no poden accedir-hi de manera autònoma, per tant, tenint en compte la gran utilització dels modes actius que presenten els infants escolaritzats a Granollers en els desplaçaments escolars (66% i 73%) respectivament, aquesta xifra la considero moderada, ja que més de la meitat dels infants que van a peu, en bicicleta o skate ho fan sols o amb menors d'edat aconseguint amb la consideració que es tracta d'una mobilitat independent o autònoma l'absència d'adults en els seus desplaçaments quotidians. L'anàlisi que he realitzat sobre els tres transports actius ha mostrat que els usuaris del patinet o skate són els més autònoms, seguits d'anar caminant i de l'autobús, tant per l'arribada com per la sortida. La bicicleta degut que no és emprada en els desplaçaments escolars no ha estat inclosa.

Pels desplaçaments no escolars el grau d'autonomia és variat i segons el motiu específic analitzat pot oscil·lar sensiblement. Des de jugar al carrer o anar a comprar, realitzats autònomament en un 58% i 42% respectivament, fins a visitar a familiars i anar a activitats culturals amb un 7% ambdós. Una vegada més ressalta la relació entre transports actius i autonomia essent els dos primers recorreguts efectuats majoritàriament a peu i els altres dos en cotxe.

Segons l'indicador sintètic elaborat puc afirmar que el grau d'autonomia dels infants escolaritzats a Granollers és baix. Un 68% dels infants presenten entre una nul·la, poca i baixa autonomia en els seus desplaçaments, només el 32% restant obté una elevada i alta autonomia.

Una comparativa amb altres estudis és complexa degut als diferents objectius plantejats per d'altres investigacions. Algunes d'aquestes, per les seves similituds amb el meu estudi, és possible realitzar-ne una comparació. Aquestes són la de Drianda (2011), comentada en l'anterior apartat relacionat amb el primer eix de desplaçaments, i la de Shaw (2013). Aquest autor, seguint la mateixa línia d'investigació de Hillman (1990), realitza un estudi comparatiu de la mobilitat independent d'infants d'Anglaterra i Alemanya, a partir d'enquestes específiques realitzades en cinc escoles de primària, tant angleses com alemanyes, de cinc municipis diferents.

Comparant els meus resultats amb els de Drianda (2011), puc concloure que els infants de Granollers presenten xifres inferiors d'autonomia en els seus desplaçaments escolars. Els infants japonesos que van sols o acompanyats amb d'altres infants de la mateixa edat a l'escola, són el 67% dels enquestats (530 infants en total), xifra que s'incrementa gairebé fins el 90% en la sortida de l'escola cap a casa. D'altra banda, els resultats obtinguts per Shaw (2013), mostren que el 77% dels infants anglesos van acompanyats d'adults per anar a l'escola, i el 78% en la tornada. Els alemanys (no es fa distinció entre arribada i sortida) van sols i amb menors d'edats en un 46% aproximadament. Aquests dos àmbits europeus presenten xifres més semblants a les que he obtingut, essent els infants de Granollers lleugerament superiors als anglesos i lleugerament inferiors als alemanys en termes absoluts.

Per últim, destaco els beneficis que pot aportar una mobilitat més autònoma dels infants. Rissotto (2002) manifesta que una mobilitat més independent ofereix un millor coneixement de l'entorn, i alhora una millor integració d'aquesta informació. Els infants que van sols a l'escola i a peu tenen un millor coneixement del seu entorn quotidià i alhora el saben representar millor que aquells companys i companyes que van amb adults, els quals no permeten als infants assolir els seus propis interessos o curiositat per l'entorn, i com a conseqüència tenen un menor coneixement del seu entorn i més dificultats per representar-lo. Aquesta major autonomia en els desplaçaments té repercussions en altres aspectes dels infants com destaca Boggi (2001), el qual detecta una relació positiva entre l'autonomia en els desplaçaments i l'autonomia per efectuar altres accions com fer els deures, vestir-se, etc. Prezza (2001) destaca que els infants amb major autonomia tenen més possibilitats de relacionar-se amb companys d'escola o veïns afavorint-ne així l'aprenentatge de conductes socials, aprenent i inventant-se jocs, organitzant-se ells mateixos per realitzar activitats.

5.3.1. Variables que influeixen en l'autonomia mòbil dels infants

Les investigacions d'independència o autonomia en la mobilitat dels infants constitueixen un dels temes més analitzats en aquesta matèria. Un gran nombre dels articles consultats tracten aquesta des d'una perspectiva psicològica, sociològica o vinculada a temes mèdics i de salut. En aquest sentit la inclusió d'uns determinats

estudis per realitzar una comparativa és força complexa donada la gran varietat existent. Aquells que s'aproximen més a les variables que he emprat són els seleccionades per oferir un marc comparatiu com mostra la taula 97. Després comento els efectes de cadascuna de les variables resultants del meu estudi tot comparant-les amb d'altres treballs seleccionats.

A continuació comento breument aquells estudis inclosos en la taula 96 que no han estat descrits amb anterioritat. O'Brien (2000), porta a terme el seu estudi en escoles de diferents zones de Londres (Harrow, Barking, Dagenham, Tower Hamlets, Camdem i Brent) i Hatfield, municipi proper a Londres, per cercar diferències en l'autonomia dels infants entre espais amb molta i baixa densitat. Brown (2008), realitza el seu estudi en dues zones de Londres, Hertfordshire i Lewisham, amb una mostra propera als 1.000 infants, per determinar diferències de gènere en les pautes de mobilitat independent. Carver (2012), cercant diferències en l'autonomia dels infants segons visquin en entorns rurals o urbans a Austràlia, obté dades de diferents escoles ubicades en zones urbanes i rurals amb una major o menor densitat de població. Romana (2012) analitza els factors demogràfics i socials que intervenen en l'autonomia dels infants, a partir de la percepció de 313 mares entrevistades. Broberg (2013), a partir de les dades de 900 infants, obtingudes de 17 escoles de sis àrees residencials de Helsinki, analitza l'entorn físic com a variable que pot incentivar l'autonomia dels infants. Pacilli (2013), amb un total de 589 infants italians, analitza l'autonomia dels infants segons la configuració del nucli familiar i la seva forma de educar-los. Per últim, Villanueva (2014), destaca un entorn caminable agradable com a possible element que influencia en l'autonomia dels infants a Perth, Austràlia, amb dades obtingudes d'escoles de la ciutat; un total de 160 infants i 101 progenitors conformen la seva mostra.

Com mostra la taula 97 un total de sis variables conformen aquesta comparativa. Aquesta xifra està justificada perquè considero aquestes com les més influents del meu estudi. Com es pot observar la percepció dels progenitors respecte el trànsit i l'edat dels infants són les dues variables que en més investigacions de les consultades apareixen com influents segons detecten els seus autors. Pel darrere la percepció dels progenitors, en aquest cas relacionada amb la pròpia seguretat dels infants (agressions, robatoris, etc.) és la tercera, seguida del gènere dels infants. La distància des de la llar fins el motiu que origina el desplaçament, i la nacionalitat dels progenitors o ètnia, apareixen en menys estudis.

Taula 97. Variables que influeixen l'autonomia dels infants en els estudis consultats.

Variables	O'Brien <i>et al</i> (2000)	Brown <i>et al</i> (2008)	Fyhri i Hjorthol (2009)	Fyhri i Hjorthol (2010)	Drianda <i>et al</i> (2011)	Carver <i>et al</i> (2012)	Romana <i>et al</i> (2012)	Broberg <i>et al</i> (2013)	Pacilli <i>et al</i> (2013)	Shaw <i>et al</i> (2013)	Villanueva <i>et al</i> (2014)
Distància llar-motiu	No	No	Si	No	No	No	No	Si	No	Si	No
Gènere infants	Si	Si	Si	No	No	Si	Si	No	Si	No	No
Edat infants	No	Si	Si	No	Si	No	Si	Si	Si	Si	Si
Nacionalitat progenitors/ètnia	Si	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Percepció progenitors del trànsit	Si	No	Si	Si	Si	No	No	No	No	Si	Si
Percepció progenitors de la seguretat	Si	No	Si	Si	Si	No	Si	No	Si	Si	No

Font: Elaboració pròpia a partir de les investigacions consultades.

a) Distància

Aquesta variable és significativa per l'autonomia dels infants escolaritzats a Granollers. Tot i no haver estat quantificada per una pregunta específica en l'enquesta realitzada la rellevància d'aquesta característica apareix arrel de les respostes obtingudes en el qüestionari dels progenitors. Com mostra la figura 44, que presenta els motius o situacions on els pares i mares dels infants permeten als seus infants anar sols en tres casos, la connotació "a prop" és indispensable per atorgar aquesta autonomia.

Estudis com el de Fyhri i Hjorthol (2009) destaquen la influència significativa de la distància. A partir d'un model d'equació estructural obtenen que una reducció d'un quilòmetre en la distància a recórrer equival aproximadament a un any més d'edat en un infant, a efectes del seu índex d'independència mòbil. Un infant de cinquè curs que viu a 100 metres de l'escola obté el mateix valor que un de sisè curs que visqui a 1.100 metres. Broberg (2013) troba que la distància des de casa als diferents llocs marcats en els seus mapes, lliurats als infants, és significativa sempre considerant l'estructura urbana. En el seu estudi no té evidència que un augment de la distància impliqui una disminució del transport actiu. Finalment, Shaw (2013) obté que a mesura que s'incrementa la distància entre la llar i l'escola es redueixen les llicències atorgades per anar sols fins aquesta.

A efectes comparatius la distància, potser perquè en el meu cas les distàncies són curtes i tot és relativament a prop, no és tan determinant com per Fyhri i Hjorthol (2009) i aquesta juga un paper més similar al detectat per Broberg i Shaw. La distància ha de ser considerada com un element afavoridor d'autonomia en el context dels progenitors, ja que depenent d'aquesta els permeten o no, anar sols.

b) Gènere infants

La categoria gènere mostra la seva influència en sis dels onze estudis seleccionats (Taula 97). O'Brien (2000) destaca que els nens tenen més llibertat per voltar i jugar independentment, que les nenes. Els resultats obtinguts per Brown (2008, p.389),

Fyhri (2009) i Pacilli (2013) coincideixen que els nens pateixen menys restriccions en els permisos atorgats pels progenitors que les nenes i obtenen una major mobilitat independent. Per Romana (2012) tant el gènere dels infants com la percepció de seguretat dels progenitors són factors importants en els seus desplaçaments. En aquest sentit, ser nena incrementa la preocupació dels progenitors per la seva seguretat reduint-ne així les seves possibilitats de jugar independentment, i en cas de ser nen s'incrementa.

Un altre estudi que he considerat interessant incloure'l aquí, encara que la seva temàtica està relacionada amb la utilització dels espais públics, és el de Karsten (2003), realitzat a Amsterdam on conclou que les nenes es troben menys presents respecte la utilització dels parcs infantils públics, ja que els nens de la mateixa ètnia les superen en relació a la freqüència i durada en aquests espais. Arrel d'aquests resultats l'autora declara que els nens tenen un major coneixement del territori fent a les nenes encara menys visibles. Una altra afirmació d'aquest estudi és que els límits físics i d'horaris afecten més a les nenes, per exemple, a partir del crepuscle els parcs infantils són dominats pels nens i les nenes desapareixen.

Els recomptes absoluts que he efectuat mostren que el gènere dels infants repercuteix en l'autonomia dels infants, resultant que els nens van més sols que les nenes, independentment del tipus de desplaçaments analitzat. Aquestes, en els trajectes escolars, van més acompanyades per menors que els nens. Ara bé, l'anàlisi dels arbres de decisió mostra com aquesta variable apareix en la majoria dels desplaçaments analitzats (sortida de l'escola, passejar a peu, jugar al carrer i fer activitats esportives), com a variable de segon o tercer ordre. Únicament pels motius visitar a familiars i fer activitats culturals, aquesta és la més significativa anant les nenes, en tots dos casos, més acompanyades per adults que els nens.

c) Curs acadèmic o edat infants

El curs acadèmic que realitzen els infants és la variable significativa més nombrosa de les investigacions seleccionades amb vuit casos (*Taula 97*). En l'estudi de Brown (2008, p.388) aquesta característica també és significativa ja que els infants de major edat obtenen percentatges més elevats, entre un 20% - 25% superiors als més petits respecte als permisos atorgats i pel motiu anar a activitats organitzades els dupliquen. Fyhri (2009), Drianda (2011), Carver (2012), Romana (2012), Pacilli (2013), Broberg (2013), Shaw (2013) i Villanueva (2014) mostren en els seus resultats que l'edat és significativa pel grau d'independència que obtenen dels infants essent els de més edat els que presenten més llicències per anar autònomament i adquireixen més autonomia. Romana (2012) associa l'edat a termes de maduresa dels infants i que aquests, conjuntament amb la percepció que els propis progenitors tenen dels propis infants, resulten en que els infants més madurs obtenen una major autonomia que aquells més petits.

Els meus resultats mostren que l'edat és significativa, encara que es tracta d'una variable de segon i tercer ordre. Comparant les meves dades amb les obtingudes pels autors seleccionats puc afirmar que els infants de Granollers segons l'edat incrementen la seva autonomia. En altres paraules, els infants de major edat, els de sisè, presenten més autonomia que els de cinquè. No obstant, com veurem a continuació la major autonomia dels infants de més edat no es produeix per tots els desplaçaments pel conjunt de les nenes.

d) Ètnia o nacionalitat progenitors

Aquesta variable, que en el meu cas és la més significativa de les tres característiques principals d'anàlisi, només és significativa en l'estudi d'O'Brien. En aquest (O'Brien 2000, 268) mostra com l'ètnia dels infants és determinant en la independència que obtenen per utilitzar l'espai públic. En el seu cas detecta que les nenes asiàtiques són absents de l'esfera pública i dona diversos motius com la por, el racisme o per restriccions dels progenitors. En un dels districtes analitzats obté que el 37% de les nenes asiàtiques tenen permís per anar soles al carrer per un 92% dels nens asiàtics. Un altre exemple que exposa és el de les nenes de Bangladesh, que culturalment han de ser "protegides" d'aparèixer en llocs i espais "deshonestos" i com a conseqüència són també excloses d'espais públics determinats.

En el meu cas la nacionalitat dels progenitors, exceptuant els dos casos comentats anteriorment, és la variable més significativa de les tres emprades. Aquesta característica en l'acompanyament dels desplaçaments analitzats és de primer ordre fet que indica la seva rellevància. En el proper apartat de conclusions aprofundiré més en les implicacions d'aquests resultats.

e) Percepció dels progenitors

Dels aspectes relacionats amb la percepció dels progenitors vuit dels onze estudis seleccionats inclouen la percepció dels progenitors com un aspecte rellevant i vinculat amb l'autonomia dels infants (*Taula 97*). Aquesta és treballada des de dues perspectives properes però diferents. La primera, relacionada amb la seguretat vial, i la segona, relacionada amb la seguretat i perills més socials (agressions, robatoris, segrests, etc.).

l) Seguretat vial

Sis dels vuit estudis que inclouen la percepció dels progenitors tenen la seguretat vial com un aspecte significatiu en l'autonomia dels infants (*Taula 97*). En els dos estudis de Fyhri (2009 i 2011) detecten que la percepció respecte a la seguretat del trànsit és significativa. Si els progenitors opinen que és segura repercuteix en un augment de la seva independència. Per Villanueva (2014) la ubicació de la llar en zones amb més trànsit té com a conseqüència una percepció més negativa dels progenitors enfront els

que viuen en zones amb menys circulació de vehicles, resultant en que els primers són menys propensos a deixar anar sols als seus infants a peu o en bicicleta.

L'estudi de Drianda (2011) confirma aquesta rellevància de la percepció del trànsit sobretot relacionant-la amb el fet de fer-se fosc o per la nit, on els progenitors associen un increment en les possibilitats de patir un accident. En l'estudi d'O'Brien (2000) les inseguretats dels pares i mares respecte els vehicles apareixen encara que no són tant significatives com la por a possibles agressions.

II) Seguretat personal

Els set estudis que detecten la rellevància de la percepció respecte la possibilitat de patir possibles agressions o robatoris coincideixen en el fet de que si els progenitors opinen que els desplaçaments són segurs, augmenta la independència dels infants i al contrari, si és negativa, minva l'autonomia dels seus fills i filles.

Drianda (2011) afegeix en aquest cas també la connotació de nit o quan es fa fosc. Els progenitors japonesos associen un increment de les possibilitats de patir una agressió en aquesta franja horària.

En l'estudi de O'Brien, la por a possibles agressions o robatoris, és més destacada que pel trànsit. No obstant, en el seu estudi demostra amb estadístiques de la policia metropolitana de Londres que el perill "real" més probable està relacionat amb el trànsit i no amb les agressions.

5.3.2. Altres consideracions de la percepció i variables singulars

L'estudi japonès de Drianda (2011) destaca que aspectes com les polítiques i el foment del transport públic són elements que faciliten una major autonomia dels infants ja que incideixen en una millora de la percepció dels progenitors. Els progenitors conscients d'aquests temes s'impliquen, com l'escola, en fomentar uns desplaçaments més actius i saludables afavorint aquesta independència. Aquesta interacció entre progenitors, escoles i organismes municipals (els quals faciliten dispositius de seguretat gratuïts pels infants del municipi) semblen ser una eficaç mesura per augmentar la confiança dels pares i mares per deixar anar sols als seus infants.

Per últim, Brown (2008) mostra com la percepció dels progenitors vers el gènere dels seus infants incideix de forma negativa per les nenes, les quals estan més sobreprotegides que no pas els nens. En les entrevistes que realitza, algunes mares i pares manifesten aquesta vulnerabilitat de les nenes tot i considerar-les més madures que els nens de la mateixa edat. Aquestes mateixes apreciacions apareixen en les entrevistes que he realitzat on alguns dels progenitors declaren no donar les mateixes llibertats als seus fills si aquests fossin nenes.

5.4. Percepció en els desplaçaments quotidians

Els infants i els progenitors no presenten exactament la mateixa percepció, tot i així hi ha certs aspectes comuns i d'altres molt diferents entre els col·lectius que són interessants d'interpretar. Primerament destaco els trets dels infants que no em permeten una comparativa entre pares, mares i fills i després detallo aquells on ha estat possible realitzar-la. Els infants destaquen més aspectes agradables que desagradables, i són més nombrosos que els comentaris positius dels progenitors. Entre els infants és considerat positivament aquells trets relacionats amb els seus espais d'esbarjo o d'oci on realitzen activitats, i si aquests juguen acompanyats d'amics o amigues. Així doncs, una primera idea és que els infants perceben més positivament la seva mobilitat i oportunitats de gaudir de l'espai públic que els progenitors.

A partir dels aspectes desagradables o negatius que detecten els infants i els progenitors es poden trobar diferències i similituds. Els primers presenten com a perill més destacat passar per certs carrers o espais determinats, aquesta percepció negativa augmenta en cas de fer-se fosc. D'altra banda, coincideixen amb els progenitors en la por al trànsit i a patir possibles agressions. Aquestes dues opcions són les més destacades pels progenitors però no entre els infants que són minoritàries.

En relació amb els comentaris relacionats amb mesures o aspectes a millorar sembla haver una major sinèrgia entre les mesures que declaren els progenitors i les pors dels infants. Els progenitors consideren importants les actuacions relacionades amb els carrers (voreres més amples, més il·luminació, més visibilitat dels passos de vianants i semàfors, etc.) que es relacionen amb els perills detectats pels infants. Aquests com a propostes de millora comenten aspectes relacionats amb els parcs i espais d'oci que utilitzen i també, tot i no ser majoritari, reduir la brutícia als carrers.

En relació amb la percepció d'infants i progenitors tots dos col·lectius coincideixen en valorar negativament les principals vies de transports de la ciutat i ressalten la rellevància de patir accidents en aquestes vies. Entre els aspectes positius els infants incideixen més en aspectes com el paisatge o el mobiliari urbà, i els valoren molt positivament. Entre els progenitors són positius els espais que ofereixen una major seguretat i control dels infants. En aquest sentit els barris de Can Bassa o Can Gili, els quals continuen tenint aquest rol de barri on tothom es coneix, són valorats positivament.

Comparant els meus resultats amb altres investigacions que analitzen la percepció dels infants respecte la seva mobilitat o usos de l'espai públic que en fan, apunto cap a la mateixa direcció de Valentine (1997), Barker (2003c), Hood (2007) o McCroskey (2007) que afirmen que cal fomentar la participació dels infants en les polítiques de transports, elaboració d'indicadors i polítiques que millorin aspectes relacionats amb la

seva qualitat de vida o que els afectin de forma directa, a través de la inclusió de les seves impressions i expectatives.

La percepció, des d'aquesta vessant de perills detectats, preocupacions i pors dels progenitors vers la seguretat dels seus fills ha estat molt treballada per diferents autors i autores. En el meu treball l'he analitzat tant des d'una perspectiva de mobilitat activa com la influència que exerceixen en l'autonomia dels infants. Estudis com Backett (2004), Timperio (2004), Yeung (2008), Porter (2011), Drianda (2011), Pacilli (2012), Nevelsteen (2012), Shaw (2013) o Villanueva (2014) analitzen la relació entre la percepció i factors com l'entorn local, la distància de la llar a l'escola i altres activitats realitzades pels infants, l'edat dels nens i nenes, la seva condició física o el gènere, i les repercussions positives o negatives que poden exercir en la percepció dels progenitors i en conseqüència, en les decisions que prenen respecte al mitjà de transport emprat o les llicències o llibertats que poden atorgar als seus infants. Alguns d'aquests autors emfatitzen que la percepció és una construcció social i cultural i que cada membre de la llar o persona, pot percebre de forma diferent un risc o perill d'aquí la complexitat en la seva anàlisi. Independentment de les variables analitzades tots els estudis destaquen la rellevància de la percepció dels progenitors com a instrument molt útil d'anàlisi espacial entre els subjectes i l'entorn i denoten la seva rellevància vers les decisions que afecten als infants en matèria de mobilitat.

Els resultats del meu estudi i la meva pròpia experiència personal obtenint les dades orals em permeten afirmar, com els autors citats anteriorment, aquesta complexitat per analitzar la percepció, però també destacar aquesta utilitat per realitzar l'anàlisi espacial de la percepció i de l'entorn. Per últim, coincideixo plenament en la rellevància de la percepció com element que influeix en les decisions dels progenitors a l'hora d'emprar determinat mode de transport, atorgar certes llibertats, o no, als infants i en definitiva, un factor que permet comprendre millor la realitat que envolta a la mobilitat quotidiana dels infants.

Una interpretació de les fotografies obtingudes i els comentaris dels infants respecte a aquestes és complexa. D'una banda, perquè com destaca McDowell (2001) o Kullman (2012) el propi impacte de l'investigador com a persona adulta exerceix una influència en els infants degut a les diferents posicions de poder. D'altra banda, una mateixa imatge pot ser entesa de diferent manera per l'infant i la persona investigadora i es pot córrer el perill de no comprendre tots els matisos que l'infant vol mostrar (Cook i Hess, 2007). En aquest sentit les investigacions consultades que utilitzen la fotografia com a metodologia se centren en els propis avantatges o desavantatges d'aquestes tècniques i no tant en els resultats que obtenen. En aquest sentit, més enllà dels resultats obtinguts de les imatges, presentats anteriorment, no els puc comparar amb d'altres investigacions. Un cas proper, però no comparable, és el de Barker (2009a) que analitza la percepció dels infants en els seus desplaçaments en vehicle privat,

afirmant que pels infants és un espai de joc, relaxació i d'interacció i pels adults tan sols és funcional.

CONCLUSIONS

“L’únic descobriment de veritat consisteix no en trobar territoris nous,
sinó en mirar amb nous ulls”

Marcel Proust (1871-1922)
Escriptor francès

Introducció

En aquest capítol dono resposta a les diferents preguntes plantejades entorn la mobilitat quotidiana dels infants de 10 a 12 anys escolaritzats en escoles d'infantil i primària públiques de Granollers. Aquestes qüestions es vinculen amb els tres eixos de resultats exposats en capítols anteriors i seguint la seva estructura exposo les meves conclusions.

Desplaçaments quotidians

La pregunta principal del primer eix: *pot considerar-se activa la mobilitat dels infants escolaritzats a Granollers?*, ha estat resposta afirmativament. Aquesta afirmació es constata en els desplaçaments escolars, és a dir, en l'arribada i sortida de l'escola, però no en tots els desplaçaments de tipus no escolars analitzats.

A la llum dels resultats obtinguts per aquest primer eix de resultats, donat l'alt grau d'utilització que els infants enquestats obtenen pels modes actius (caminant, bicicleta i skate/patinet), tant en l'arribada com en la sortida de l'escola, es pot considerar que els infants escolaritzats a Granollers presenten una mobilitat activa. És important aquesta consideració "d'activa" degut a que un dels principals problemes de salut relacionats amb els infants i la seva manca d'activitat física és l'obesitat infantil.

A continuació procedeix a donar resposta a les preguntes de recerca més específiques plantejades a l'entorn de la influència que poden exercir el gènere, el curs acadèmic i la nacionalitat dels progenitors en els desplaçaments quotidians dels infants i altres consideracions rellevants relacionades amb la seva mobilitat i els transport actius. Primerament, ofereixo les respostes per les tres variables d'anàlisi gènere, curs acadèmic i nacionalitat dels progenitors, segons el tipus de desplaçament. Després afegeixo algunes consideracions finals relacionades amb la durada dels trajectes escolars, la seva realització en dies de pluja i uns breus comentaris dels diferents desplaçaments no escolars.

Gènere i modes emprats

En els desplaçaments quotidians dels infants, el gènere no és la variable més significativa, no obstant, aquesta característica té influència en els resultats relacionats amb els modes emprats tant en els desplaçaments escolars com els no escolars.

- El gènere presenta l'efecte més significatiu en la utilització del skate o el patinet. Aquest mode, independentment del tipus de trajecte analitzat, és sempre més emprat pels nens que no pas per les nenes sense excepcions.

A continuació enumero més resultats influenciats per aquesta variable essent primerament comentats pels trajectes d'anada i sortida de l'escola i després pels recorreguts no escolars.

- En l'arribada a l'escola les nenes utilitzen més el transport públic que els nois, mentre que en la sortida no. Per anar a l'escola les noies comunitàries obtenen una major probabilitat d'anar en autobús, que no es confirma per al desplaçament de sortida.
- Una altra de les troballes relacionades amb el gènere, és que les nenes van més a peu i menys en cotxe que els nens per anar i tornar de l'escola.
- En tots els desplaçaments no escolars analitzats les nenes, percentualment, caminen i utilitzen més el cotxe que els nens.
- Per anar a comprar, els arbres de decisió efectuats mostren com el gènere és significatiu en els alumnes de sisè curs, essent les nenes les que obtenen el valor més elevat per anar caminant.
- Fer activitats culturals també té com a significativa aquesta variable entre els infants comunitaris. Per aquest motiu els nens utilitzen més el transport públic que les nenes.

Curs acadèmic i modes emprats

El curs acadèmic, relacionat amb els modes de transport emprats en els diferents desplaçaments quotidians, mostra la seva influència en tres aspectes que es reprodueixen per tots els desplaçaments analitzats.

- El curs acadèmic és significatiu pels nens, on els de cinquè curs obtenen percentatges inferiors per anar caminant i superiors en cotxe que els de sisè, independentment del desplaçament analitzat.
- La utilització del skate i el patinet és més elevada en els nens de cinquè que en els de sisè essent aquest conjunt poblacional el que més l'empra en els seus desplaçaments, independentment del tipus analitzat.
- Un altre dels efectes d'aquesta variable és el que es produeix en les nenes de sisè curs. Aquestes utilitzen més el cotxe que les seves companyes de cinquè i alhora fan menys trajectes a peu que aquestes i els nens, independentment del curs acadèmic pels recorreguts escolars. Pels desplaçaments no escolars aquestes utilitzen més el cotxe que la resta de grups establerts.

Nacionalitat dels progenitors i modes emprats

La darrera de les variables analitzades és alhora la més significativa en l'elecció modal dels infants. Aquesta és el factor de primer ordre en tots els desplaçaments realitzats

excepte pel motiu jugar al carrer. La influència d'aquesta característica es pot resumir en una major utilització del cotxe i menys desplaçaments a peu, per part dels infants comunitaris, enfront dels extracomunitaris. Tot i aquesta tendència general cal puntualitzar alguns dels resultats obtinguts:

- Els desplaçaments escolars tant d'arribada com de sortida, fins i tot en dies de pluja, mostren com els infants extracomunitaris van més a peu i utilitzen més el transport públic que els seus companys amb progenitors comunitaris. Aquests darrers obtenen percentatges més elevats d'utilització en el cotxe com a mitjà per anar i tornar de l'escola.
- Entre els motius no escolars els infants extracomunitaris mostren aquesta pauta de realització majoritària del desplaçaments a peu pels desplaçaments d'anar a comprar, fer activitats esportives i culturals. L'excepció es produeix en anar a visitar familiars on el cotxe és el mitjà més emprat entre aquest col·lectiu. Entre els comunitaris, sempre amb valors més elevats pel cotxe i inferiors per anar caminant, enfront els obtinguts pels extracomunitaris, tenen en el vehicle privat el mode més emprat per anar a visitar els familiars, fer activitats esportives i culturals. En el seu cas anar a comprar el realitzen més a peu, però amb percentatges un 20% inferiors als obtinguts pels extracomunitaris.

Duració del trajecte a l'escola

La variable canvi de residència és l'única relacionada amb el temps de realització i descarta la resta de variables independents: sexe, curs acadèmic i procedència progenitors.

Una de les conclusions que puc extreure dels resultats obtinguts és que aquells infants que han canviat de casa en l'últim curs han marxat més lluny de l'escola. Els que s'han traslladat, realitzen més desplaçaments de més llarga durada que els que no han canviat. Tenint en compte que anar a peu és el doble d'emprat que el vehicle privat en les dues tipologies de més durada (entre 20 i 30 minuts, i més de 30 minuts) crec que aquesta afirmació està justificada. Un altre tema, és determinar si ho fan per millorar la qualitat de vida, anar a un pis o casa més gran, o amb més comoditats, o bé per una situació contrària, marxar més lluny a zones més assequibles econòmicament i en pitjors condicions.

Una altra idea lligada a l'increment del temps de realització per anar a l'escola, és que la proximitat a l'escola no sembla ser un factor determinant quan es produeix un canvi de residència. Aquesta variable per alguns progenitors és important, però també apareixen els projectes educatius o tenir familiars a l'escola com d'altres elements entre les persones entrevistades.

Modes de transports emprats en dies de pluja

Es produeix un notable increment del cotxe per arribar i sortir de l'escola en aquests dies concrets. Tot i aquest increment, anar a peu continua essent el mode majoritari en l'arribada però no en la sortida. En aquest últim desplaçament, tant els nois com les noies comunitàries obtenen percentatges d'utilització del vehicle privat superiors als d'anar caminant. Per tant, en la sortida de l'escola en dies de pluja, els infants comunitaris utilitzen més els modes motoritzats que els no motoritzats.

Els resultats confirmen que per arribar a l'escola el gènere no està relacionat, i és la procedència dels progenitors, la variable més determinant ja que els infants comunitaris obtenen probabilitats més elevades d'emprar el vehicle privat que no pas els extracomunitaris. La sortida, on el gènere està relacionat, mostra que les noies comunitàries utilitzen més el cotxe i van menys a peu que els nois.

D'aquests resultats puc intuir que el nivell econòmic de les llars està present en l'elecció modal en dies de pluja, però caldria una anàlisi exhaustiva de factors com la disponibilitat de permís per conduir, la tinença de vehicle privat a la llar, els horaris laborals dels progenitors, la ubicació i distància de les feines dels progenitors entre d'altres condicionants que poden intervenir en aquesta decisió.

Anar a comprar

Els resultats obtinguts per anar a comprar indiquen la rellevància de la distància en aquest desplaçament. Anar a comprar ho llegeixo en clau de proximitat, aquells infants que van a peu a comprar, que són la majoria, però també aquells que van més lluny i utilitzen el cotxe. En aquest sentit la meva conclusió és que la majoria dels infants quan van a comprar fan referència a anar a buscar el pa o comprar en comerços propers a casa seva i per aquesta raó van a peu o en skate. Aquesta idea es corrobora en certa mesura per les respostes dels progenitors obtingudes en les enquestes i també en les entrevistes realitzades on afirmen que permeten als seus fills anar a comprar a prop de casa.

D'altra banda, la idea d'anar a comprar lluny, degut a una localització perifèrica de les grans superfícies comercials a Granollers, fa indispensable el vehicle privat per accedir-hi. És sota aquesta premissa on la variable nacionalitat dels progenitors pot exercir la seva influència degut a un menor poder adquisitiu d'aquests col·lectius i la seva accessibilitat a un vehicle privat.

Les meves dades mostren que els infants comunitaris utilitzen tres vegades més el cotxe per anar a comprar que els extracomunitaris. Aquest fet no és casual i pot mostrar les diferències econòmiques entre aquests dos col·lectius. Aquí factors com la tinença de vehicle privat i la disponibilitat de carnet de conduir juguen un paper clau en la possibilitat de realitzar aquests trajectes, però també pot tractar-se d'una qüestió

d'economia domèstica ja que cal tenir un cotxe per poder arribar a aquell centre comercial i realitzar les compres. En cas de no disposar d'aquesta possibilitat de transport és molt més probable que es realitzin a les proximitats desestimant anar a comprar més lluny.

Anar a visitar a familiars

Aquest recorregut és singular perquè es tracta de l'únic motiu on tots dos col·lectius, extracomunitaris i comunitaris, tenen el cotxe com a mitjà més emprat. La conclusió que obtinc d'aquests resultats és que la visita als familiars implica una distància llarga, d'aquí l'ús del vehicle privat per sobre de la resta de mitjans de transport.

Altres idees que apunto és que són un acte social, en molts casos realitzada els caps de setmana i que provoca que tota la unitat familiar, o la majoria, s'hagi de desplaçar fent necessari un vehicle per tal de desplaçar-se tots junts. Aquesta idea juntament amb l'apuntada anteriorment, poden determinar l'elecció del cotxe com a mitjà per anar a veure la família.

Anar a jugar al carrer

Aquest motiu és un dels que presenten menors restriccions per a la seva realització, vull dir que no és una qüestió econòmica que els infants vagin al carrer a jugar ja que és una activitat gratuïta i lliure. Per aquest motiu la nacionalitat dels progenitors, com jo intuïa, no és una variable significativa i no apareix en aquest motiu concret.

El gènere i el curs acadèmic dels infants tenen influència en el mode utilitzat per anar al carrer, essent les nenes superiors als nens per anar caminant. Tot i la diferència en aquest mode, els nens utilitzen més la bicicleta i l'skate o patinet per jugar al carrer que no pas les nenes, reafirmant una vegada més la masculinització del skate o el patinet.

Els testimonis recollits dels progenitors entrevistats m'indiquen que la possibilitat de jugar al carrer s'associa més a un tema de permissibilitat dels propis pares i mares, de l'entorn urbà proper al domicili i les pròpies característiques de l'infant. En altres paraules, tenir parcs o zones verdes en les proximitats afavoreixen la probabilitat de jugar al carrer anant a peu. Aquesta opció minva en cas que aquestes zones es situïn més lluny de casa i representin un major perill percebut pels progenitors (trànsit i inseguretat principalment) incidint clarament en la realització d'aquest desplaçament segons l'edat de l'infant, en el meu cas els de cinquè, i també segons el gènere. Com a conseqüència les noies de cinquè obtenen els percentatges de realització més baixos per aquest trajecte, comparant-les amb la resta de grups establerts.

Anar a activitats esportives

Aquest motiu necessita més qüestions específiques per poder determinar millor els modes emprats. El problema amb aquest recorregut és la impossibilitat de determinar si aquestes activitats es realitzen en la pròpia escola on estudien o no.

Aquesta dificultat en la localització del lloc de realització la puc resoldre segons el mode emprat, tot i que no per tots els mitjans. En altres paraules, quan analitzo l'ús del cotxe, la meua conclusió és que aquesta activitat pot no ser efectuada a l'escola ja que no tindria sentit utilitzar aquest mitjà per anar-hi. Sota aquesta premissa, en el cas dels infants comunitaris, gairebé la meitat farien esport fora de l'escola. Continuant amb aquesta suposició, els infants de sisè realitzarien més activitats esportives fora de l'escola que els de cinquè, degut que els primers obtenen majors probabilitats que els segons.

Més difícil és determinar la realització dins o fora de l'escola dels infants que van a peu a les activitats esportives. Sembla ser que independentment d'on es realitzin, els extracomunitaris amb més probabilitat aniran activament ja que 3 de cada 4 ho fan en algun tipus de mode no motoritzat.

Anar al cinema

L'únic cinema de la ciutat es situa a la perifèria de Granollers. Els resultats obtinguts amb valors elevats en la utilització del cotxe i les xifres d'utilització de l'autobús, les més elevades de tots els desplaçaments no escolars analitzats, indiquen aquesta situació de llunyania.

A banda d'aquesta localització que pot determinar l'elecció modal, també la nacionalitat dels progenitors afecta a la utilització dels modes sobretot en els infants extracomunitaris. Aquest col·lectiu és el que menys utilitza el cotxe, i el que més empra l'autobús, reforçant, una vegada més aquesta idea de menys poder econòmic i tinença de carnet, la qual associo al fet de poder utilitzar un vehicle privat.

En conclusió, en els desplaçaments per motius culturals s'evidencia més que en d'altres recorreguts la distància i accessibilitat de les instal·lacions o serveis que ofereixen aquestes activitats ja que es produeix una major utilització del cotxe i del transport públic en detriment d'anar a peu.

Activitats extraescolars

Les afirmacions que realitzo entorn aquesta activitat no estan relacionades amb el transport actiu o modes escollits ja que l'enquesta no ho recull. No obstant, la realització d'aquestes activitats es troben molt lligades al nivell econòmic de les llars i són un factor determinant per realitzar-les o no, ja que la realització d'aquestes comporta una despesa econòmica.

L'única de les variables disponibles que m'ofereix una certa informació de tipus econòmic és la procedència dels progenitors. Aquesta és significativa en la realització d'aquestes activitats i es veu reflectida en un alt percentatge d'infants extracomunitaris que no realitzen activitats extraescolars, i a l'inrevés, entre els comunitaris.

Un altre dels factors importants que intervenen en la realització d'activitats extraescolars és la pròpia disponibilitat horària dels progenitors o responsables dels infants. En altres paraules, els pares i les mares que, normalment, per obligacions laborals no poden compatibilitzar els seus horaris amb els dels seus fills o filles veuen en les activitats extraescolars una opció per allargar la jornada i poder així fer-la compatible amb la seva. Les enquestes realitzades pels progenitors mostren clarament les dificultats per compatibilitzar els horaris laborals amb els familiars. Aquest argument d'intentar allargar la jornada lectiva dels infants afegint les extraescolars, com a última solució, per poder fer compatibles la vida laboral i familiar m'apareix en moltes de les entrevistes realitzades.

D'altra banda, tot i els problemes d'horaris, aquesta realització no és possible de cap de les maneres sense els diners necessaris. Resultat d'una feina amb horaris inflexibles, és l'establiment d'un cercle on fer activitats extraescolars és una conseqüència de la incompatibilitat horària laboral i manca d'opcions familiars, provocant un allargament de la jornada escolar dels infants, els quals es troben ocupats durant moltes hores del dia amb la corresponent càrrega lectiva i de continguts provocant una reducció de les possibilitats d'oci voluntari o de joc, més típiques o habituals en aquestes edats (Tonucci, 1997).

Per últim, la realització d'activitats extraescolars i el curs acadèmic presenta certa relació entre els infants comunitaris. En aquest cas, més enllà de la diferència d'edats, crec que la pròpia oferta d'activitats, referint-me als horaris que puguin oferir les acadèmies d'idiomes, escoles de música, clubs esportius, etc., o la seva localització, són pròxims o llunyans a l'escola o casa seva, poden incidir en què els de sisè curs pel fet de ser més grans les realitzin.

En conclusió, no m'és possible determinar una única variable com a responsable de l'elecció modal en els desplaçaments dels infants sinó entenc aquesta decisió com el resultat de la interacció de les persones en un determinat territori. No obstant, encara que la meva enquesta no valora quantitativament aspectes del territori, no puc obviar aquesta vessant territorial, ja que no es pot entendre els desplaçaments efectuats sense entendre l'espai on s'efectuen. En aquest sentit penso que les dimensions de Granollers, la distribució de les escoles en el municipi i les polítiques adoptades tenen un reflex en els resultats obtinguts, tot i que no poden ser quantificades. En relació amb els infants, la nacionalitat dels progenitors i el gènere semblen ser les més determinants i en menor mesura el curs acadèmic.

Autonomia dels infants en els desplaçaments quotidians

La pregunta principal del segon eix, *Quin grau d'autonomia presenten els infants en els seus desplaçaments quotidians?*, resposta a partir de l'indicador d'autonomia elaborat denota una baixa o poca autonomia dels infants per realitzar els seus desplaçaments. En aquest sentit, menys de la meitat dels infants enquestats van acompanyats de menors o sols en els seus desplaçaments a l'escola i un 68% s'ubiquen en les dues categories més restrictives de l'indicador elaborat (nul·la/poca i baixa). Cal puntualitzar que anar a jugar al carrer, un dels motius no escolars, és l'únic on més de la meitat dels infants que el realitzen ho fan sense acompanyament adult, essent l'únic, que amb les seves singularitats, puc considerar-lo com autònom o força independent. Per tant puc concloure que els desplaçaments escolars dels infants de 10 a 12 anys escolaritzats en escoles públiques d'infantil i primària de Granollers són realitzats majoritàriament en companyia d'adults i en també per la majoria dels motius no escolars.

Una segona conclusió que obtinc és que la possibilitat de comparar el meu estudi amb d'altres és complexa degut al nombre i característiques de les variables que jo he emprat i que altres investigacions inclouen. Tot i les dificultats, els meus resultats són inferiors als obtinguts pels infants japonesos, però en relació amb els estudis europeus es troben en consonància, ja que pel cas anglès els infants de Granollers obtenen millors resultats i comparats amb els alemanys són lleugerament inferiors. Per aquest primer cas estic comparant dos àmbits molt diferents a nivell territorial i cultural. I és que aquest segon tret, sobretot tenint en compte la gran implicació de les administracions japoneses a nivell local, de les escoles i els progenitors és un factor clau en els resultats obtinguts. En el cas de Granollers aquestes polítiques estan més relacionades amb les infraestructures del municipi i no arriba a involucrar-se en aquests aspectes relacionats amb la pròpia seguretat dels infants respecte a patir possibles agressions o robatoris.

L'autonomia en els desplaçaments quotidians es relaciona amb els modes de transport emprats, aquesta relació és evident ja que els infants no poden accedir per si mateixos als mitjans motoritzats, per tant, únicament es pot contemplar una independència en els seus recorreguts si aquests s'efectuen a peu, en bicicleta, en skate o patinet. Incideixo en aquest fet degut que en els trajectes no escolars la variabilitat en l'autonomia que mostren els motius específics analitzats evidencia aquest relació amb el mode emprat. Anar a jugar al carrer, anar a comprar, passejar a peu i en bicicleta són els motius més realitzats activament pels infants i alhora també són els més autònoms. Per contra, visitar a familiars i fer activitats esportives i culturals són els menys realitzats activament i alhora són els menys independents.

A continuació ofereixo resposta a les diferents preguntes específiques plantejades entorn a la influència de les variables gènere, curs acadèmic i nacionalitat dels progenitors pels diferents desplaçaments analitzats.

Gènere i autonomia

En els desplaçaments quotidians dels infants, el gènere, no és la variable més significativa de les tres principals, però aquesta característica té influència en els resultats tant dels desplaçaments escolars com els no escolars.

- El gènere presenta el seu efecte més significatiu en els desplaçaments per visitar a familiars i anar a activitats culturals. En aquests dos motius ser nena implica anar menys autònomament que si es tracta d'un nen.
- En la sortida de l'escola el gènere es relaciona amb els infants de cinquè curs comunitaris. Entre aquests, els nens doblen a les nenes en sortir sols i amb menors d'edat de l'escola. Aquestes van més acompanyades en la sortida del col·legi.
- Els nens extracomunitaris van el doble de sols que les nenes extracomunitàries per passejar a peu. Entre els comunitaris els nens van el doble de sols que les nenes del mateix curs per passejar a peu.
- Entre els infants comunitaris anar a jugar al carrer sols és realitzat lleugerament més pels nens que per les nenes.
- Les activitats esportives entre els infants comunitaris mostren que les nenes van lleugerament més acompanyades que els nens.
- Passejar en bicicleta és realitzat autònomament pels nens el doble que les nenes.
- Anar a les activitats extraescolars de forma independent és entre els nens comunitaris el doble de realitzat que les nenes comunitàries del mateix curs.

Curs acadèmic i modes emprats

Aquesta característica, la segona de les tres analitzades, relacionada amb l'autonomia dels infants mostra la seva influència en un aspecte que es reproduïx en tots els desplaçaments on aquesta variable és significativa.

- El curs acadèmic és significatiu en l'autonomia dels desplaçaments analitzats dels infants. La seva influència es denota en que a mesura que s'incrementa

l'edat també ho fa l'autonomia, és a dir, els infants més grans, obtenen més independència en els seus desplaçaments que els petits.

- Entre els infants extracomunitaris de cinquè i sisè, els primers van a l'escola el doble d'acompanyats que els darrers.
- En la sortida de l'escola el curs acadèmic influencia els resultats tant dels infants comunitaris com extracomunitaris. En tots dos col·lectius els infants de sisè són lleugerament superiors als de cinquè en sortir independentment.
- Passejar a peu sense acompanyament entre els infants comunitaris de sisè és lleugerament superior als de cinquè.
- Anar a jugar al carrer pels infants de sisè extracomunitaris és realitzat independentment lleugerament més que els de cinquè. En el cas dels infants comunitaris l'efecte per edat es produeix només en els nens on els de sisè van més autònomament que els de cinquè.
- Anar a les activitats extraescolars és realitzat lleugerament més autònomament pels infants comunitaris de sisè que els seus companys de cinquè.

Nacionalitat dels progenitors i modes emprats

La darrera de les variables analitzades és, com en l'eix anterior, la més significativa en l'autonomia dels desplaçaments dels infants. Aquesta és el factor de primer ordre en tots els desplaçaments realitzats excepte pel motius visitar a familiars i fer activitats culturals. La influència d'aquesta característica es pot resumir en una major autonomia dels infants extracomunitaris enfront dels comunitaris. Tot i aquesta tendència general cal puntualitzar alguns dels resultats obtinguts:

- Els desplaçaments escolars tant d'arribada com de sortida, mostren com els infants extracomunitaris van més autònomament que els seus companys amb progenitors de la UE.
- Entre els motius no escolars els infants extracomunitaris mostren aquesta pauta de major realització independent que els infants comunitaris pels motius anar a comprar, passejar a peu, jugar al carrer, fer activitats esportives i passejar en bicicleta. L'excepció es produeix en anar a visitar familiars i activitats culturals on aquesta variable no és significativa.

En conclusió, l'autonomia dels infants escolaritzats a Granollers és el resultat d'una suma de factors dels infants i dels progenitors que es combinen. En el meu cas la

nacionalitat dels progenitors és la més significativa però no l'única, ja que tant el gènere com el curs acadèmic tenen la seva repercussió. No puc afirmar que es produeixin diferències destacables de gènere ja que aquesta variable es relaciona de forma feble en la majoria dels desplaçaments i sols amb determinats col·lectius (extracomunitaris, comunitaris, cinquè o sisè) segons el motiu específic. El curs acadèmic dels infants té la seva repercussió de manera que incrementant-se una s'incrementa l'altra. Aquesta variable també té un efecte important en la permissibilitat dels progenitors que tot i no estar vinculats en l'enquesta i poder ser quantificats, els testimonis obtinguts en les entrevistes realitzades ho manifesten clarament. Així doncs, dos perfils resulten de la combinació de les característiques analitzades:

- Infant de sisè curs amb progenitors extracomunitaris amb baix nivell d'estudis.
- Infant de cinquè curs amb progenitors comunitaris amb alt nivell d'estudis.

Aquests perfils són orientatius i cal entendre que en ocasions hi ha altres factors i experiències que poden condicionar molt clarament la independència dels infants. Una mala experiència vital dels progenitors, patir una agressió o robatori, relacionada amb la seva mobilitat quotidiana o la manca d'infraestructures (carrils bici) a la zona on viuen poden condicionar el mitjà de transport i alhora el grau d'autonomia més enllà de les meves variables d'anàlisi.

Autonomia en els desplaçaments per activitats extraescolars

Els infants de cinquè, independentment del gènere, obtenen percentatges d'acompanyament adult més elevats que els de sisè per aquest motiu. Els resultats també confirmen que la variable curs acadèmic, en aquest cas, es relaciona sols amb els infants comunitaris.

Les dades confirmen un menor acompanyament d'adults en els nens enfront les nenes. Com en els anteriors casos, la procedència dels progenitors resulta ser la més significativa demostrant que els infants comunitaris, independentment del sexe o curs acadèmic van més acompanyats d'adults que aquells infants amb pares i mares de procedència extracomunitària. Les nenes extracomunitàries van menys acompanyades per adults que els nens comunitaris destacant així la seva rellevància per damunt de la variable gènere.

Indicadors sintètics

Els resultats obtinguts per l'indicador d'autonomia mostren una influència del curs acadèmic i del gènere dels infants. El gènere dels infants està relacionat amb el grau d'autonomia obtingut essent superior en els nens que en les nenes. El curs acadèmic també influeix ja que els infants de cinquè obtenen menys autonomia que els de sisè. Tot i aquesta influència, la procedència dels progenitors és la més determinant de les

tres variables emprades. Per l'indicador d'autonomia, les diferències entre comunitaris i extracomunitaris, són molt més accentuades que en les variables precedents, obtenint entre aquests dos conjunts de població les diferències més significatives.

En relació amb l'indicador de permissibilitat, la meua idea inicial on el gènere dels progenitors podria influenciar en el grau de permissibilitat atorgat queda descartada pels resultats obtinguts. Hi ha diferències poc significatives entre pares i mares, i sembla ser que tant el nivell d'estudis dels progenitors com l'edat dels infants són més significatives. En conseqüència, la meua interpretació de les dades és que un progenitor amb baix nivell d'estudis amb un infant cursant sisè curs probablement atorgarà més llicències o permisos que un progenitor amb alt nivell d'estudis i un fill o filla fent cinquè.

La darrera consideració relacionada amb l'indicador d'autonomia dels infants i el de permissibilitat dels progenitors és la possibilitat de que l'escola, com a estructura edificada en una localització específica, pot influir en els resultats. La meua idea era identificar l'escola com a lloc, amb una ubicació, un entorn i unes característiques morfològiques que poden determinar la mobilitat dels infants. Aquesta possibilitat és descartada pels resultats obtinguts.

Tot i que els recomptes absoluts efectuats mostren dues tendències entre els col·legis seleccionats, jo relaciono aquests resultats amb la composició de les escoles, és a dir, el nombre d'alumnes amb progenitors extracomunitaris, nombre d'infants a cinquè i sisè curs i el seu gènere. Les dades obtingudes descarten el factor escola i ressalten la rellevància de les variables aplicades en la meua anàlisi gènere, curs acadèmic i nacionalitat dels progenitors. L'anàlisi que he efectuat incloent-ne l'escola en els arbres de decisió, no mostra cap relació d'aquesta amb les dades ja que no apareix com a possible variable significativa, essent com he comentat abans, les tres variables d'anàlisi les més significatives dels dos indicadors.

En aquest cas caldria incloure més variables de tipus morfològic (distància de l'escola a casa, relleu, voreres, passos de vianants, soroll, entorn agradable pels infants, etc.) per tractar de definir millor aquesta possibilitat de l'escola com a factor determinant en la mobilitat quotidiana dels infants. Lògicament en cas que una escola tingués una accessibilitat molt difícil o bé ubicada lluny del nucli de població podria determinar el mode per arribar i sortir d'aquest. La distribució de les escoles a Granollers i el fet de que es tracta d'una zona única i que qualsevol infant pugui accedir a qualsevol escola, encara que no quedi a prop, tenen el seu reflex en una mobilitat sostenible i a peu majoritàriament que sense la configuració o morfologia urbana de Granollers no es podria explicar. Les polítiques en matèria de mobilitat que aposten per un model de prioritització dels vianants expliquen aquest predomini dels desplaçaments a peu.

Una lleugera indicació de la repercussió d'aquestes característiques morfològiques es troba en les entrevistes dels progenitors i les fotografies dels infants. Entre els primers apareixen en forma de comentaris: "Aqui todo està cerca", "el coche para qué" o d'altres que confirmen que el lloc i les polítiques que en ell s'apliquen poden facilitar o dificultar la mobilitat dels infants de Granollers. Entre els infants, la proximitat a l'escola i la configuració dels carrers amb voreres amples, que estiguin nets i un entorn en general agradable són alguns dels aspectes que indiquen la relativa importància dels factors morfològics.

Percepció de la mobilitat infantil

La pregunta principal associada al tercer eix, *Presenten una mateixa percepció dels desplaçaments els infants i els progenitors?* ha estat resposta negativament. Infants i progenitors no presenten la mateixa percepció, tot i que cal considerar que en alguns aspectes coincideixen (inseguretat pel trànsit o por de patir alguna agressió). En aquests casos són sobre els aspectes negatius o desagradables on hi ha una certa proximitat en la percepció dels adults i els infants. Els mapes de percepció mostren com en els aspectes negatius les vies de comunicació amb un major volum de trànsit són percebudes negativament, essent aquest el tret més similar entre tots dos col·lectius. Pels infants és important el paisatge, el mobiliari urbà i l'estat d'aquests (no estiguin bruts, bon manteniment, etc.), per contra els seus pares i mares perceben com a positius aquells espais i carrers que ofereixen una seguretat a ells i elles. Aquells entorns on poden exercir el seu control sobre els infants són positius.

La complexitat per analitzar i interpretar la percepció dels infants és un greu problema que em porta a plantejar una altra qüestió: Quan un infant comenta que no li agrada passar per un cert lloc o espai; què hi ha al darrere? Pors o angoixes personals, o bé és la influència i els comentaris dels seus pares i mares sobre aquell lloc determinat els que condicionen a l'infant. Aquest dilema em dirigeix a una altra conclusió, l'anàlisi de la percepció en la mobilitat infantil necessita d'entrevistes individuals tant a infants com progenitors per poder respondre a aquesta i altres qüestions. En aquest sentit les pors i preocupacions declarades per tots dos col·lectius poden semblar diferents però, jo com adult, podria entendre que als infants que no els agrada passar per un carrer mal il·luminat és que tenen por a ser agredits, i llavors associar aquesta resposta amb les obtingudes pels progenitors. Aquesta interpretació podria ser totalment errònia i l'infant respondre un altre motiu o justificació que no tingui res a veure amb la meua o certament ser correcta.

Un aspecte que he trobat comparatiu amb els estudis de Shaw (2013) i Drianda (2011) és el fet que fer-se fosc és negatiu. Tant els infants com els progenitors coincideixen en

aquest sentit i pateixen més inseguretat en aquesta franja horària. Ara bé, tornant a la meua reflexió, fins a quin punt el propi infant és sent insegur o bé està condicionat per les advertències o comentaris dels progenitors?

Una altra conclusió és que la percepció dels progenitors està relacionada amb la permissibilitat que atorguen. Tant els estudis consultats com els meus resultats mostren que aquells progenitors que tenen una percepció negativa sobre els aspectes relacionats amb la seguretat dels seus fills i filles mostren reticències respecte a deixar-los anar sols. Altres variables com la distància, l'edat de l'infant o el gènere poden incrementar o disminuir la percepció dels progenitors alhora de determinar aquest grau de llibertat. La meua interpretació dels resultats obtinguts dels permisos dels progenitors és que l'edat dels infants és determinant, essent els pares i mares amb infants a sisè curs menys restrictius que els de cinquè curs respecte a llicències atorgades.

En resum, la percepció en la mobilitat dels infants escolaritzats a Granollers és un factor que el puc considerar transversal, és present en les decisions que afecten als infants en matèria de mobilitat i és complexa d'analitzar. En el meu cas l'he associat als permisos i llicències que atorguen els progenitors degut a que he incidit més en aquests aspectes. El resultat és que aquesta permissibilitat es veu afectada segons l'edat dels infants i els estudis realitzats pels progenitors però també amb la distància dels desplaçaments, el gènere dels infants i l'autonomia que van gaudir de petits els pares i mares. Per tant, aquesta és la suma de factors relacionats amb els infants i els progenitors que es combinen de formes diverses. Així doncs, dos perfils de permissibilitat resulten de la combinació de les característiques analitzades:

- Mare d'un infant a sisè curs amb baix nivell d'estudis i una relativa proximitat a l'escola i altres espais emprats pel seu fill o filla, i que de petita no va gaudir d'autonomia.
- Pare d'un infant de cinquè curs amb alt nivell d'estudis, relativa llunyania de l'escola i altres espais emprats pel seu fill o filla, i que de petit va gaudir d'autonomia.

Aquests perfils són orientatius i en ocasions, altres factors i experiències, poden condicionar molt clarament la independència dels infants. Una mala experiència vital dels progenitors o patir una agressió o robatori, poden determinar el grau d'autonomia més enllà de les meves variables d'anàlisi.

A continuació ofereixo resposta a les tres preguntes específiques plantejades entorn la percepció i la permissibilitat: *Hi ha influència del gènere dels progenitors en els permisos atorgats? El nivell d'estudis té alguna influència? I el curs acadèmic dels infants?* En aquests casos analitzo aquestes variables per veure la seva possible influència en la permissibilitat dels progenitors.

Gènere dels progenitors

En els permisos atorgats pels progenitors per anar sols al carrer, modes de transport permesos i l'indicador de permissibilitat no es relacionen amb el gènere. Tant les dones com els homes obtenen resultats similars amb diferències poc significatives en els tres ítems analitzats.

- El gènere presenta el seu efecte més significatiu en el permís per anar sols al carrer entre els progenitors amb infants de cinquè curs, essent les dones menys restrictives que els homes.
- El gènere no es relaciona amb els resultats obtinguts en l'indicador de permissibilitat.

Nivell educatiu dels progenitors

Aquesta característica, segons els recomptes absoluts efectuats, mostra una relació amb els resultats. Aquesta es visualitza en una tendència que consisteix en una disminució dels permisos atorgats per anar sols al carrer, pels transports permesos i en l'indicador de permissibilitat, a mesura que augmenten els estudis realitzats pels progenitors.

- El nivell educatiu dels progenitors es relaciona amb l'indicador de permissibilitat pels progenitors amb infants a cinquè curs, essent aquells amb un menor nivell d'estudis (primaris i secundaris) menys restrictius que aquells pares i mares amb més estudis (batxillerat, cicles formatius i universitaris).

Curs acadèmic dels infants

Aquesta variable és la més significativa de les analitzades, que es relaciona amb la permissibilitat dels progenitors. Tant per anar sols pel carrer com per l'indicador de permissibilitat aquesta característica és la variable de primer ordre.

- L'edat dels infants és significativa per poder anar sols al carrer. Els progenitors d'infants a sisè curs atorguen més llibertat als seus fills i filles que aquells amb infants cursant cinquè.
- En l'indicador de permissibilitat els progenitors amb infants a sisè curs són menys restrictius que aquells amb fills i filles cursant cinquè.

El gènere com a variable singular en la permissibilitat

Tot i els resultats obtinguts de l'enquesta on el gènere dels progenitors no exerceix cap influència en els resultats obtinguts és interessant destacar que el gènere dels infants té connotacions en la percepció dels progenitors. En aquest sentit la meva anàlisi

efectuada manifesta diferències en quant a llicències i llibertats atorgades segons es tracti d'un nen o una nena. Entre les persones entrevistades, tant homes com dones, declaren que atorgarien menys llibertats als seus infants en el cas que aquests siguin nenes. Aquesta diferència, tot i no poder comptabilitzar-la en l'enquesta, és destacable perquè denota en la línia d'altres investigacions un cert sentit de sobreprotecció a les nenes, normalment associat a temes d'agressions sexuals, o per la suposada "debilitat física" d'aquestes.

La percepció de la distància

Aquesta característica que en d'altres estudis, citats anteriorment, declaren que influeixen en les decisions i en la percepció dels progenitors, també en el meu cas succeeix. Tant en l'enquesta com en les entrevistes s'evidencia que l'autonomia dels infants per alguns motius està lligada amb la distància. En aquest sentit les seves declaracions m'han permès comprendre l'efecte de llunyania i com aquest incrementa la inseguretat i el patiment dels progenitors en el moment que el nen o nena, sembla que escapi de la seva àrea de control o protecció. En aquest sentit alguns dels testimonis evidencien que un trajecte llarg no és permès no sols per la pròpia distància sinó pels riscos associats (trànsit i patir algun incident personal).

Percepcions comparades sobre autonomia

Un altre aspecte destacat és la comparativa entre progenitors i infants respecte qui gaudia de més llibertat a la mateixa edat. En aquest cas la percepció i respostes dels progenitors majoritàriament declaren haver-ne gaudit més que els seus fills i filles en l'actualitat. Aquesta dada no era inesperada però sí els resultats del creuament entre llibertat gaudida i llibertat atorgada als infants, sorprèn que els progenitors que no van gaudir de llibertat de petits són els que més atorguen als seus fill i filles, i al contrari, els que van tenir més autonomia ara són els més restrictius.

CONCLUSIONS

(English version)

"The only real discovery does not consist in finding new territories, but
look with new eyes"

Marcel Proust (1871-1922)

French writer

Introduction

In this chapter I answer various questions raised about the daily mobility of children from 10 to 12 years enrolled in public kindergarten and primary schools in Granollers. These issues are linked to the three main pillars of outcome presented in the previous chapters and I draw my conclusions following their structure.

Daily journey

Can mobility of Granollers school children be considered active? This is the main question of the first focus of analysis and it has been answered affirmatively. This statement is confirmed in school journeys, namely, at the arrival and departure from school, but not in all types of non-school journeys analyzed.

In light of the results obtained by this first core idea surveyed it can be consider that Granollers school children have an active mobility. I can certainly ensure it given the high degree of use of active means of transport such as walking, cycling and skating when going to and from school. It is highly important to consider it 'active' due to one of the main health problems like childhood obesity is related to infants and their lack of physical exercise.

Then I proceed to respond to more specific research questions raised around the influence they can exert gender, academic year and nationality of the parents in the daily journeys of children and other relevant considerations related to their mobility and active transport. Firstly, I give answer to the three variables that are gender analysis, academic year and nationality of the parents according to the type of journey. Secondly, I add some final considerations related to the duration of school journeys, their accomplishment on rainy days and brief comments of several non-school journeys.

Gender and modal choice

In children's daily journeys gender is not the most significant variable, however, this feature has influence on the results related to the modal choice in both school and non- school journeys.

- The gender has the most significant effect on the use of the skateboard or scooter. Regardless of the type of journey analyzed, this means is always more used by boys than by girls without exception.

Below, I list the more influenced outcome by this variable being primarily discussed by the roundtrips out of school and then no school tours.

- On arrival at school girls use public transport more than boys, while is not the same case when they leave school. On their way to school, the chances EU girls go by bus are high whereas this cannot be confirmed at the dismissal time.
- Another gender-related finding is that girls go to and from school more often on foot and less by car than boys.
- In all non-school journeys analyzed the percentage of girls who go on foot and by car to school is higher than the percentage of boys.
- As far as shopping is concerned, decision tree shows how gender is significant in students of sixth year, being girls who get the highest value on walking in this specific reason.
- Attending to cultural activities has also a significant variable among EU children. For this reason, children use public transport more than girls.

Academic year and modal choice

This is the second variable of the three analyzed related to the modal choice used in various daily journeys. It shows its influence on three aspects that are reproduced in all journeys analyzed.

- Regardless of journey analysis, the academic year is significant for children in their fifth year of school. It gets lower percentages when it comes to go on foot and higher figures by car than those of sixth-year.
- The use of skate and scooter is more frequent in children of fifth year than those of the sixth year being this the set of population the one that use it more for getting around, regardless of the kind analyzed.
- Another effect of this variable is what occurs in girls of the sixth year. They use the car more frequently than her fellows and at the same time walk less, regardless of academic year for school journeys. For non-school journeys girls use the car more often than the rest of the established groups.

Parents' nationality and modal choice

The last variable analyzed is simultaneously the most significant in the children's choice of the means of transport. This is the prime factor in all journeys made except when it comes to play in the street. The influence of this characteristic can be summarized in a greater use of the car and less walking by the EU infants compared to

the non-EU ones. Despite this general trend, it should be noted some of the following outcome.

- More non-EU children go to and from school on foot than their schoolmates with EU parents even on rainy days. The last ones receive higher rates of use in the car as a means of transport to go to and from school.
- Non-EU children mostly go on foot when they go shopping, practising sport and or cultural activities. There is a notable exception when going to visit family. In this case, the car is the most used means among this group of people.
- The EU ones have always higher values in the use of the car and lower figures in going on foot. In comparison with the non-EU children, EU school children mainly use private transport to visit their relatives or going to cultural and sport activities. In their particular case, they go shopping often and preferably on foot, but 20% less than non-EU ones.

Journey duration to school

The change of residence is the only variable related to the execution time. The rest of the independent variables: gender, academic year and the origin of the progenitors are discard. From the results achieved, I can firmly draw the conclusion that those children who have changed their place of residence in the last year have gone beyond school. It takes more time to get to school for those who have moved than for those who have stayed.

Given that walking is doubly used than private vehicles in the two types of longer duration (20 to 30 minutes, and 30 minutes) I consider this claim is justified. One further issue to figure out is whether they do it in order to improve their standard of living by moving to a bigger flat or with more amenities or, on the contrary, in order to get a more affordable flat in a further area and under worse conditions.

Additionally, there is another fact linked to the increased execution time when going to school. The closeness to the school seems to be a determining factor when there is a change of residence. This variable is vital to some parents. However, relatives or educational projects in schools are of the utmost importance among the interviewees.

Modal choice on rainy days

There is a sharply increase in the use of the car for going to and from school in those specific days. Despite this rise, they mainly go to school on foot but not go back home on foot. In this last journey, both EU boys and girls receive higher percentages in the use of private vehicles than in walking. Therefore, at dismissal of school on rainy days, EU children use more motorized transports that non-motorized.

The outcome confirms that to get to school is not related to the gender being the origin of the progenitors the most determining variable since EU children get higher odds of using private vehicles than the non-EU. EU women use the car more often and walk less than boys at the dismissal, which is clearly related to gender.

From the results, I guess that economic status is significant in the modal on rainy days, but there should be a comprehensive analysis of factors such as the availability of permission to drive, the vehicle holding in the family, the parental work schedules, location and distance of the parents' workplaces and other aspects that may be involved in this decision.

Go shopping

According to the results, when it comes to go shopping the distance is relevant. Related to proximity, most children go shopping on foot but also there are those who go further and take the car. In this regard, my conclusion is that when children need to buy bread or do some shopping close to home they mostly go on foot or riding the skateboard. To some extent, this idea is corroborated by parental answers obtained in the surveys and interviews where they assure they allow their children to go shopping close to home.

Furthermore, private transport is essential for going shopping far away due to the peripheral location of big malls in Granollers. Under this premise, the nationality of the parents can exert its influence due to lower purchasing power of non-EU and their access to a private vehicle.

My data shows that EU children use three times more the car when they go shopping than non-EU. This is not accidental and can reveal economic differences between these two groups. Factors including vehicle holding and availability of driving licenses play a key role in the possibility of accomplishing these journeys. It also may be a matter of domestic economy because a car is needed to reach to that mall and do some shopping. Failure to have this means of transport, is much more likely to go shopping to the surrounding areas rejecting going further.

Go to visit relatives

In this case, there is a unique journey because it is the only occasion where both groups, non-EU and EU, use mainly the car. The conclusion I draw from these results is that a visit to the family involves a long distance, hence the use of private car over other means of transport.

It would also like to highlight that visits to relatives are a social event. Often, it takes place on weekends when the entire family or at least the vast majority of the members need to travel by vehicle and they go together. This insight along with the pointed

above, can determine the choice of the car as a means of transport to go visit to the family.

Go playing in the street

This is one of the reasons that shows fewer restrictions to its realization. By this I mean that it is not an economic issue that children go to the street to play because it is a free and outdoor event. For this reason and as I sensed, the nationality of the parents is not a significant variable on this particular occasion.

Gender and children's academic have a direct influence in the means used to go to the street. Girls go on foot more regularly than boys. Despite the difference in this means, kids use bicycles and skateboard or scooter for playing in the street more than girls, reaffirming once again that skateboard and scooter are a masculine means.

The data collected from the testimony of parents interviewed indicates that the option of playing in the street is more associated with a theme of permissibility of their own parents, the urban environment close to home and the child features. In other words, having playgrounds and green areas in the surroundings foster the likelihood of going to play in the street on foot. This option diminishes when these areas are locate further from home and parents consider their children are in danger, mainly for traffic and insecurity, and clearly focusing on the gender of the child and the accomplishment of this journey depending on the age of the child, in my case of study the fifth year. As a result, fifth-year girls get the lowest percentage of accomplishment for this journey if we compare them with other established groups.

Go practising sport

More specific questions need to be answered in order to better rule the means used in this particular situation. The problem with this route is the inability to define whether these activities are performed in the same school where they study or not.

I can solve such difficulty in locating the place by spotting the means of transport, although not by all means. In other words, when I analyze the use of the car, my conclusion is that this activity may not be carried out in the school since it would not make sense to use it. Under this premise, in the case of UE children, almost half of them would practise sport outside school. Following this assumption, the children of sixth year would practise more activity sports outside of school than the ones of fifth year due to the first ones have more chances than the last ones.

More difficult is to establish the execution inside or outside of school of those children who go on foot to practise sport activities. It seems that regardless the place where they take place, it is more likely that EU children will actively go, since 3 out of 4 move in some non-motorised means.

Go to the cinema

The only cinema in town is located on the outskirts of Granollers. Results obtained show high values in the use of the car and the figures in the use of the bus, which are the highest ones of all non-school journeys analyzed, which indicates this remoteness situation.

Aside from this location that might have an impact on the means chosen, the nationality of the parents does also have an impact on the use of the means, especially in non-EU children. This group is the one who less takes the car and the one who gets the bus more frequently, reinforcing once again the fact that a low economic status and the lack of a driving licence do not allow the use a private car.

In conclusion, it is blatantly obvious that the use of the car or public transport is preferable when they have to attend to cultural events or cover long distances.

Extracurricular activities

The statements I make about this activity are not related to active transport or the means selected because the survey does not collect it. However, the accomplishment of these activities is closely linked to the economic level of households and is a determining factor to carry them out or not, because the fulfilment of them it involves a cost.

The origin of the parents is the sole variable that gives me a certain economic information. This is quite significant and it is translated in a high percentage of non-EU children who do not perform extracurricular activities in contrast with the EU children.

Another important factor involved in extracurricular activities is time availability of parents or legal guardians. In other words, there are some parents who usually, due to work obligations, can not reconcile their schedules with the extracurricular activities of their children. Conversely, there are some parents who consider such activities an opportunity to have their children busy until they finish their work. Surveys clearly show the difficulties for parents to reconcile working hours with family. They lengthen children school day with extracurricular activities as a last resort to reconciling work and family life.

Furthermore, despite the problems with the schedules, the practise of extracurricular activities is not possible in any way without money. Result of an inflexible work schedules, is the establishment of a circle where extracurricular activities is a consequence of the incompatibility and lack of time working options relatives, causing a lengthening of the school day for children, which are busy for many hours a day with the related workload and causing a reduction of leisure opportunities typical or usual at these ages (Tonucci, 1997).

Finally, doing extracurricular activities and academic year offer a certain link among non-EU children. In this particular case, beyond the difference of age, I think the huge range of activities at different and flexible hours can have an especial influence in those of the sixth year due to the fact they are elder and have more option to move around. I mean activities offered by language or music schools, sports clubs and so on are interesting for them regardless if they are close or far from school or home.

In short, I cannot attribute to a sole variable the choice of the means of transport in children's journeys but I understand this decision as a result of the interaction of people in a specific territory. However, although the survey does not value quantitatively aspects of the territory, I cannot ignore this territorial aspect, because journeys cannot be understood without understanding the place where they are made. In this sense, I consider that the size of Granollers, the distribution of schools in town and the policies adopted have direct an impact on the results, but it cannot be quantified. Regarding children, nationality and gender of parents seem to be more decisive than academic year.

Autonomy of children in daily journeys

What degree of autonomy has children in their daily journeys? This is the main question of the second core idea. The answer stems from the autonomy indicator done and it denotes a low or little autonomy in children's daily journeys. In this regard, less than half of the children surveyed are accompanied by children or alone in their journeys to school and 68% are located in the two more restrictive categories of the indicator done (zero/little and low). It should be pointed out that one of the non-school reasons, which is going to play to the street, is the only one where more than half the children do without the support of an adult. With its peculiarities, it is the only case where I may consider a child as autonomous or independent. Therefore, I conclude that the journey of school children from 10 to 12 years enrolled in public schools in kindergarten and primary Granollers are made mostly in the company of adults and also for non-school reasons.

A second conclusion is that comparing my study with others is extremely complex due to the number and characteristics of the variables that I have used it and the other researches add. Despite the difficulties, my outcome are lower than those obtained by Japanese children, but are in accordance with European studies. In the case of English case, those children from Granollers get better results and compared with the Germans are slightly lower. For this first case, I am comparing two very different areas at territorial and cultural level. And that second shot, especially considering the great involvement of the Japanese government at the local level, schools and parents are a key factor in the results. In the case of Granollers, these policies are more related to town facilities and council does not get involved in aspects such as children safety in terms of possible robbery or assaults.

Autonomy in daily journeys is related to means of transport used. This relationship is glaringly obvious since children have no access to motorized means, therefore, only independence can be seen in their journeys if they do them on foot, bicycle, skateboard or scooter. I highlight this fact given that autonomy in non-school journeys shown is wide and it shows the relationship with the means of transport. Go playing to the street, shopping, walking and cycling are the activities most actively conducted by children and at the same time the ones where children are more autonomous. Conversely, visiting family and practising sports and cultural activities are less actively and independently accomplished.

Following, I offer different answers to specific questions raised about the influence of the variables related to gender, academic year and nationality of the parents for the different journeys analyzed.

Gender and autonomy

In children's daily journeys, gender is not the most significant variable in the top three, but this feature has influence on the results of both school and non-school journeys.

- The gender has its most significant effect on journeys when visiting relatives and attending to cultural activities. In these two cases, being girl implies to move less autonomously than being a boy.
- When leaving school, gender is directly related to EU children in their fifth year. Among these children, boys double girls in terms of going out alone and accompanied by minors. Girls tend to go often accompanied by adults when leaving school.
- There number of non-EU boys who back home on foot after school is twice the number of non-EU girls. It is the same case for EU children.
- There is a slightly difference between EU boys who go playing in the street alone in front of EU girls, who are less in number.
- When it comes to go practising sports, figures show that are more EU girls than boys who are accompanied by someone.
- The number of boys who go cycling alone is double that the number of girls.
- EU boys go to extracurricular activities independently twice as much as girls of the same year.

Academic year and modal choice

This feature, the second of the three analyzed, regarding the autonomy of its influence on children, shows an aspect that plays on all journeys where this variable is significant.

- The academic year is significant in the autonomy of children's journeys analysed. Its influence denotes that as age increases so does the range, namely older children, become more independent in their short journeys.
- Among EU children in their fifth and sixth year, the first ones go to school twice accompanied than the last ones.
- When finishing classes, the academic year influences the results of both EU and non-EU children. In both groups, there are slightly more children of sixth year than fifth year that go back home independently.
- There are few more sixth-year students who walk around unaccompanied than fifth-year students.
- Then number of sixth-year non-EU children who go playing in the street autonomously is slightly superior to fifth-year non-EU children. In the case of EU children age just have an impact on sixth-year students who are more independent than fifth-year ones.
- Go to extracurricular activities is conducted independently slightly more for sixth-year EU children than fifth-year EU children.

Parents' nationality and modal choice

The last variable analyzed, as in the previous focus, is the most significant when it comes to children's autonomy in their journeys. This is the prime factor in all journeys made, except for other reasons than visiting family and going to cultural activities. The influence of this characteristic can be summarized in a major autonomy of non-EU children in front of EU children. Despite this general trend should be noted some of the results achieved.

- The school journeys both arrival and departure, show how EU children are more autonomous than their classmates with parents from the EU.
- Among the non-school reasons non-EU children show a pattern of being more independent than EU children when go shopping, walking around, playing in

the street, practising sports and cycling. The exception occurs when going to visit family and cultural activities where this variable is not significant.

All in all, the autonomy of Granollers school children is the result of a sum of combined factors of children and parents. In my case of study, the nationality of the parents is the most significant but not the only one, as both gender and academic year have also an impact. I cannot assure the existence of remarkable gender differences given that this variable is weak in most of the journeys and its given only in certain groups (EU, non-EU, fifth-year or sixth-year students) according to a specific reason. The academic year of children has a relevant impact that leads to the fact that when one variable increases, the other one grows too. This variable has an important effect on the permissibility of parents who, despite not being involved in the survey and could be quantified, the testimonies obtained in the interviews clearly reveal it. Thus, two profiles are the combination of the characteristics analyzed.

- Sixth-year school children with non-EU parents and a low level of educational attainment.
- Fifth-year school children with EU parents and a high level of educational attainment.

These profiles are approximate and must be understood that sometimes there are other factors and experiences that can determine clearly the independence of a child. A bad life experience of parents, if they have suffered an assault or have been a victim of a theft or something related to their daily mobility or lack of facilities (bike lanes, for instance) in the area where they live, can be decisive in the means of transport chosen as well as the degree of autonomy beyond my analysis variables.

Autonomy in the journeys to extracurricular activities

Regardless of gender, fifth-year school children get higher levels when it comes to be accompanied by adults than the ones of sixth year. The outcome achieved also shows that the academic year is, in this particular case, related solely to EU children.

The data confirms a lower rate of accompaniment by adults to school in boys than in girls. As in previous cases, the origin of the parents is proving to be the most significant factor revealing that EU children, regardless of gender or academic year go to school more often accompanied by adults than those children with parents of non-EU origin. Non-EU girls go to school less accompanied by adults than EU boys highlighting its importance above the variable gender.

Synthetic indicators

The results obtained by the indicator of autonomy demonstrate an influence from academic year and the gender of children. This last factor is related to the degree of autonomy obtained being higher in boys than in girls. The academic year also influences fifth-year school children since they get less autonomy than the ones of sixth year. In spite of this influence, the origin of the parents is the most crucial of the three variables used. For the indicator of autonomy, the differences between EU and non-EU children, are more pronounced than in the preceding variables, obtaining between these two sets of people the most significant differences.

Regarding the permissibility indicator, my initial idea, where parents' gender could influence in the degree of permissibility given, is excluded by the results. There are insignificant differences between mothers and fathers and it seems that both, education level of parents and age of the children are more significant. Consequently, according to my interpretation of the data, I would like to point out that a parent with low education attainment who has a child in the sixth year would probably be more flexible and permissive than a well-educated father whose child is in the fifth year of school.

The last consideration regarding the children's autonomy indicator and parents' permissibility is the possibility that the school, which is a structure built in a specific location, can have an impact on the results. My aim was to identify the school like a place with a location, surroundings and morphological characteristics that can determine children's mobility. This possibility is ruled out by the results.

Although the absolute counts show two different trends among the schools selected, I dare say that these results are related to the composition of schools, that is to say, the number of students with EU parents, the number of children in fifth and sixth year and their gender. The data obtained discards school factor and it emphasizes the importance of the variables applied in my analysis of gender, academic year and parents' nationality. The analysis that I conducted including school in the decision trees, it shows no relationship between this and the data as it does not appear as a possible significant variable, being as I said before, the three variables of analysis the most significant of the two indicators.

In this case, it would be good to include more morphological variables such as distance from school to home, relief, sidewalks, pedestrian crossings, noise, pleasant environment for children and so on. It would be necessary in order to better define this possibility as a school factor in everyday children's mobility. Logically, if a school has a very difficult accessibility or is located far from the city centre, it could be a decisive factor in the means of transport chosen. The distribution of schools in

Granollers, the fact that it is a unique area and that any child can be enrolled in any school, even if it is not close to home, have their reflection on sustainable mobility and mostly on foot that without the configuration or urban morphology Granollers could not be explained. The policies that support mobility model for prioritizing pedestrian explain this predominance of journeys on foot.

A slight indication of the impact of these morphological features is found in the interviews to parents and the photographs of children. Some parents comment 'Everything is close here', or 'What I want the car for?' or others assure that the place and the policies implemented in it can facilitate or hinder children's mobility in Granollers. Among children, the proximity to the school and the configuration of the streets with clean and wide sidewalks that are in a pleasant environment are some of the aspects that indicate the relative importance of morphological factors.

Perception of mobility in children

Do children and parents have the same perception of the journeys? This is the main question associated with the third focus of study and it has been answered negatively. Children and parents do not have the same perception, although it should be considered that they agree in some aspects such as traffic insecurity or fear of suffering any aggression. In such cases, there is certain closeness in the perception of both adults and children.

The complexity to analyze and interpret the perception of children is a serious problem that leads me to ask another question. When a child says that he or she does not like to go through a certain place or space, what is behind? Personal fears or anxieties? Or maybe the influence and feedback of their parents about that particular place? This dilemma leads me to a different conclusion; the analysis of perception in children's mobility needs of individual interviews in order that both children and parents answer this and other questions. In this sense, the fears and concerns reported by both groups may seem different. However, I could understand as an adult myself that the reason why a child does not want to go through a poorly lit street is that he or she fears being attacked. Consequently, this answer can be associated to the one obtained by the parents. This interpretation could be totally wrong and the child answer could be motivated for some different reason. Nevertheless I could be right.

One thing I found comparative with studies carried on by Shaw (2013) and Drianda (2011) is that being in the darkness is a negative aspect. Both children and parents agree in this regard and suffer more insecurity in this time slot. However, back to my reflection, to what extent does their own child feel insecure or is he conditioned by parental warnings or comments?

Another conclusion is that the perception of parents is related to the permissiveness that they give to their children. Both studies consulted and my results show that those parents who have a negative perception about aspects of the safety of their children are reluctant to let them go alone. Some other variables such as distance, age or gender of the child may increase or decrease the perception of parents to define this degree of freedom. My interpretation of the results obtained about the permission of the parents is that the age of children is crucial, being parents with children in the sixth year less restrictive than those of fifth year regarding licenses granted.

In short, the perception of the mobility of Granollers school children is a factor that can be considered transversal and is present in the decisions that affect children in terms of mobility and it is complex to analyze. In my particular case, I associated permits and licenses that give parents because I paid more attention to these aspects. The result is that this permissibility is affected by age of children and studies carried out by the parents but also the distance of journey, gender and children's autonomy enjoyed when parents were children. Therefore, this is the sum of factors related to children and parents that are combined in several ways. Thus, two profiles of permissibility result from the combination of the following characteristics analyzed.

- Mother of a sixth-year child low-educated and a relative proximity to schools and other venues used by her child and that when she was a child she did not enjoy of autonomy.
- Father of a fifth-year child well-educated and relatively far from schools and other venues used by his child and that when he was a child he did enjoy of autonomy.

These profiles are approximate and sometimes other factors and experiences can determine clearly the independence of children. A bad life experience of parents or suffer an assault or robbery, can determine the degree of autonomy beyond my analysis variables.

Here are answers to three specific questions raised about perception and permissiveness: Are there parental influence of gender on the permissions granted? Has the level of education some influence? And what about the children's academic year? In these cases I analyze these variables in order to find out their possible influence on the permissibility of the parents.

Gender of progenitors

In the permissions granted by the parents to walk alone in the street, means of transport allowed and permissibility indicator are not related to gender. Both women

and men get similar results with little significant differences in the three items analyzed.

- The gender has its most significant effect on the permission to go walking alone in the street even among parents with children from the fifth year. Women are less restrictive than men.
- Gender is not related to the results of indicator permissibility.

Educational level of parents

This feature, according to absolute counting, shows a link with the results. This illustrates a trend, which is a decrease of permits granted to go walking alone to the street and by permitted transport as well as in the permissibility indicator, as the studies carried out by parents increase.

- The educational level of parents is related to the permissibility indicator for parents with children in fifth year, being those with a lower education level (Primary and Secondary) less restrictive than those parents are well-educated (University or High School).

Children's academic year

This variable is the most significant analyzed, which is related to the permissibility of the parents. The permissibility is the variable of the first order for going alone to the street and due to the indicator of this feature.

- The age of children is significant when it comes to go alone to the street. Parents of children in the sixth year give more freedom to their children than those with children attending the fifth year.
- The indicator permissibility parents with children in the sixth year are less restrictive than those with children attending the fifth year.

Gender as a variable in the singular permissibility

Although the results of the survey on the gender of the parents have no influence on the results from interviews, it is interesting to note that the gender of children has connotations in the perception of parents. In this sense, my analysis manifests differences in terms of licensing and freedom granted depending on the children's gender. Among the interviewees, both men and women say they would give less freedom to their children if they were girls. This difference, although it could not count on the survey, it is remarkable because it denotes, as in other different researches, a sense of overprotection in girls, usually associated with issues of sexual assault or 'physical weakness'.

The perception of distance

This feature in other studies cited above, declares that have an impact on the decisions and the perception of parents, as it happens in my case. In the survey and in the interviews, it is blatantly clear that the autonomy of the child is linked with distance for some reason.

In this regard, their statements allowed me to understand the effect of distance and how it increases uncertainty and suffering of parents when the child seems to escape from their area of control or protection. Accordingly, some testimonies suggest that a long journey is not allowed not only for the distance in itself but also for the risks associated with distance like traffic and or a personal incident.

Compared perceptions on autonomy

Another highlight aspect is the comparison between parents and children regarding who enjoyed more freedom at the same age. In this case, the vast majority of parents said that they enjoyed themselves more when they were young than their children today. This finding was not unexpected. However it struck me as odd the results of crossing enjoyed freedom and freedom given to children. It is shocking that parents who did not enjoy freedom when they were children are the ones that give more freedom to their sons and daughters and, conversely, those who enjoyed more autonomy are now more restrictive.

REFLEXIONS FINALS

El meu objectiu de recerca principal, conèixer la mobilitat quotidiana dels infants de 10 a 12 anys escolaritzats a Granollers, s'ha assolit al llarg d'aquesta tesi. Després de realitzar el treball de camp, obtenir dades i analitzar-les, en termes generals, puc determinar que la seva mobilitat és activa, no autònoma i els infants la perceben de forma diferent als seus progenitors.

Encara que els resultats presentats i la seva anàlisi posterior l'he realitzat en tres eixos diferenciats haig de remarcar que tots tres estan vinculats i enllaçats entre ells. L'anàlisi dels modes de transports emprats, l'autonomia gaudida pels infants i la percepció dels progenitors, en termes de seguretat vial i personal, estan estretament lligats i no es poden entendre els uns sense els altres.

Una realització activa dels desplaçaments implica una major autonomia, això és una evidència, els infants no van sols en cotxe o en moto, però calen unes dades que realment mostrin fins a quin punt això és cert o no. Doncs bé, el que han mostrat les meves dades, i en sintonia amb d'altres estudis realitzats a Europa, Austràlia o els Estats Units, és que els infants de Granollers no gaudeixen de molta autonomia. Aquest fet és força contradictori comparat amb l'alta mobilitat activa que presenten els infants enquestats. És en aquest punt on la percepció entra en joc, conjuntament amb les tres variables que he emprat per analitzar els desplaçaments i l'autonomia (gènere, curs acadèmic i procedència dels progenitors).

Calcular fins a quin punt una d'aquestes característiques és més determinant que l'altra és un objectiu secundari en aquesta tesi. Certament, la procedència dels progenitors és, segons els models aplicats, la més significativa de les tres variables d'anàlisi principal emprades. Aquesta condiona la majoria dels desplaçaments realitzats sempre afavorint una mobilitat més activa i més independent per aquells infants amb progenitors no europeus. Aquesta variable té una connotació de caràcter econòmic diferenciat als dels progenitors comunitaris.

En termes econòmics, l'accés a un vehicle motoritzat o la tinença del carnet de conduir per poder emprar un mitjà privat és més difícil per als progenitors d'origen estranger. Generalitzant, les feines amb una menor especialització, que normalment comporten una menor retribució, són les predominants entre els progenitors extracomunitaris. La tinença de vehicle privat en llars amb menys ingressos i un nombre més elevat de fills/és menys probable que no pas comparat amb les llars comunitàries on el nombre de fills és menor i les feines que realitzen tenen retribucions més elevades. D'altra banda, la pròpia barrera del llenguatge, per aquells immigrants no procedents d'Amèrica Llatina, pot suposar un obstacle més per poder superar les proves d'obtenció del carnet de conduir, és a dir, aquells progenitors

procedents d'Àsia, Àfrica o qualsevol altre zona no hispanoparlant poden tenir més complicacions alhora d'obtenir-lo per les pròpies dificultats de comprensió.

Un altre aspecte rellevant de la mobilitat dels infants és la rellevància dels espais familiars en la seva quotidianitat. Un gran nombre de fotografies obtingudes d'aquests espais apareixen en l'activitat fotogràfica, en la qual es prioritzava els espais públics, confirmant el que altres estudis han trobat, i és la importància de la llar com un espai on els infants passen un nombre d'hores relativament elevat. Les fotografies obtingudes mostren, en la mateixa línia que d'altres investigacions, una major utilització dels espais públics (parcs i àrees verdes) per part dels nens que no pas de les nenes.

La grandària o extensió de l'àrea d'estudi és un tret destacat, perquè Granollers és un municipi relativament petit, amb un nucli urbà compacte, amb pendents suaus, que es pot recórrer de punta a punta en menys d'una hora. Les polítiques aplicades en el municipi fomentant una mobilitat més activa dels infants i afavorint els desplaçaments a peu també tenen una repercussió que ha de ser tinguda en compte. Aquestes singularitats es reflecteixen en una majoria d'infants que caminen menys de 20 minuts per anar a l'escola un temps que equival aproximadament a un quilòmetre i mig. Per tant, les distàncies que han de recórrer els infants són relativament curtes i són més fàcilment assumibles de realitzar a peu o en modes actius. En el cas de tractar-se d'un municipi no gaire planer, amb fortes pendents, i més extens, probablement obligaria a realitzar desplaçaments més llargs i podria comportar, pel propi relleu, un canvi en els modes de transports emprats.

Més factors relacionats amb l'àmbit d'estudi són la meteorologia o la ubicació geogràfica d'aquest. Relacionat amb el primer, la pluja, és un condicionant a tenir en compte, en dies de pluja els desplaçaments motoritzats s'incrementen i per tant l'autonomia en aquests dies decreix considerablement. Respecte el segon factor, la latitud on s'enmarca Granollers li confereix un clima mediterrani amb un elevat nombre d'hores de sol durant l'any. Un infant de Granollers bé a l'estiu o a l'hivern gaudeix de més hores de sol que un altre d'Alemanya, Dinamarca, Finlàndia, Noruega, Oregon o fins i tot, el Regne Unit. L'hivern a Noruega, Finlàndia o en altres països ubicats a latituds majors, en general, on es gaudeixen de menys hores de sol pot repercutir en les activitats a l'aire lliure com, jugar al carrer, passejar a peu o en bicicleta, les quals tenen menys probabilitats de ser efectuades. Fer-se fosc és un condicionant temporal que incideix en la permissibilitat dels progenitors tant en els estudis que he seleccionat, com en el meu cas en particular. Així doncs, també aquests factors mencionats condicionen la mobilitat dels infants potenciant-la o disminuint-la.

En definitiva, una part dels factors que intervenen en la mobilitat quotidiana dels infants de 10 a 12 anys escolaritzats a escoles públiques d'infantil i primària de Granollers, és la procedència dels progenitors i l'edat dels infants. No obstant, factors

relacionats amb l'àmbit d'estudi (morfologia, ubicació, clima i polítiques aplicades) i altres condicionants personals, també intervenen en les decisions que afecten la mobilitat dels infants i calen ser inclosos en properes investigacions.

En aquest sentit, per futures línies d'investigació, els mapes d'orientació i les fotografies incloses en aquesta tesi com a testimonis de la "veu" dels infants i que descriuen, de primera mà, els seus recorreguts quotidians i les seves opinions sobre els espais i llocs per on passen, juguen, i en definitiva fan vida, han de ser considerats un punt de partida per desenvolupar altres objectius i temàtiques. En el present cas, aquestes dues metodologies m'han aportat una valuosa informació que omple molts dels buits que l'enquesta i les entrevistes als progenitors m'han indicat, complementant així totes les dades obtingudes i millorant la meua comprensió sobre la realitat de la mobilitat dels infants.

Altres aspectes a considerar i millorar de cara a futures investigacions és incloure un codi en els qüestionaris que permeti enllaçar l'infant que respon i el seu progenitor augmentant així les possibilitats d'anàlisi i obtenir resultats encara més pròxims a la realitat. Incloure variables relacionades amb el territori i orientar les preguntes del qüestionari cap a altres objectius són altres elements a modificar de cara a properes aproximacions a la temàtica. Reitero que en cas de voler incorporar la percepció com un element d'anàlisi de la mobilitat dels infants les metodologies qualitatives són indispensables. L'experiència em mostra que amb infants, activitats orientades a afavorir una interacció entre ells i elles, plantejades en clau de petits grups de discussió, poden oferir més informació i detalls que l'aplicació d'una enquesta o una tècnica quantitativa, ja que com en molts aspectes de la ciència i la vida, els detalls són importants. Un altre aspecte interessant per a futurs estudis seria la inclusió dels infants de 13 i 14 anys els quals han iniciat els estudis secundaris en els diferents instituts de Granollers i realitzar una comparativa amb les meves edats seleccionades, determinar el grau d'autonomia que obtenen i observar un punt de ruptura possible en l'autonomia com pot ser anar al institut.

La realització d'aquesta tesi em permet detectar aspectes positius i negatius relacionats amb la mobilitat dels infants a Granollers. Els meus resultats evidencien la bona feina feta des de les administracions fomentant un transport actiu i sostenible a l'escola, però també destaquen algunes febleses o punts a millorar. Una reduïda utilització de la bicicleta com a mitjà de transport per anar o sortir de l'escola, i en conjunt, per la majoria de desplaçaments analitzats en aquest treball, afegit a la manca d'una infraestructura o xarxa de carrils bici eficient des d'un punt de vista de connexió, és un dels punts febles detectats per aquest estudi i del qual l'administració pertinent, ha de prendre consciència i fomentar per tal de millorar la situació.

No sols en les enquestes apareix la bicicleta com un mode residual, també la realització de les entrevistes als progenitors i els comentaris rebuts de les fotografies dels infants

denoten aquesta mancança dels elements necessaris per utilitzar la bicicleta. Alguns dels progenitors entrevistats destaquen que els trams de carril bici són curts i només funcionen en els marges del riu Congost, més enllà, no condueixen a cap lloc ja que finalitzen en un carrer i no té continuïtat en l'altre. D'altra banda, destaquen que una xarxa que connecti les diferents escoles o que pugui travessar el municipi de Nord a Sud i d'Est a Oest amb els principals punts de transports (estació autobusos, estació de ferrocarrils) serien un bon punt de partida per fomentar-ne el seu ús.

Aquest treball posa en evidència aquesta feblesa de la bicicleta com a mode de transport quotidià i que l'Ajuntament consideri les opcions de millora per fomentar aquest transport. Tot i les mesures de foment que va intentar implementar amb el "bicing" de Granollers, el qual malauradament va significar un fracàs per la poca utilització que els potencials usuaris van fer, potser cal una infraestructura que li atorgui un lloc definit al carrer i sobretot que condueixi a llocs o permeti anar d'una banda a una altra del municipi amb certes garanties de seguretat que actualment no hi són presents.

La baixa autonomia en els desplaçaments escolars i no escolars dels infants escolaritzats a Granollers és una dada negativa tenint en compte les bones xifres que obtenen en la utilització dels transports actius (a peu i skate o patinet). Aquesta recerca m'ha permès comprendre i conèixer algunes de les variables que s'identifiquen amb l'autonomia dels infants i expliquen aquests resultats. En aquest sentit l'aplicació de propostes i polítiques específiques que incideixin sobre aquestes variables poden repercutir en un increment de l'autonomia. Una d'aquestes és la percepció dels progenitors vers la seguretat vial i personal dels seus fills i filles i és en aquest sentit on es pot incidir. Les polítiques adoptades poden ser a "l'estil japonès", comentat per Drianda (2011), on les administracions locals lliuren dispositius d'alarmes i seguretat a tots els nens i nenes, les quals no comparteixo, o bé fent campanyes de conscienciació i participació ciutadana per tal de cercar elements, solucions o propostes no sols que millorin la seguretat dels infants, sinó també la de tota la ciutadania.

Altres possibles mesures es podrien vincular amb normatives específiques relacionades amb el trànsit en els entorns escolars en les hores d'entrada i sortida, limitant-ne l'accés, obligant a no estacionar en les immediacions, etc., mesures que d'alguna manera millorin aquesta percepció dels progenitors sobre la perillositat del trànsit poden incrementar les possibilitats d'obtenir més llibertat o llicències en els infants. Relacionat amb la por dels progenitors que els seus infants pateixin una agressió, robatori o segrest, etc., campanyes informatives de la policia o altres organismes contextualitzant dades o informant de la situació "real" del municipi poden jugar a favor de reduir una percepció negativa dels progenitors afavorint de retruc l'autonomia dels infants. Aquestes mateixes mesures són exactament aplicables en relació amb la percepció i la permissibilitat dels progenitors, tota mesura que

afavoreixi i millori l'opinió dels progenitors respecte a la mobilitat dels seus infants sempre jugarà a favor d'aquests.

Aquest treball, tant pels indicadors elaborats com per l'enquesta, entrevistes i fotografies realitzades es podria aplicar a d'altres municipis, o fins i tot a una major escala territorial, com un indicador de la mobilitat dels infants i alhora un indicador, com defensen alguns autors, mediambiental. Per últim, la seva aplicació al llarg del temps també aportaria dades sobre l'evolució temporal de la mobilitat dels infants i com aquesta es comporta al llarg dels anys. En aquest sentit els països que he comparat amb aquest estudi tenen una llarga tradició i porten dècades analitzant l'autonomia i mobilitat dels infants. Potser també cal avançar i posar en les agendes polítiques aquest tema, un tema que alhora és el futur de la societat degut a que les pautes de mobilitat dels infants es poden replicar quan siguin adults.

Per finalitzar, aquesta tesi es pot considerar un primer pas en les investigacions sobre mobilitat infantil a Catalunya i a Espanya des d'una perspectiva acadèmica. Fins el moment aquest tema ha estat tractat per les diferents administracions sota una perspectiva de caràcter tècnic. Estudis sobre camins escolars són nombrosos arreu la geografia catalana i espanyola però tots coincideixen en una anàlisi tècnica i més centrada en les mesures aplicades en els municipis o en el territori d'estudi. Aquest treball també pot suposar una referència per properes investigacions d'aquesta temàtica, tant a nivell nacional com internacional, i afegeix un altre punt comparatiu en matèria de mobilitat infantil i contribueix al debat internacional. Altres contribucions d'aquesta tesi es poden relacionar amb el fet de fer aparèixer un col·lectiu poc analitzat fins el moment en matèria de mobilitat i atorgar-li una rellevància de la qual fins el moment no ha gaudit a través d'unes dades inexistents fins el moment. Aquesta creació de dades, és un dels objectius més pretensiosos d'aquest treball i sense aquesta informació no podria haver elaborat tota aquesta feina.

BIBLIOGRAFIA

1. AAE, Agència Ambiental Europea (2001-05). *Sistema d'indicadors pel seguiment del transport i el mediambient*.
2. AITKEN, S.C., HERMAN, T. (1997). "Gender, Power and Crib Geography: Transitional spaces and potential places". *Gender, Place & Culture*, 4 (1), 63-88.
3. AITKEN, S. (2001). *Geographies of young people. The morally contested spaces of identity*. Routledge. London. 212pp.
4. ALDERSON, P. (2000). "Children as Researchers: The Effects of Participation Rights on Research Methodology" in Christensen, P., James, A.(eds) *Research with Children: Perspectives and Practices*, Falmer Press, London, 241-257.
5. ALENCAR, J. (2011). "A Mobilidade como Aventura na cidade: jogos baseados em geolocalização (GPS) e apropriação urbana", *Movimento*, 17 (1), 237-251.
6. ALONSO, L. (1994). *Métodos y técnicas cualitativas de investigación en ciencias sociales*. Madrid, Síntesis.
7. ALONSO, F., ESTEBAN, C., CALATAYUD, C., ALAMAR, B. (2009). *Los niños, las ciudades y la seguridad vial: una visión a partir de la investigación*. Madrid, Attitudes. Colección: Cuadernos de Reflexión Attitudes.
8. ALPARONE, F.R, PACILLI, M.G. (2012). "On children's independent mobility: the interplay of demographic, environmental, and psychosocial factors". *Children Geographies*, 10 (1), 109-122.
9. ANTONINI, G., BIERLAIRE, M.,WEBER, M. (2006). "Discrete choice models of pedestrian walking behavior". *Transportation Research Part B*, 40, 667-687.
10. ARBOUR-NICITOPOULOS , K., FAULKNER, E.J..BULIUNG, R., LAY, J., STONE, M. (2012). "The school run: Exploring carpooling as an intervention option in the Greater Toronto and Hamilton Area (GTHA),Canada" *Transport Policy*, 21, 134-140.
11. ARIES, P. (1962). *Centuries of Childhood*. New York, Vintage Press.
12. ASHMORE, M.R., BATTY, K., MACHIN,F., et al. (2000). "Effects of traffic management and transport mode on the exposure of schoolchildren to carbon monoxide". *Environmental Monitoring and Assesment*, 65 (1-2), 49-57.
13. BACKETT-MILBURN, K. HARDEN,J. (2004). "How children and their families construct negotiate risk, safety and danger". *Childhood*, 11 (4), 429-447.
14. BADLAND, H., OLIVER, M., DUNCAN., SCHANTZ, P. (2011). "Measuring children's independent mobility: comparing objective and self-report approaches". *Children Geographies*, 9 (2), 263-271.
15. BANISTER, D. (2008). "The sustainable mobility paradigm". *Transport Policy*, 15, 73-80.
16. BARKER, J., WELLER, S. (2003a). "Geography of Methodological Issues in Research with Children". *Qualitative Research*, 3 (2), 207-227.
17. BARKER, J., WELLER, S. (2003b). "Is it Fun?" Developing Children Centred Research Methods," *International Journal of Sociology and Social Policy*, 23 (1), 33-58.
18. BARKER, J., (2003c). "Passengers or political actors? Children's participation in transport policy and the micro political geographies of the family". *Space and Polity*, 7 (2), 135-151.
19. BARKER, J. (2009a). "'Driven to Distraction?': Children's Experiences of Car Travel", *Mobilities*, 4 (1), 59-76.

20. BARKER, J., KRAFTL, P., HORTON, J., TUCKER, F. (2009b). "The Road Less Travelled – New Directions in Children's and Young People's Mobility". *Mobilities*, 4 (1), 1-10.
21. BASLINGTON, H. (2008). "School travel plans: Overcoming barriers to implementation". *Transport Reviews*, 28 (2), 239-258.
22. BASLINGTON, H. (2009). "Children's perception of and attitudes towards, transport modes: why a vehicle for change is long overdue". *Children Geographies*, 7 (3), 305-322.
23. BAYLINA, M., ORTIZ, A., PRATS, M. (2008). "Conexiones teóricas y metodológicas entre las geografías del género y la infancia". *Scripta Nova*, 270 (41), unpaginated.
24. BEAZLEY, H. (2003). "The construction and protection of individual and collective identities by street children and youth in Indonesia". *Children, Youth and Environments*, 13, unpaginated.
25. BEEN, V., GOULD, I., SCHWARTZ, A.E., STIEFEL, L., WEINSTEIN, M. (2011). "Does losing your home mean losing your school?: Effects of foreclosures on the school mobility of children". *Regional Science and Urban Economics*, 41 (4), 407-414.
26. BENWELL, M.C. (2009). "Challenging Minority World Privilege: Children's Outdoor Mobilities in Post-apartheid South Africa". *Mobilites*, 4 (1), 77-101.
27. BERG, M., MEDRICH, E. (1980). "Children in four neighborhoods: The physical environment and its effect on play and play patterns". *Environment and Behavior*, 12 (3), 320-348.
28. BETTINI, V. (1998). *Elementos de Ecología Urbana*. Madrid, Editorial Trotta, 400pp.
29. BJORKLID, P. (2002). "Parental restrictions and children's independent mobility". Paper presentat al IAPS 17, A Coruña.
30. BLACK, C., COLLINS, A., SNELL, M. (2001). "Encouraging walking: The case of journey-to-school trips in compact urban areas". *Urban Studies*, 38 (7), 1121-1141.
31. BLAKELY, K.S. (1994). "Parents conceptions of social dangers to children in the urban environment". *Children's Environments*, 11 (1), 16-25.
32. BOGGI, O. (2000). "Portare i bambini in citta. A scuola ci andiamo da soli", a C. Baraldi e G. Maggioni, (Eds.), *Una citta' con i bambini*, Roma: Donzelli, 123-151.
33. BOOTH, M.L., OKELY, A.D., DENNEY-WILSON, E. *et al.* (2007). "Characteristics of travel to and from school among adolescents in NSW, Australia". *Journal of Pediatrics and Child Health*, 43 (11), 755-761.
34. BOYDEN, J., ENNEW, J. (1997) "Children in focus. A manual for participatory research with children". *Swedish Save the Children*, Estocolm.
35. BROBERG, A., SALMINEN, S., KYTTA, M. (2013). "Physical environmental characteristics promoting independent and active transport to children's meaningful places". *Applied Geography*, 38, 43-62.
36. BROWN, B., MACKETT, R., GONG, Y., KITAZAWA, K., PASKIN, J. (2008). "Gender differences in children's pathways to independent mobility". *Children Geographies*, 6 (4), 385-401.
37. BURCHARDT, T., HOLDER, H. (2012). "Developing survey measures of inequality of autonomy in the UK". *Social Indicators Research*, 106 (1), 1-25.
38. CARVER, A., TIMPERIO, A.F., CRAWFORD, D.A. (2012). "Young and free? A study of independent mobility among urban and rural dwelling Australian children.". *Journal of Science and Medicine in Sport*, 505-510.
39. CASADO, J.M. (2008). "Estudios sobre movilidad cotidiana en México". *Scripta Nova*, 273 (15). <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-273.htm>: (24/07/2013)

40. CASADO, J.M. (2012). "La estructura policéntrica de los mercados laborales locales de la Zona Metropolitana del Valle de México", *Investigaciones Geográficas, Boletín del Instituto de Geografía*, núm. 79, UNAM, México, 97-118.
41. CASS, N., SHOVE, E., URRY, J. (2005) "Social exclusion, mobility and access" *The Sociological Review*, (Editorial,) 539-555.
42. CCE, Carta de Ciutats Educadores (2015), document online: <http://www.edcities.org/> (23/05/2015).
43. CHANG, S. (2004). "Transportation geography: The influence of Walter Isard and regional science". *Journal of Geographical Systems*, 6, 55-69.
44. CHRISTENSEN, P., JAMES, A., JENKS, C. (2000). "Home and movement: Children constructing "family time"" a Holloway, S., Valentine, G., (eds) *Children's Geographies: Playing, Living, Learning*, Routledge, London, 139-155.
45. CHRISTENSEN, P., ROMERO, M., SICK, T.A., HARDER, H. (2011). "Children, Mobility, and Space: Using GPS and Mobile Phone Technologies in Ethnographic Research", *Journal of Mixed Methods Research*, XX(X), 1-20.
46. COLLINS, D., KEARNS, R. (2001). "The safe journeys of an enterprising school: negotiating landscapes of opportunity and risk". *Health and Place*, 7, 293-306.
47. COLLINS, D., KEARNS, R. (2005). "Geographies of inequality: child pedestrian injury and walking school buses in Auckland, New Zealand". *Social Science and Medicine*, 60 (1), 61-69.
48. COLLINS, D., KEARNS, R. (2010). "Walking school buses in the Auckland region: A longitudinal assessment". *Transport Policy*, 17, 1-8.
49. COOK, T., HESS, E. (2007). "What the camera sees and from whose perspective. Fun methodologies for engaging children in enlightening adults". *Childhood*, 14, 29-45.
50. COOPER, A.R., PAGE, A.S., FOSTER, L.J., QAHWAJI, D. (2003). "Commuting to school: Are children who walk more physically active?". *American Journal of Preventive Medicine*, 25 (4), 273-276.
51. COOPER, A.R., WEDDERKOPP, N., WANG, H. et al. (2006). "Active travel to school and cardiovascular fitness in Danish children and adolescents". *Medicine and Science in Sports and Exercise*, 38 (10), 1724-1731.
52. COOPER, A.R., ANDERSEN, L.B., WEDDERKOPP, N. et al. (2007). "Physical activity levels of children who walk, cycle or are driven to school". *American Journal of Preventive Medicine*, 29 (3), 179-184.
53. CORTIZO, T. (2009). "Nuevos enfoques y nuevos retos en la movilidad". *Ería*, 80, 230-235.
54. CRIVELLO, G., CAMFIELD, L., WOODHEAD, M. (2009). "How can children tell us about their wellbeing? Exploring the potential of participatory research approaches within young lives". *Social Indicators Research*, 90, 51-72.
55. DAVISON, K., WERDER, J., LAWSON, T. (2008). "Children's active commuting to school: Current knowledge and future directions". *Preventing Chronic Disease*, 5 (3), unpaginated.
56. D'ANDREA, A., CIOLFI, L., GRAY, B. (2011) "Methodological Challenges and Innovations in Mobilities Research", *Mobilities*, 6(2), 149-160.
57. DIGUISEPPI, C., ROBERTS, L., LI, L., ALLEN, D. (1998). "Determinants of car travel on daily journeys to school: Cross sectional survey of primary school children". *British Medical Journal*, 316 (7142), 1426-1428.

58. DRIANDA, R.P. (2011). "Danger from traffic to fear of monkeys: children's independent mobility in four diverse sites in Japan". *Global Studies of Childhood*, 1 (3), 226-242.
59. DPTGC, Departament de Política Territorial de la Generalitat de Catalunya i Autoritat del Transport Metropolità. (2006). Enquesta de mobilitat quotidiana. <http://www.iermb.uab.es/htm/mobilitat/esp/default.asp>: (9/07/2013).
60. DTGUK, Department for Transport Government United Kingdom.(2012): National TravelSurvey:https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/243957/nts2012-01.pdf (07/04/2014).
61. EDITORIAL, (2000). The Geography of Children: An Annotated Bibliography. *Childhood* 7, 359-387.
62. EDWARDS, R., ALLDRED, P. (1999). "Children and young people's view of social research: The case of home school relations". *Childhood*, 6 (2), 261-281.
63. ENGWICHT, D. (1993). "Reclaiming our cities and towns: Better living with less traffic". New Society Publishing, Philadelphia, 190pp.
64. FALCH, T., STRØMA, P. (2013). "Geographical constraints and educational attainment". *Regional Science and Urban Economics*, 43 (1), 164-176.
65. FALKMER, T., FORSMAN, A. (2006). "Handbook guidance promoting a safe journey for children with disabilities – An evaluation". *Transportation Research Part A*, 40, 712-724.
66. FALKMER, T., GREGERSEN, N.P. (2002). "Perceived risk among parents concerning the travel situation for children with disabilities". *Accident Analysis and Prevention*, 34, 553–562.
67. FERNANDES, L. (2012) "A review essay on the measurement of child well-being". *Social Indicators Research*, 106 (2), 239-257.
68. FESPERMAN, C.E., EVENSON, K.R., RODRIGUEZ, D.A., SALVESEN, D. (2008). "A comparative case study on active transport to and from school". *Preventing Chronic Disease*, 5 (2), unpaginated.
69. FMTBUA, Federal Ministry of Transport, Building and Urban Affairs. (2008). Mobilität in Deutschland. <http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/engl%202008/index.htm>:(9/07/2013).
70. FYHRI, A., HJORTHOL, R. (2009). "Children's independent mobility to school, friends and leisure activities". *Journal of Transport Geography*, 17, 377–384.
71. FYHRI, A., HJORTHOL, R., MACKETT, R.L., NORDGAARD, T., YTT, (2011). "Children's active travel and independent mobility in four countries: Development, social contributing trends and measures". *Transport Policy*, 18, 703–710.
72. FOTEL, T., THOMSEN, T. (2004). "The surveillance of children's mobility". *Surveillance and Society*, 1 (4), 535-554.
73. FOX, M. (1995). "Transport planning and the human activity approach". *Journal of Transport Geography*, 3 (2), 105-116.
74. GASTER, S. (1992). "Historical changes in children's access to US cities; A critical review". *Children's Environments*, 9(2), 23-26.
75. GIULIANI, V., ALPARONE, F., MAYER, S. (1997). "Children's appropriation of urban spaces". Paper presentat a the Urban Childhood Conference, Trondheim, Norway.
76. GLEESON, B., SIPE, N. (2006). *Creating Child Friendly Cities. Reinstating kids in the city*. Routledge, London. 164pp.

77. GRANT, J.L., MACKAY, K., MANUEL, P.M., MCHUGH, T.L.F. (2010). "Barriers to optimizing investments in the built environment to reduce youth obesity: Policemaker perspectives". *Canadian Journal of Public Health*, 101 (3), 237-240.
78. GOUGH, K., FRANCH, M. (2005). "Spaces of the street: socio-spatial mobility and exclusion of youth in Recife". *Children's Geographies*, 3 (2), 149-166.
79. GUITART, O. "La millor escola":
<http://www.naciodigital.cat/opinio/8183/millor/escola> (25/05/2015).
80. GUO, R-Y., HUANG, H-J., S.C. WONG, (2012). "Route choice in pedestrian evacuation under conditions of good and zero visibility: Experimental and simulation results" *Transportation Research Part B*, 46 , 669-686.
81. GUTIERREZ, A. (2010). "Movilidad, transporte y acceso: una renovación aplicada al ordenamiento territorial". *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 331, (86). <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-331/sn-331-86.htm>.
82. HANAFIN, S., BROOKS, A.M., CARROLL, E., FITZGERALD, E., GABHAIN, S.N., SIXSMITH, J. (2007). "Achieving consensus in developing a national set of child well-being indicators". *Social Indicators Research*, 80 (1), 79-104.
83. HARKER, C. (2009) "Student im/mobility in Birzeit, Palestine". *Mobilities*, 4 (1), 11-35.
84. HARRISON, J., MACGIBBON, L., MORTON, M. (2001). "Regimes of Trustworthiness in Qualitative Research: the Rigors of Reciprocity". *Qualitative Inquiry*, 7 (3), 323-345.
85. HART, R. (1992). "Children's Participation: From tokenism to citizenship". UNICEF, Florence, 44pp.
86. HEMMING, P.J. (2008). "Mixed qualitative research methods in children's geographies". *Area*, 40 (2), 152-156.
87. HEURLIN-NORINDER, M. (1996). "Children, environment and independent mobility". Paper presentat al IAPS 14, Estocolm, Suècia.
88. HERNANDEZ, J., RAMIREZ, M.J., FERRI, C. (2004). Introducción a la minería de datos. Madrid, Pearson educación.
89. HILL, M., LAYBOURN, A., BORLAND, M. (1996). "Engaging with primary aged children about their emotions and wellbeing: methodological considerations". *Children and Society*, 10, 129-144.
90. HILLMAN, M., ADAMS, J., WHITELEGG, J. (1990). *One false move... A study of Children's Independent Mobility*. Policy Studies Institute. London. 188pp.
91. HINCKSON, E., SCHOFIELD, G., BADLAND, H. (2006). "The effect of school travel plans in reducing school-related motorized travel: Five case study schools". *Journal of Science and Medicine in Sport*, 9, 10-19.
92. HINE, J., MITCHELL, F. (2003). *Transport Disadvantage and social Exclusion. Exclusionary Mechanism in Transport in Urban Scotland*. Ashgate Publishing Limited, Hampshire, England. 150p. (35).
93. HJORTHOL, R., FYHRI, A. (2009). "Do organized leisure activities for children encourage car-use?". *Transportation Research Part A*, 43, 209-218.
94. HOLLOWAY, S.L., VALENTINE, G. (2000). *Children's Geographies. Playing, living, learning*. Routledge. London. 275pp.
95. HOLT, L. (2011). *Geographies of Children and Youth and Families, An International perspective*. Routledge, London, 296 pp.

96. HOLT, L. (2004). "The "Voices" of children: decentring empowering research relations". *Children's Geographies*, 2 (1), 13-27.
97. HOOD, S., KELLEY, P., MAYALL, B. (1996). "Children as research subjects: A risky enterprise". *Children and Society*, 10, 117-128.
98. HOOD, S. (2007). "Reporting on Children's Well-being: The State of London's Children Reports". *Social Indicators Research*, 80 (1), 249-264.
99. HOPKINS, P. (2006). "Youthful Muslim masculinities: gender and generational relations". *Transactions of the Institute of British Geographers*, 31 (3), 337-352.
100. HOPKINS, P.E., BELL, N. (2008). "Interdisciplinary perspectives: Ethical issues and child research". *Children's Geographies*, 6 (1), 1-6.
101. HUME, C., TIMPERIO, A., SALMON, J., CARVER, A., GILES-CORTI, B., CRAWFORD, D. (2009). "Walking and cycling to school predictors of increases among children and adolescents". *American Journal of Preventive Medicine*, 36 (3), 195-200.
102. INEGI, Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. (2007). Encuesta Origen-Destino de la Zona Metropolitana del Valle de México. <http://www.inegi.org.mx>: (17/07/2013).
103. INSEE, Institut national de la statistique et des études économiques, (2007/08). Enquête nationale transport et déplacements. <http://www.insee.fr/fr/methodes/default.asp?page=sources/ope-enq-transports-deplac-2007.htm> (9/07/2013).
104. JACOBSON, S., KING, D., YUAN, R. (2011). "A note on the relationship between obesity and driving". *Transport Policy*, 18, 772-776.
105. JAMES, S. (1990). "Is there a "Place" for Children in Geography?". *Area*, 22 (3), 278-283.
106. UNDERLIEN, S.U. (2008). "How obtain a healthy journey to school". *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 42 (3), 475-486.
107. JOHANSSON, M. (2002). "Social dangers as constraints for pro-environmental travel modes- the perception of parents in England and Sweden". Paper presentat a la 17th conference of the International association for people-environment studies, A Coruña, Espanya.
108. JOHANSSON, M. (2006). "Environment and parental factors as determinants of mode for children's leisure travel". *Journal of Environment Psychology*, 26, 156-169.
109. JONES, O. (2000). "Melting geography. Purity, disorder, childhood and space" a Holloway, S., Valentine, G. (eds). *Children's geographies. Playing, living and learning*, 29-47. Routledge, London.
110. JOSHI, M., MACLEAN, M., CARTER, W. (1999). "Children's journey to school: Spatial skills, knowledge and perceptions of the environment". *British Journal of Developmental Psychology*, 17, 125-139.
111. KARSTEN, L. (2003). "Children's use of public space: the gendered world of the playground". *Childhood*, 10, 457.
112. KAUFMANN, V. (2002). *Re-thinking Mobility*, Ashgate Publishing Limited, Hampshire, England. 112p. (35).
113. KATZ, C. (2004). "Growing up global: Economic restructuring and children's everyday lives". Minneapolis, MN: University of Minnesota Press, 312pp.

114. KATZ, C. (2011). "Accumulation, excess, childhood: Toward a counter topography of risk and waste". *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 57 (1), 47-60.
115. KEARNS, A., COLLINS, D. (2003a). "Crossing roads, crossing boundaries: empowerment and participation in a child pedestrian safety initiative". *Space & Polity*, 7 (2), 193-212.
116. KEARNS, A., COLLINS, D., NEUWELT, P.M. (2003b). "The walking school bus: Extending children's geographies?". *Area*, 35 (3), 285-292.
117. KERR, J., FRANK, L., SALLIS, J.F., CHAPMAN, J. (2007). "Urban form correlates of pedestrian travel in youth: Differences by gender, race-ethnicity and household attributes". *Transportation Research Part D*, 12, 177-182.
118. KESBY, M. (2007). "Methodological insights on and from children's geographies". *Children's Geographies*, 5 (3), 193-205.
119. KINGHAM, S., USSHER, S. (2005). "Ticket to a sustainable future: An evaluation of the long-term durability of the Walking School Bus programme in Christchurch, New Zealand". *Transport Policy*, 12, 314-323.
120. KINGHAM, S., USSHER, S. (2007). "An assessment of the benefits of the walking school bus in Christchurch, New Zealand". *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 41 (6), 502-510.
121. KRAFTL, P. (2006). "Building an idea: the material construction of an ideal childhood". *Transactions of the Institute of British Geographers*, 31(4), 488-504.
122. KRATL, P., HORTON, J., TUCKER, F. (2007). "Special issue of Built Environment: Children and young people". *Built Environments*, 33 (4).
123. KOPNINA, H. (2011). "Kids and cars: Environmental attitudes in children". *Transport Policy*, 18, 573-578.
124. KULLMAN, K. (2012). "Experiments with moving children and digital camera". *Children Geographies*, 10 (1), 1-16.
125. KUNERT, U., KLOAS, J., KUHFIELD, H. (2002). "Design Characteristics of National Travel Surveys – An International Comparison for ten Countries". Paper presentation at the 2002 Annual Meeting of the Transportation Research Board, Transportation Research Record, 1804, 107-116.
126. KYTTÄ, M. (1997). "Children's independent mobility in urban, small town, and rural environments. A Camstra (ed), *Growing up in a changing urban landscape*, 41-52, Assen: Van Gorcum.
127. KYTTÄ, M. (2004). "The extent of children's independent mobility and the number of actualized affordances as criteria for child-friendly environments" *Journal of Environmental Psychology*, 24, 179-198.
128. LASCALA, E., GRUENEWALD, P.J, (2004). "An ecological study of the locations of schools and child pedestrian injury collisions". *Accident Analysis and Prevention*, 36, 569-576.
129. LIN, J-J., YU, T-P. (2011) "Built environment effects on leisure travel for children: Trip generation and travel mode ". *Transport Policy*, 18, 246-258.
130. LIU, S., MURRAY-TUITE, P., SCHWEITZER, L. (2012). "Analysis of child pick-up during daily routines and for daytime no-notice evacuations". *Transportation Research Part A*, 46, 48-67.
131. LOLICHEN, P., SHENOY, J., SHETTY, A., NASH, C., VENKATESH, M. (2006). "Children in the driver's seat". *Children's Geographies*, 4 (3), 347-357.

132. LOPEZ-ZETINA, J., LEE, H., FRIIS, R. (2006). "The link between obesity and the built environment. Evidence from an ecological analysis of obesity and vehicle miles of travel in California". *Health and Place*, 12, 656-664.
133. LOUCAIDES, C.A., JAGO, R. (2008). "Differences in physical activity by gender, weight status and travel mode to school in Cypriot children". *Preventive Medicine*, 47 (1), 107-111.
134. MACBETH, D. (2001). "On reflexivity in qualitative research: Two readings and a third". *Qualitative Inquiry*, 7 (1), 35-68.
135. MACKETT, R.L., LUCAS, L., PASKINS, J., TURBIN, J. (2003). "A methodology for evaluating walking buses as an instrument of urban transport policy". *Transport Policy*, 10, 179-186.
136. MACKETT, R.L., LUCAS, L., PASKINS, J., TURBIN, J. (2005) "The therapeutic value of children's everyday travel". *Transportation Research Part A* 39, 205-219.
137. MAGIDSON, J. (1993): *SPSS for Windows CHAID Release 6.0*. Chigago: SPSS Inc.
138. MATTHEWS, H., LIMB, M., TAYLOR, M. (1998). "The geography of children: some ethical and methodological considerations for project and dissertation work". *Journal of Geography in Higher Education*, 22 (3), 311-324.
139. MATTHEWS, H., LIMB, M. (1999). "Defining an agenda for the geography of children: Review and prospect". *Progress in Human Geography*, 23 (1), 61-90.
140. MATTHEWS, H., LIMB, M., TAYLOR, M. (2000a). "The street as thirdspace" a Holloway, S., Valentine, G. (eds). *Children's geographies. Playing, living and learning*, 29-47. Routledge, London.
141. MATTHEWS, H., TAYLOR, M., SHERWOOD, K., TUCKER, F., LIMB, M. (2000b). "Growing up in the countryside: Children and the rural idyll". *Journal of Rural Studies*, 16, 141-153.
142. MAUTHNER, M. (1997) "Methodological aspects of collecting data from children: lessons from three research projects". *Children and Society*, 11, 16-28.
143. MAYALL, B. (2001) "Understanding Childhoods: A London Study" in Alanen, L, Mayall, B (2001) *Conceptualising Child-Adult Relations*, Routledge, London, 114-128.
144. MCROSKEY, J. (2007). "Using child and family indicators to influence communities and policy in Los Angeles County". *Social Indicators Research*, 83 (1), 125-148.
145. MCDONALD, N.C. (2007). "Travel and the social environment: Evidence from Alameda County, California". *Transport Research Part D: Transport and Environment*, 12 (1), 53-63.
146. MCDONALD, N.C. (2008a). "Critical Factors for Active Transportation to School Among Low-Income and Minority Students. Evidence from the 2001 National Household Travel Survey". *American Journal of Preventive Medicine*, 34 (4), 341-344.
147. MCDONALD, N.C. (2008b). "Children's mode choice for the school trip: the role of distance and school location in walking to school". *Transportation*, 35, 23-35.
148. MCDOWELL, L. (2001). "It's that Lynda again: Ethical, practical and political issues involved in longitudinal research with young men". *Ethics, Place and Environment*, 4 (2), 87-100.
149. MCKENDRICK, J. (2000). "The geography of children: an annotated bibliography" *Childhood*, 7 (3), 359-387.

150. MCMILLAN, T.E. (2007). "The relative influence of urban form on a child's travel mode to school". *Transportation Research Part A, Policy and Practice*, 41 (1), 69-79.
151. MCNEISH, D. (1999). "Promoting participation for children and young people: Some key questions for Health and Social Welfare Organisations". *Journal of Social Work Practice*, 13 (2), 191-203.
152. MEINI, M. (2003). "L'impatto ambientale e sociale della mobilità. Un modello di analisi a scala locale". *Rivista Geografica Italiana*, 110 (4), 687-724.
153. MENDOZA, J.A., LEVINGER, D., JOHNSTON, B. (2009). "Pilot evaluation of a walking school bus program in a low-income, urban community". *BMC Public Health*, 9, 122.
154. MFGE, Ministerio de Fomento del Gobierno de España, (2006): Encuesta de Movilidad de las Personas Residentes en España, *Movilia*, http://www.fomento.gob.es/mfom/lang_castellano/: (9/07/2013).
155. MIKKELSEN, M.R., CHRISTENSEN, P. (2009). "Is children's mobility really independent? A study of children's mobility combining ethnography and GPS/mobile phone technologies". *Mobilities*, 4, 37-58.
156. MILNE, S. (2009). "Moving Into and Through the Public World: Children's Perspectives on their Encounters with Adults". *Mobilities*, 4 (1).
157. MIRALLES-GUASCH, C. (1998). "La movilidad de las mujeres en la ciudad, un análisis desde la ecología urbana". *Ecología Política*, 15, 123-131.
158. MODENES, J.A. (2008). "Movilidad espacial, habitantes y lugares: retos conceptuales y metodológicos para la geodemografía". *Estudios geográficos*, 264, 157-178.
159. MOHAMMADIAN, A., BEKHO, S. (2008). "Travel behavior of special population groups". *Transportation*, 35, 579-583.
160. MOHAMMADIAN, A., MAHMOUD, J., ZHANG, Y. (2010). "Synthetic household travel survey data simulation". *Transportation Research Part C*, 18, 869-878.
161. MOORE, K.A., VANDIVERE, S., LIPPMAN, L. (2007). "An index of the condition of children: The ideal and a less-than-ideal U.S example". *Social Indicators Research*, 84, 291-331.
162. MORROW, V., RICHARDS, M. (1996). "The ethics of social research with children: An overview". *Children and Society*, 10, 90-105.
163. NELSON, N.M., FOLEY, E., et al (2008). "Active commuting to school: How far is too far?". *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 5 (1).
164. NEVELSTEEN, K., STEENBERGHEN, T. (2012). "Controlling factors of the parental safety perception on children's travel mode choice". *Accident Analysis and Prevention*, 45, 39-49.
165. NILHEIM, J. (1999). "Can you go out and play?" Publication 99-93, Estocolm, Royal Institute of Technology.
166. OACNUDH, Oficina de l'Alt Comissionat de les Nacions Unides pels Drets Humans (1989). Document de Drets dels Infants. <http://www2.ohchr.org/spanish/law/crc.htm> (19/12/2013)
167. OAKLEY, A. (1994). "Women and children first: Parallels and differences between children's and women's studies" a Mayall, B. (ed) *Children's Childhoods: Observed and experienced*, Falmer Press, London, 13-32.

168. OBERG, T., KARSZNIA, A., OBERG, K. (1993). "Basic gait parameters: reference data for normal subjects: 10-79 years of age". *Journal of Rehabilitation Research and Development*, 30, 210-223.
169. O'BRIEN, M., JONES, D., SLOAN, D. (2000). "Children's independent spatial mobility in the urban public realm". *Childhood*, 7 (3), 257-277.
170. OFDT, Office Fédéraldu Développement Territorial y Statistique Suisse (2010). *La mobilité en Suisse*, <http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index> (9/07/2013).
171. ONU, Organització de Nacions Unides. Informe World Youth Report del 2011. <http://social.un.org/index/WorldYouthReport/2011.aspx> (19/12/2013)
172. ORTIZ, A. (2007). "Geografías de la infancia: descubriendo <<nuevas formas>> de ver y entender el mundo". *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 49, 197-216.
173. PACILLI, M.G., GIOVANELLI, I., PREZZA, M., AUGIMERI, M.L. (2013). "Children and the public realm: antecedents and consequences of independent mobility in a group of 11-13 year-old Italian children" *Children Geographies*, 11 (4), 377-393.
174. PAIN, R. (2006). "Paranoid parenting? Rematerializing risk and fear for children". *Social and Cultural Geography*, 7 (2), 221-243.
175. PAZOS, M. (2005). "El estudio de la movilidad diaria en España: limitaciones en las fuentes y alternativas propuestas". *Eria*, 66, 85-92.
176. PEREZ, C. (2011). Técnicas de segmentación. Conceptos, herramientas y aplicaciones. Madrid, Gaceta Grupo Editorial.
177. PHILO, C. (1997). "War and Peace in the Social Geography of Children" Paper delivered at Meeting of the ESRC "Children 5-16" Programme. University of Keele.
178. PINK, S. (2001) "More visualizing, more methodologies: On video, reflexivity and qualitative research". *The Sociological Review*, 49 (4), 586-599.
179. PLIA, Pla Local d'Infància i Adolescència. (2011). <http://www.granollers.cat/infancia/PlaInfancia> (22/05/2015).
180. PMU, Pla de Mobilitat Urbana de Granollers. (2009). <http://www.granollers.cat/mobilitat/pla-mobilitat-urbana-granollers-1> (21/05/2015).
181. POOLEY, C. (2008). "Understanding the school journey: integrating data on travel and environment". *Environment and Planning A*, 42, 948-965.
182. POOLEY, C., TURNBULL, J., ADAMS, M. (2004). "The journey to school in Britain since the 1940s: continuity and change". *Area*, 37 (1), 43-53.
183. POOLEY, C., TURNBULL, J., ADAMS, M. (2006). "The impact of new transport technologies on intraurban mobility: a view from the past" *Environment and Planning A*, 38, 253-267.
184. PORTER, G. (2002) "Living in a Walking World: Rural Mobility and Social Equity Issues in Sub-Saharan Africa". *World Development*, 30 (2), 285-300.
185. PORTER, G. (2011). "Young people's transport and mobility in sub-Saharan Africa: The gendered journey to school". *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 57 (1), 61-79.
186. PRATS, M. (2011). "Una revisió crítica de la recerca sobre geografies de la infància en el context de l'Àfrica subsahariana". *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 57 (1), 61-79.

187. PREZZA, M., STEFANIA, P., MORABITO, C., CINZIA, S., ALPARONE, F.R., GIULIANI, M.V. (2001). "The influence of psychosocial and urban factors on children's independent mobility and relationship to peer frequentation". *Journal of Community and Applied Social Psychology*, 11 (6), 435-450.
188. PREZZA, M., ALPARONE, F.R., RENZI, D., PIETROBONO, A. (2010). "Social Participation and Independent Mobility in Children: The Effects of Two Implementations of "We Go to School Alone"", *Journal of Prevention & Intervention in the Community*, 38 (1), 8-25.
189. PROUT, A., JAMES, A. (1996). "A New Paradigm for the Sociology of Childhood? Provenance, Promise and Problems" a James, A., Prout, A. (eds) *Constructing and Reconstructing Childhood: Contemporary Issues in the Sociological Study of Childhood*. Falmer Press, London, 7-34.
190. PTMB, Pla Territorial Metropolità de Barcelona. (2010). Departament de Territori i Sostenibilitat.
[http://territori.gencat.cat/ca/01_departament/05_plans/01_planificacio_territorial/plans_territorials_nou/territorials_parcials/ptp_metropolitana_de_barcelona/\(17/05/2015\)](http://territori.gencat.cat/ca/01_departament/05_plans/01_planificacio_territorial/plans_territorials_nou/territorials_parcials/ptp_metropolitana_de_barcelona/(17/05/2015)).
191. PUNCH, S. (2000). "Children's strategies for creating playspaces: negotiating independence in rural Bolivia" a Holloway, S., Valentine, G. (eds) *Children's Geographies: Playing, Living and Learning*, 48-62. Routledge, London.
192. RAE, Diccionari de la Real Acadèmia Espanyola. (versió del 2012).
<http://lema.rae.es/drae/?val=movilidad> (24/03/2015)
193. RICHARDSON, A. J. (1995). "Survey Methods for Transport Planning". Parkville, Australia: Eucalyptus Press, University of Melbourne.
194. RISSOTTO, A., TONUCCI, F. (2002). "Freedom of movement and environmental knowledge in elementary school children". *Journal of Environmental Psychology*, 22 (1-2), 65-77.
195. ROBERTS, I. CARLIN, J., et al. (1997). "An international study of the exposure of children to traffic". *Injure Prevention*, 3, 89-93.
196. RODRIGUEZ, J. (2008). "Movilidad cotidiana, desigualdad social y segregación residencial en cuatro metrópolis de América Latina". *Eure*, 103, 49-71.
197. ROMAN, M., PERNAS, B. (2009). *!Hagan sitio, por favor! La reintroducción de la infancia en la Ciudad*. Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino - Organismo Autónomo de Parques Nacionales.
Online:http://www.magrama.gob.es/es/ceneam/recursos/documentos/serieea/hagan_sitio.aspx (22/05/2015)
198. ROMAN, M., SALIS, I. (2011) *Camino escolar: pasos hacia la autonomía infantil*.
Online:http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/_ESPECIALES/CAMINO_ESCOLAR/ (22/05/2015).
199. ROMERO, M. (2009). "Is children's independent mobility really independent? A study of children's mobility combining Ethnography and GPS/Mobile Phone Technologies". *Mobilities*, 4 (1), 37-58.
200. ROSS, N.J. (2007). "My Journey to School ...': Foregrounding the Meaning of School Journeys and Children's Engagements and Interactions in their Everyday Localities". *Children Geographies*, 5 (4), 373-391.

201. SANDQVIST, K. (2002). "How does a family car matter? Leisure, travel and attitudes of adolescents in inner city Stockholm". *World Transport Policy and Practice*, 8 (1), 11-18.
202. SCCI, Web of Science (2014). Portal de recerca de Thomson Reuters: [http://apps.webofknowledge.com/select_databases.do?highlighted_tab=select_databases&product=UA&SID=T24E3INAM117pn@iG7I&last_prod=WOS&cacheurl=no\(26/04/2014\)](http://apps.webofknowledge.com/select_databases.do?highlighted_tab=select_databases&product=UA&SID=T24E3INAM117pn@iG7I&last_prod=WOS&cacheurl=no(26/04/2014))
203. SCHEINER, J. (2007). "Mobility biographies: Elements of a biographical theory of travel demand". *Erdkunde*, 61 (2), 161-173.
204. SCHLOSSBERG, M., GREENE, J., PHILLIPS, P. P., JOHNSON, B., PARKER, B., (2006). "School Trips: Effects of Urban Form and Distance on Travel Mode". *Journal of the American Planning Association*, 72 (3), 337-346.
205. SCHWANEN, T. (2007). "Gender Differences in Chauffeuring Children among Dual-Earner Families". *The Professional Geographer*, 59 (4), 447-462.
206. SCHWANEN, T., ETTEMA, D. (2009). "Coping with unreliable transportation when collecting children: Examining parents' behavior with cumulative prospect theory". *Transportation Research Part A*, 43, 511-525.
207. SHAW, B., WATSON, B., FRAUENDIENST, B., REDECKER, A., JONES, T., HILLMAN, M. (2013). Children's independent mobility: a comparative study in England and Germany (1971-2010). Policy Studies Institute, London.
208. SHELLER, M., URRY, J., (2006). "The new mobilities paradigm". *Environment and Planning A*, 38, 207-226.
209. SIBLEY, D. (1991). "Children's Geographies: some problems of representation". *Area*, 23 (3), 269-270.
210. SILBERSCHATZ, A. (2007). Fundamentos de diseño de bases de datos (5a ed.), Madrid: McGraw-hill/Interamericana de España, S.A.
211. SJOLIE, A., THUEN, F. (2002). "School journeys and leisure activities in rural and urban adolescents in Norway" *Health Promotion International*, 17 (1), 21-30.
212. SKELTON, T., VALENTINE, G. (1998). *Cool Places geographies of youth cultures*. Routledge, London. 383pp.
213. SKELTON, T. (2001). "Girls in the club: researching working class girls lives". *Ethics, Place and Environment*, 4 (2), 167-173.
214. SMITH, M.E. (1979). "Design of small sample home interview travel surveys". *Transportation Research Record*, 701, 29-35.
215. SMITH, F., BARKER, J. (2000). "Contested spaces: children's experiences of out of school care in England and Wales". *Childhood*, 7 (3), 315-333.
216. SYVANEN, M. (1991). "Lasten elintilan kaventuminen- The decreasing life space of children". A Santalahti (ed), *Auto, terveys ja ympäristö* (167-177). Helsinki: Gaudeamus.
217. TAYLOR, J., BODGAN, H. (1986). *Introducción a los métodos cualitativos de Investigación*. Buenos Aires, Paidós.
218. THOMSON, P. (2008). *Doing visual research with children and young people*. Routledge, London.
219. TILLBERG MATTSON, K. (2002). "Children's (in)dependent mobility and parents' chauffeuring in the town and the countryside". *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 93 (4).

220. TIMPERIO, A., CRAWFORD, D., TELFORD, A., SALMON, J. (2004). "Perceptions about the local neighborhood and walking and cycling among children". *Preventive Medicine*, 38 (1), 39-47.
221. TIMPERIO, A., BALL, K., SALMON, J., ROBERTS, R., GILES-CORTI, B., SIMMONS, D., BAUR, L., CRAWFORD, D., (2006). "Personal family, social, and environmental correlates of active commuting to school" *American Journal of Preventive Medicine*, 30 (1), 45-51.
222. TONUCCI, F. (1997). *La ciudad de los niños. Un modo nuevo de pensar la ciudad*. Fundación Germán Sánchez Ruipérez, Madrid. 220 pp.
223. TONUCCI, F. (2003). *Cuando los niños dicen: ¡basta!* Fundación Germán Sánchez Ruipérez, Madrid, 304pp.
224. TRANTER, P., WHITELEGG, J. (1994). "Children's travel behaviours in Canberra: car-dependent lifestyles in a low-density city". *Journal of Transport Geography*, 2 (4), 265-273.
225. TRANTER, P., PAWSON, E. (2001). "Children's access to local environments: a case study of Christchurch, New Zealand". *Local Environment*, 6 (1), 27-48.
226. TRANTER, P. (1993). "Children's mobility in Canberra: Confinement or independence?". Monograph series No. 7, Department of Geography and Oceanography. University College, Australian Defence Force Academy, Canberra.
227. TRANTER, P., SHARPE, S. (2012). "Disney-Pixar to the rescue: harnessing positive affect for enhancing children's active mobility". *Journal of Transport Geography*, 20, 34-40.
228. TRAVLOU, P., OWENS, P.E., THOMPSON, C.W., MAXWELL, L. (2008). "Place mapping with teenagers: Locating their territories and documenting their experience of the public realm". *Children's Geographies*, 6 (3), 309-326.
229. TUCKER, F. (2003). "Sameness or difference? Exploring girls use of the recreational spaces". *Children's Geographies*, 1(1), 111-124.
230. TUDOR-LOCKE, C., AINSWORTH, B.E., POPKIN, B.M. (2001). "Active commuting to school. An overlooked source of children's physical activity?". *Sports Medicine*, 31, 309-313.
231. ULFARSSON, G.G., SHANKAR, V.N. (2008). "Children's travel to school: Discrete choice of correlated motorized and non-motorized transportation modes using covariance heterogeneity". *Environment and Planning B: Planning and Design*, 35 (2), 195-206.
232. UNDERLIEN, S.J. (2008). "How to obtain a healthy journey to school". *Transportation Research Part A*, 42, 475-486.
233. USDOT, U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration. (2009): National Household Travel Survey. <http://nhts.ornl.gov/introduction.shtml> (9/07/2013).
234. VALENTINE, G. (1995). "Stranger-danger: The impact of parental fears on children's use of space". Paper presentat a la International conference, building identities, Amsterdam, Països Baixos.
235. VALENTINE, G. (1996). "Children should be seen and not heard: the production and transgression of adults public space". *Urban Geography*, 17(2), 205-220.
236. VALENTINE, G. (1997). "Oh yes I can. Oh, no you can't. Children and parents' understanding kids competence to negotiate public space safely". *Antipode*, 29 (1), 65-89.

237. VALENTINE, G. (199). "Being seen and heard? The etical complexities of working with children and young people at home and at school". *Ethics Place and Environment*, 2 (2), 141-155.
238. VALENTINE, G. (2004). *Public Space and the Culture of Childhood*. Ashgate Publishing Limited, Hampshire, England. 133pp.
239. VALENTINE, G., MCKENDRICK, J. (1997). "Children's outdoor play: exploring parental concerns about children's safety and the changing nature of childhood". *Geoforum*, 28 (2), 219-235.
240. VAN BLERK, L. (2005). "Negotiating spatial identities: mobile perspectives on street life in Uganda". *Children's Geographies*, 3 (1), 5-22.
241. VAN BLERK, L., ANSELL, N. (2006). "Children's experiences of migration: moving in the wake of AIDS in southern Africa". *Environmental and Planning D: Society and Space*, 24 (3), 449-471.
242. VAN DER SPEK, M., NOYON, R. (1997). "Children's freedom of movement in the streets" a Camstra (ed), *Growing up in a changing urban landscape*, 24-40, Assen: Van Gorcum.
243. VAN VLIET.W. (1983). Exploring the fourth environment. An examination of the home range of city and suburban teenagers. *Environment and Behavior*, 15 (5), 567-588.
244. VEITCH, J., SALMON, J., BALL, K. (2007). "Children's perceptions of the use of public open spaces for active free-play". *Children's Geographies*, 5 (4), 409-422.
245. VILA, R. (2012). Arbres de decisó amb SPSS. Dipòsit digital de la UB: <http://hdl.handle.net/2445/22282>, (1/12/14).
246. VILLANUEVA, K., GILES-CORTI, B., BULSARA, M., TRAPP, G., TIMPERIO, A., MCCORMACK, G., VAN NIEL, K. (2014). "Does the walkability of neighbourhoods affect children's independent mobility, independent parental, socio-cultural and individual factors?". *Children's Geographies*, 12 (4), 393-411.
247. VIOLLAND, M. (2011). "Travel/Mobility Surveys: Some Key Findings". *International Transport Forum*. Statical Paper, 2, 1-28.
248. WALKER, M., WHYATT, D., POOLEY, C., DAVIES, G., COULTON, P., BAMFORD, W. (2009). "Talk, technologies and teenagers: understanding the school journey using a mixed-methods approach". *Children Geographies*, 7 (2), 107-122.
249. WARD, C. (1978) *The Child in the City*. London: The Architectural Press, 221pp.
250. WOOLLEY, H., SPENCER, C., DUNN, J., ROWLEY, G. (1999). "The child as citizen: Experiences of British town and city centers". *Journal of Urban Design*, 4 (3), 255-282.
251. WOOLLEY, H. (2008). "Watch this space! Designing for children's play in public open spaces". *Geography Compass*, 2 (2), 495-512.
252. WOOLCOCK, G., GLEESON, B., RANDOLPH, B. (2010). "Urban research and child-friendly cities: a new Australian outline". *Children's Geographies*, 8 (2), 177-192.
253. YARLAGADDA, A.K., SRINIVASAN, S. (2008). "Modeling children's school travel mode and parental escort decisions". *Transportation*, 35, 201-218.
254. YEUNG, J., WEARING, S., HILLS, A. (2008). "Child transport practices and perceived barriers in active commuting to school". *Transportation Research Part A, Policy and Practice*, 42, 895-900.
255. YOUNG, L., BARRET, H. (2001). "Adapting visual methods: action research with Kampala street children". *Area*, 33 (2), 141-152.

256. ZEILIG, L., ANSELL, N. (2008). "Spaces and scales of African Student activism: Senegales and Zimbabwean university students at the intersection of campus, nation and globe". *Antipode*, 40 (1), 31-54.

ANNEXOS

Qüestionari infants

Col·legi _____ Curs _____ Grup _____ Data _____

1. Quina edat tens? Indica la teva edat.

2. Ets? Nen Nena

3. A quin país van néixer els teus pares/mares? **(Només indica el país)**

.....

4. Aquest últim curs has canviat de casa?

Si No

a. **En cas afirmatiu**, quantes vegades? Indicar amb número.

5. Com vas arribar ahir pel matí a l'escola? **(Marca una resposta)**

Caminant Bicicleta Autobús
Moto En cotxe Skate/Patinet

6. Vas arribar sol o sola a l'escola ahir?

Si No

b. *Si has contestat NO*, amb qui vas venir? **(Marca una resposta)**

Pare/Mare Amb amics/germans majors que tu
Altres persones adultes Amb amics/germans de la teva edat
Pare/Mare amb germans Amb amics/germans més petits que tu

7. Com vas sortir de l'escola ahir?

(Marca una resposta)

Caminant Bicicleta Autobús
Moto En cotxe Skate/Patinet

8. Vas sortir sol o sola de l'escola ahir?

Si No

a. *Si has respost NO*, amb qui vas anar? **(Marca una resposta)**

- Pare/Mare Amb amics/germans majors que tu
 Altres persones adultes Amb amics/germans de la teva edat
 Pare/Mare amb germans Amb amics/germans més petits que tu

9. Quant de temps triges en arribar a l'escola? **(Marca una resposta)**

Menys de 10 min Entre 10 i 20 min Entre 20 i 30 min Més de 30 min

10. Creues habitualment els carrers, carreteres i cruïlles tu sol o sola?

Si No

a. **Si has respost NO**, t'agradaria fer-ho sol o sola?

Si No

Per què?.....

b. **Si has respost SI**, a quina edat vas començar a creuar tu sol o sola habitualment els carrers? (Indica l'edat)

11. Quan plou com arribes a l'escola? **(Marca una resposta)**

Caminant Bicicleta Autobús
 Moto En cotxe Skate/Patinet

12. Quan plou com surts de l'escola? **(Marca una resposta)**

Caminant Bicicleta Autobús
 Moto En cotxe Skate/Patinet

13. Tens bicicleta?

Si No

a. **En cas que SI**, circules habitualment per la calçada (per on circulen els cotxes) amb ella?

Si No

b. **En cas que NO hi circulis**, t'agradaria poder anar-hi per la calçada?

Si No

c. **En cas que SI que hi circulis**, a quina edat vas començar a anar habitualment per la carretera amb la bicicleta? (Indica l'edat)

14. Has anat alguna vegada sol o sola en autobús? (**Respon només si has anat alguna vegada**)

Si No

15. A casa de quants amics o amigues vas tu sol o sola? (Indica el nombre, **només si vas tu sol o sola**).

16. Quant de temps triges en arribar a la seva casa? (**Marca una resposta**)

Menys de 10 min Entre 10 i 20 min Entre 20 i 30 min Més de 30 min

17. Fas alguna activitat extraescolar aquest curs?

Si No

a. *Si has contestat SI*, vas anar sol o sola?

Si No

b. *Si has contestat NO*, amb qui vas anar? (**Marca una resposta**)

Pare/Mare	<input type="checkbox"/>	Amb amics/germans majors que tu	<input type="checkbox"/>
Altres persones adultes	<input type="checkbox"/>	Amb amics/germans de la teva edat	<input type="checkbox"/>
Pare/Mare amb germans	<input type="checkbox"/>	Amb amics/germans més petits que tu	<input type="checkbox"/>

18. Quina d'aquestes activitats has realitzat al llarg de la setmana?
(Marca la primera columna si ho vas fer sol o sola, o bé, en la segona columna si et porten)
(Escriu a la columna "Com?" el **número** que correspon al mitjà de transport utilitzat.)

	Sol/a	Et porten	Com?	
Jugar al carrer, plaça...	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	NÚMERO
Passejar (A peu)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1.Caminant
Passejar en bicicleta	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	2.En bicicleta
Visitar familiars	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	3.Autobús
Anar a comprar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	4.Moto
Activitats culturals (<i>cinema, museus, teatre, etc.</i>)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	5.En cotxe
Activitats esportives (<i>fer esport fora de l'escola</i>)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	6.Skate/Patinet
Altres llocs on hi hagi anat				7. Altres
.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

19. Explica alguna situació que en els teus recorreguts habituals (anar a l'escola, al parc, cap casa, etc.), et provoquin una sensació de por o "mal rotllo", i una altra, que et faci sentir content. Per exemple, si t'agradaria anar acompanyat per passar per un lloc determinat o creuar un carrer que consideres perillós perquè hi ha molts cotxes, o al contrari, t'agradaria poder anar sol o sola amb els teus amics o amigues perquè parleva de les vostres coses.

MOLTES GRÀCIES PER LA TEVA COL·LABORACIÓ!!

Qüestionari progenitors

Col·legi

Curs:

Grup:

Data:

1. Quina és la seva edat?

Menys de 30 anys De 30 a 44 anys 45 i més

2. Si us plau marqui una opció.

Dona Home

3. Quins són els seus estudis? **(MARCAR UNA OPCIO)**

Sense estudis Primària Secundària Obligatòria Batxillerat Cicles superiors/mitjà Universitaris

4. Pot conciliar la seva jornada laboral amb els horaris escolars?

Sí No

5. Quantes persones conviuen a la seva llar? **(INDICAR AMB NÚMEROS).**

Infants fins a 12 anys Infants fins a 17 anys Adults

Total membres a casa.....

6. Disposen a casa de vehicle privat? ? **(MARCAR UNA OPCIO)**

 No Sí, 1 vehicle motoritzat (cotxe, moto, etc...) Sí, 2 o més.

7. Quantes persones a casa tenen permís de conduir. **(INDICAR AMB NÚMEROS).**

.....

8. Deixa anar al seu fill o filla sol o sola pel carrer? **(MARCAR UNA OPCIO)**

Mai A vegades Sempre

8.1. Si **NO** el deixa anar sol/a. A quina edat li permetria anar sol o sola pel carrer?

(INDICAR AMB NÚMEROS).

8.2. Si el deixar anar sol/a. A quina edat li va permetre al seu fill o filla anar sol o sola pel carrer?

(INDICAR AMB NÚMEROS)

8.3. Si el deixar anar sol/a. Indiqui situacions on li deixa anar sol/a i a partir de quina edat li va permetre.

1.....Edat ()
 2.....Edat ()
 3.....Edat ()

8.4. Si el deixar anar sol/a. Quina és la seva principal preocupació?

(MARCAR UNA OPCIO)

Perill del trànsit
 Fills massa petits
 Por d'un agressió
 Altres

9. Quin és el mitjà de transport més utilitzat habitualment per la família?
 (MARCAR UNA O DUES OPCIONS)

Caminant Bicicleta Autobús Moto Cotxe
 Altres

10. A quines hores del dia no deixa anar al seu fill o filla sol o sola?
 (Indicar franja horària, per exemple de 22h a 8h).

11. En quins mitjans de transport deixa anar sol o sola al seu fill o filla?

	Si	No
Caminant	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bicicleta	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autobús	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tren	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Skate/Patinet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

12. Quan vostè era un infant, com viatjava a l'escola dels 10 als 12 anys d'edat?
(MARCAR UNA RESPOSTA)

Caminant Bicicleta Autobús o tren Cotxe

13. Creu que va tenir més o menys oportunitats per sortir sol o sola en comparació amb el seu fill o filla actualment? (MARCAR UNA RESPOSTA)

Moltes més Més Les mateixes
Menys Moltes menys

14. Creu que avui dia hi ha més o menys seguretat en els desplaçaments dels infants? I sobre accidents? (MARCAR UNA RESPOSTA PER COLUMNA)

	Seguretat			Accidents		
	Fa 5 anys	Fa 10 anys	Fa 15 anys	Fa 5 anys	Fa 10 anys	Fa 15 anys
Molta més	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Molts més	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Més	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Més	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
La mateixa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Els mateixos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Menys	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Menys	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Molta menys	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Molts menys	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

15. Quins elements creus que haurien de millorar a **Granollers** per tal de que **els infants puguin anar sols**?

- 1.....
- 2.....
- 3.....
- 4.....
- 5.....

16. Estaries disposat/da a col·laborar en iniciatives de mobilitat que fomentin l'autonomia del teu fill/a?

Si No

En cas afirmatiu, escriu el teu nom, telèfon o correu electrònic

.....

17. Estaries disposat/da a ser entrevistat/da per parlar sobre aquest tema?

Si No

En cas afirmatiu, escriu el teu nom, telèfon o correu electrònic

.....

Ja s'ha acabat i ...

MOLTES GRÀCIES PER LA TEVA COL·LABORACIÓ

Full proposta d'activitat fotogràfica



PROPOSTA DE TREBALL AMB FOTOGRAFIES DE LA MOBILITAT INFANTIL A GRANOLLERS

L'activitat plantejada consisteix en convertir els nens i nenes de **6è curs** en investigadors/es de la seva mobilitat i fotògrafs/es dels espais de la ciutat on transcorre la seva mobilitat diària.

OBJECTIU DE L'ACTIVITAT: Que durant una setmana els nens i nenes facin 10 fotografies sobre la seva mobilitat quotidiana (recorregut escolar i altres activitats realitzades diàriament) i apuntin en una llibreta les seves impressions sobre aquesta mobilitat o les fotografies realitzades.

ETAPES DE L'ACTIVITAT:

PRIMER DIA: Explicació detallada dels objectius de l'activitat als infants i entrega d'una càmera fotogràfica d'un sol ús i una llibreta per a que anotin comentaris sobre les fotografies i la seva mobilitat quotidiana. Durada de l'explicació: entre 10 i 15 minuts.

AL CAP D'UNA SETMANA s'aniria a l'escola a recollir les càmeres fotogràfiques i les llibretes.

SEGON DIA: Una vegada revelades les fotografies es tornaria a l'escola i es demanaria als infants que parlessin sobre les fotografies realitzades. En aquesta sessió l'infant veuria les seves fotografies i podria explicar què ha volgut mostrar en cadascuna d'elles. Durada de l'activitat: 1 hora. En aquesta sessió i per tal de treballar amb grups reduïts podria venir acompanyat dels meus directors de tesi que m'ajudarien en l'obtenció d'informació.

El procés de desenvolupament de l'activitat anirà lligat a la **disponibilitat i disposició del centre**. En tot moment **resto obert a possibles alternatives** i sobretot intentaré **adaptar-me al màxim** a les circumstàncies de cada centre.

Per últim, agrair-vos per endavant, per part meva i dels meus directors de tesi, la *Dra. Anna Ortiz* i el *Dr. Àngel Cebollada*, la vostra atenció.

Si us plau, per a qualsevol aclariment no dubteu en posar-vos en contacte amb mi:

MiguelAngel.Castela@uab.cat

93 586 80 58 / 679 90 83 33

Activitat fotogràfica (Instruccions)**FOTOGRAFIA EL TEU ENTORN**

Et proposem que realitzis fotografies sobre aspectes dels teus desplaçaments habituals, és a dir, quan vas a qualsevol lloc. Pots fer fotos de com i quan vas a l'escola, a extraescolars, a jugar al carrer, o de qualsevol activitat realitzada durant el cap de setmana. Tens total llibertat per fer fotos del que vulguis i quan vulguis **sempre i quan estiguin relacionades amb els teus recorreguts habituals**.

Et facilitem un bloc de notes i un bolígraf per tal de que escriguis a dins qualsevol tipus de comentari relacionat amb les fotos que vas realitzant, o bé, sobre alguna cosa que t'hagi cridat l'atenció en algun dels teus desplaçaments.

Atenció: La càmera d'un sol ús és la teva millor amiga, no s'ha de perdre i cal tractar-la amb molta cura, perquè són fràgils i es poden trencar fàcilment.

Limitacions:

- **Com a mínim has de fer 10 fotos.**
- **Tens una setmana de temps.**
- **Recorda portar la càmera i el bloc el dia de retorn!!**

Guió de preguntes dirigides als infants sobre les fotografies realitzades**QÜESTIONS PELS INFANTS QUE HAN PARTICIPAT EN
L'ACTIVITAT FOTOGRÀFICA****Preguntar:**

EDAT

NOM

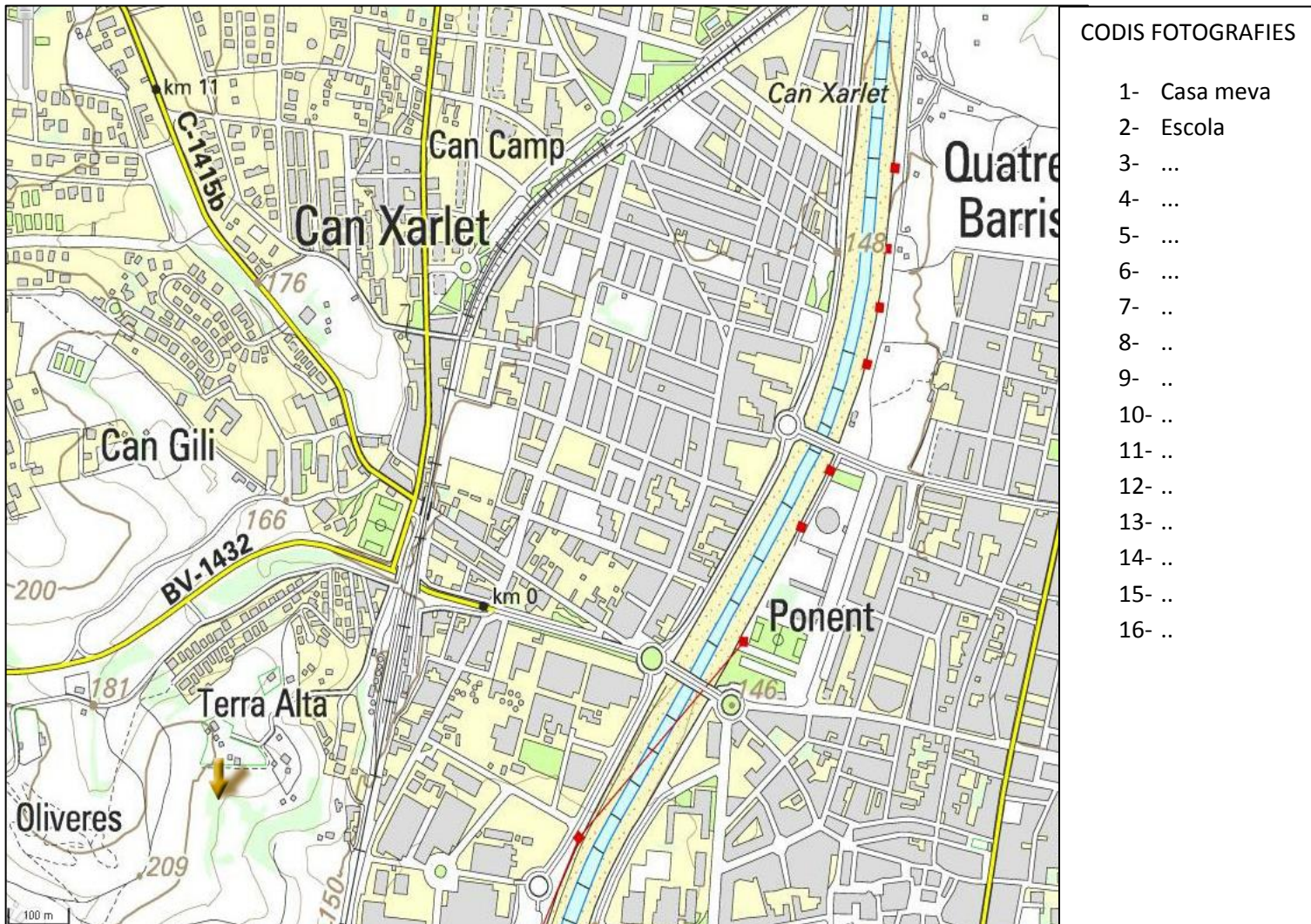
CARRER ON VIUEN (per saber si és Granollers o de Canovelles)

- Explica'm, si us plau, aquesta foto.
- On vas fer la foto? (ubicar amb números al croquis/mapa adjunt).
- Quan vas fer la foto? La vas fer de camí cap a l'escola, cap a casa o bé cap a extraescolars, altres opcions...
- Com vas a l'escola? Vas acompanyat/da, o no, amb adults ? Vas amb amics/amigues sense pares? Altres opcions...
- Per què ha fet aquesta foto?
- T'agrada el recorregut que fas cada dia? (els carrers per on passes, les botigues que veus, la gent amb la que et trobes...). Explica el recorregut (fas volta per estar més estona amb els teus companys/es, estàs una estona al carrer amb els companys/es, per jugar en alguna plaça, aprofites per passar per alguna botiga –cromos, lllaminadures...)
- Hi ha alguna cosa que no t'agradi gens dels teus recorreguts diaris? Alguna cosa que canviaries?
- Per què no has fet fotos del carrer? (En cas que el infant no les hagi realitzat). No t'agrada res dels teus desplaçaments?

Després de mostrar totes les fotografies que ha realitzat fer tres qüestions més:

1. T'agrada l'entorn (espais) per on passes habitualment? Perquè?
2. Canviaries algun element o aspecte del teu entorn? (Vorerés més amples, carrers més nets, més il·luminació, tot em sembla bé)
3. Detectes algun perill o risc, en els teus recorreguts o espais que utilitzes? (Molts cotxes, gent gran o estranya)

PLÀNOL UBICACIÓ FOTOGRAFIES



Exemple dossier de comentaris fotogràfics

EDAT: 12

NOM: Noia, BLOC 17

CARRER ON VIUEN: C/Molí de la Sal. Canovelles.

**Foto 1**

Fotografia feta al col·legi a la sala d'informàtica. La va fer a primera hora 9h. Sempre va acompanyada dels seus pares.

**Foto 2**

Passeig del davant de l'escola, paral·lel al carrer. La va fer a la sortida, al migdia 12:30h, i és de camí a casa de la seva àvia on menja tots els dies. Comenta que li agraden els arbres i carrers per on no passin els cotxes.



Foto 3

Balcó de casa la seva àvia. La va fer al migdia i sobretot perquè estava plovent i li agrada molt la pluja.

**Foto 4**

Foto del balcó de casa seva. La va fer al tornar de l'escola a les 17h. Em descriu que al costat del descampat de casa seva hi ha un camp de futbol, els arbres del carrer diu que li agraden sobretot quan cauen les fulles.



Comentaris Fotografia 5

Foto 5 i 6

Excursió al Parlament, comenta que li va agradar molt el parc de la Ciutadella amb el mamut i les palmeres i que li agraden els parcs grans com aquest.





Foto 7

Feta al balcó de casa, aquesta la va realitzar a la sortida de l'escola per la tarda (17h), em comenta que amb la calor, al descampat del davant surten les serps i ella s'ha trobat alguna una vegada i li dona una mica de por.

**Foto 8**

En aquesta està passejant al seu gos pel carrer Molí de la Sal, em diu que hi ha un parc molt a prop. Comenta que no li agraden les persones que no recullen les caques dels seus gossos, pensa que les han de recollir.

Comentaris Fotografia 9

**Foto 9**

Portal de casa seva practicant amb la càmera, em comenta que la seva mare estava dormint i que com va trigar molt a obrir la porta va aprofitar i va fer la foto. Realitzada per la tarda després de tornar de l'escola 17:30h o així ja que no feia extraescolars, i em comenta que dilluns vinent comença handbol (28/04).

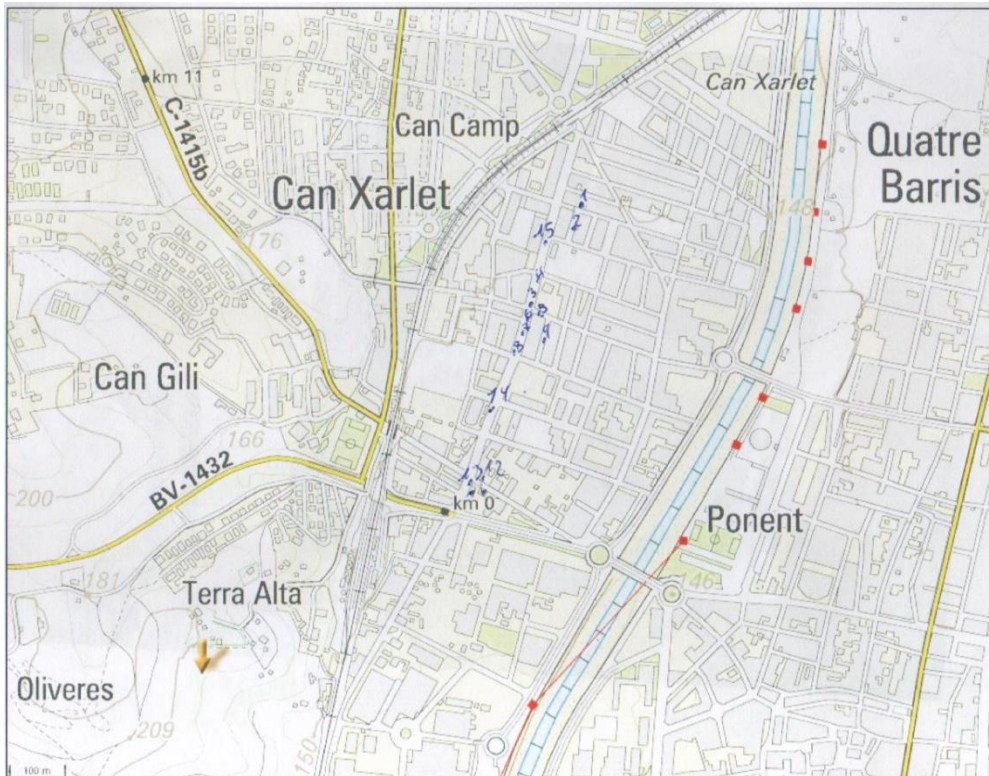


Fotos 10

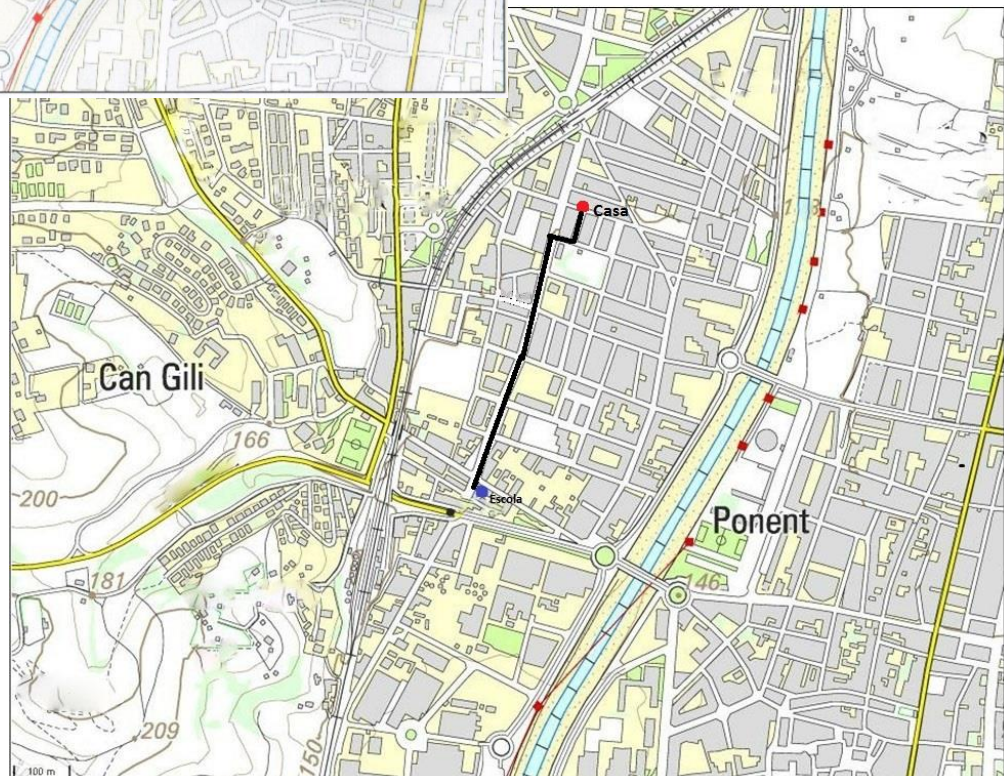
Foto de l'entrada de casa seva. A la seva mare li agraden els "Budas" i per al seu aniversari els hi van regalar. Triga uns 30 minuts caminant en arribar a l'escola cada dia i no tenen cotxe.

Exemple de plànol de situació

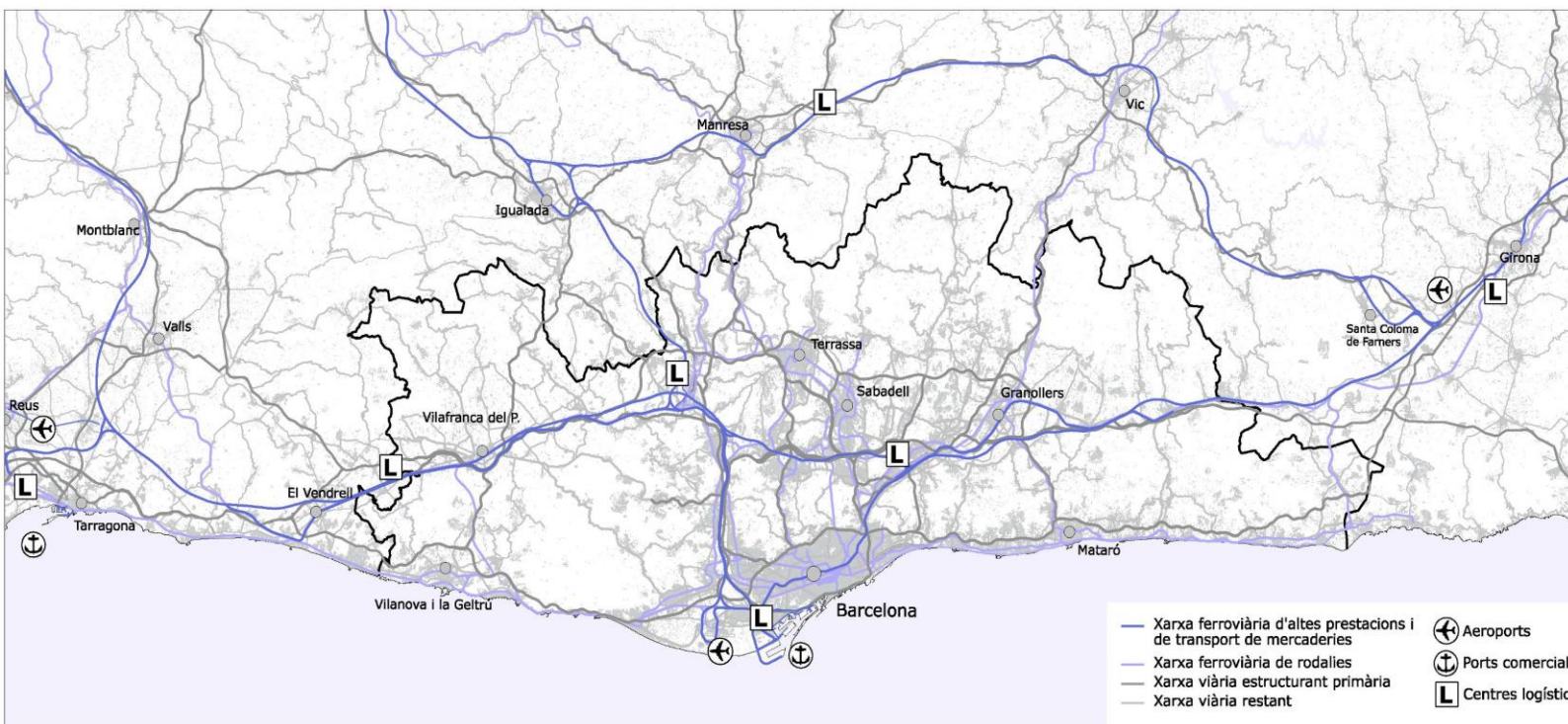
Bloc 11: Noi, Carrer Sant Jordi. 600 metres de distància.



- Ubica correctament la seva casa, l'escola i tots els elements fotografiats.



Mapa 1. Infraestructures de transport per a la nova activitat econòmica.



Font: Memòria general del Pla Territorial Metropolità de Barcelona. (Part II, pàg 113).

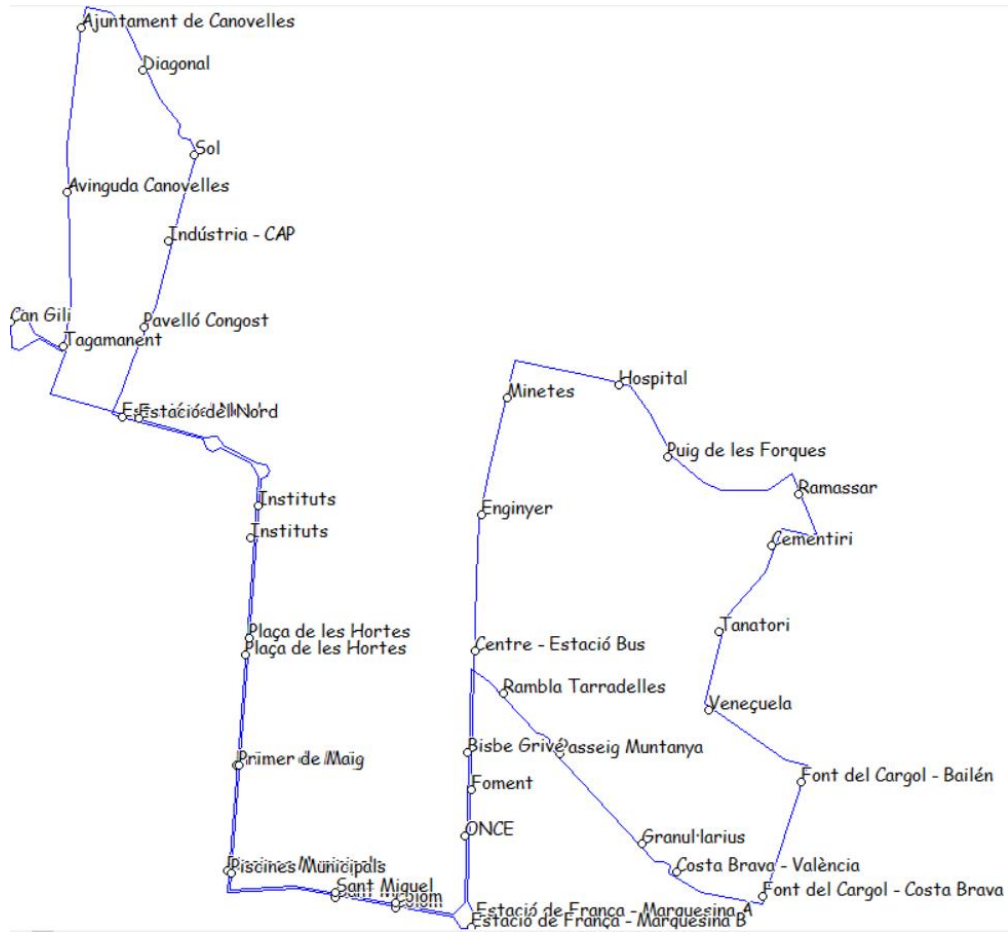
Quadre de temps d'espera de l'autobús

COMPARATIVA DE TEMPS PER UN TRAJECTE (1Km)				
Estació Granollers centre - Plaça Porxada				
	BUS	COTXE	A PEU	BICI
Temps mitjà d'espera (min)(1)	7,5	0	0	0
Velocitat (Km/h)	15	23	6	12
Temps de viatge (min)	3,1	2,0	10,7	5,4
Temps de parada en destí (incloent aparcament) (min)	4,0	9,0	0,0	0,0
Temps total (minuts)	14,6	11,0	10,7	5,4

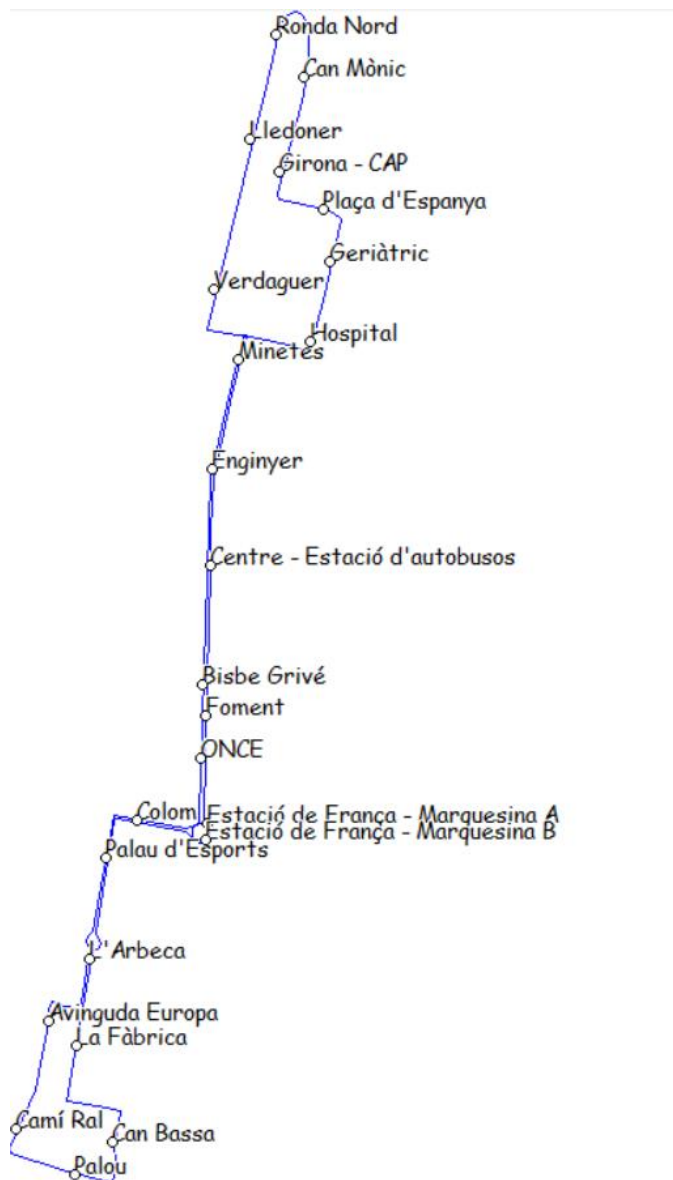
(1) En el cas del bus aquest temps només es produeix en trajectes des de/a l'Estació de França al centre i a l'Hospital, la resta és de 15 o 30 minuts depenent del viatge

Línies d'autobusos de la ciutat de Granollers

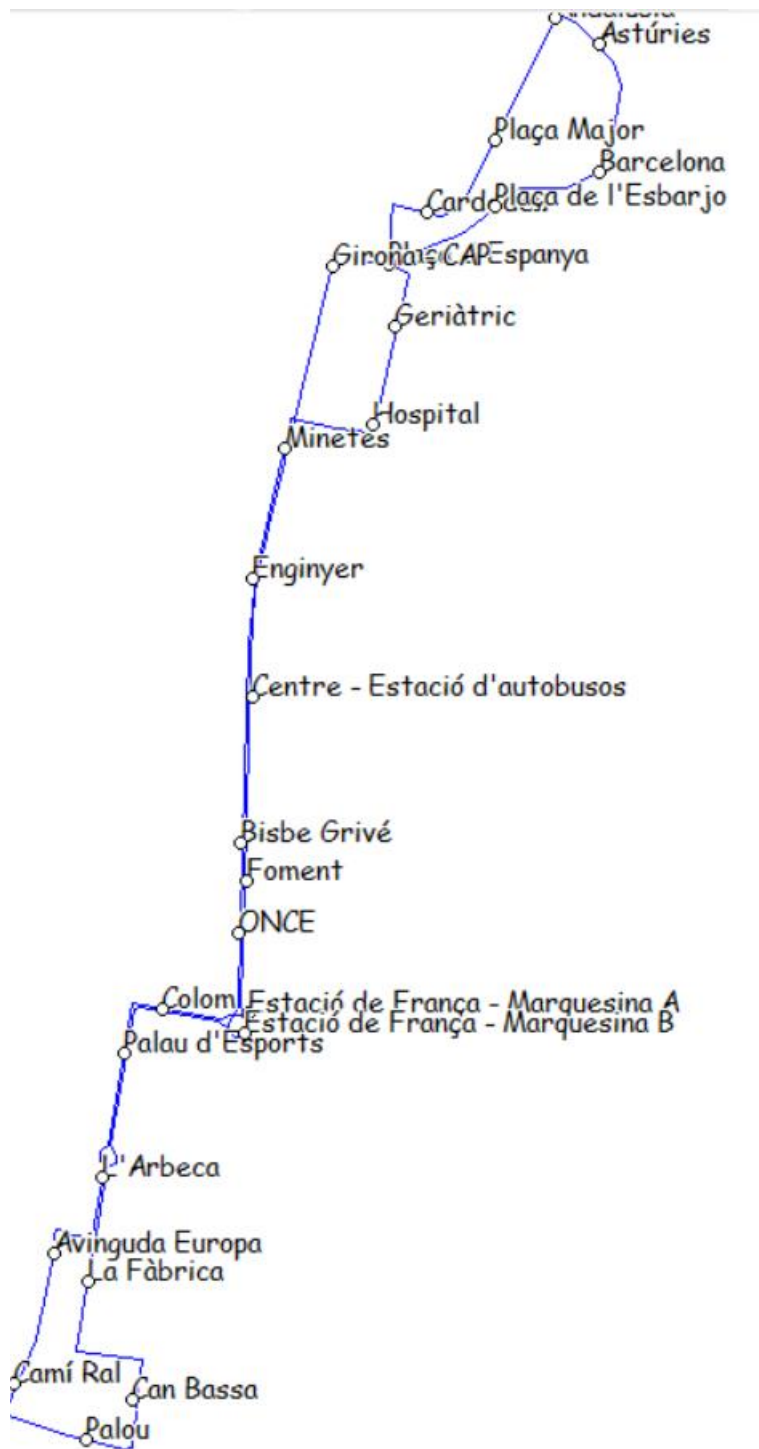
LÍNIA 1



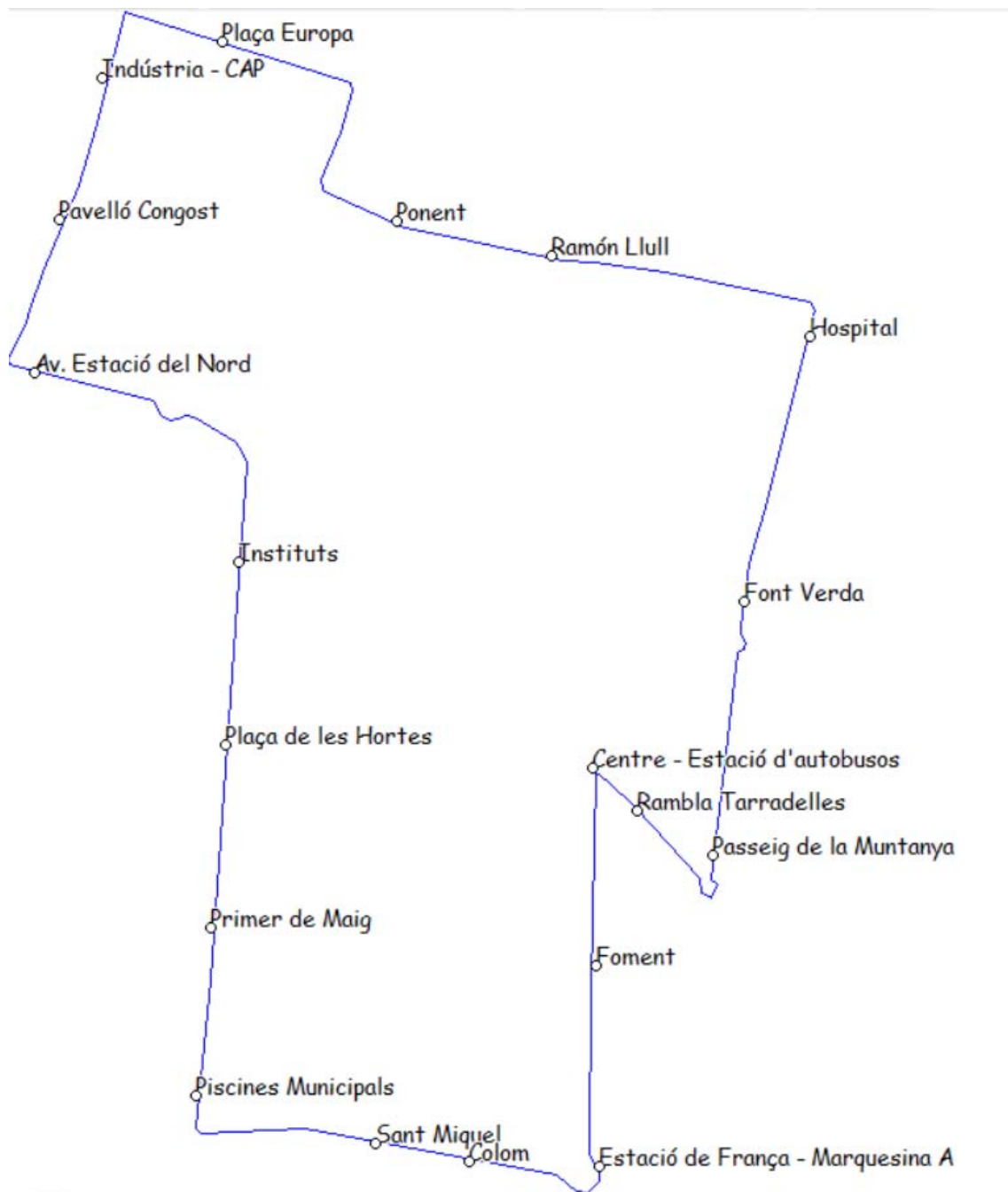
LÍNIA 21



LÍNIA 22



LÍNIA 3



TAULA A: Indicador autonomia

Indicador llibertat					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	,0	83	13,5	13,5	13,5
	1,5	36	5,8	5,8	19,3
	4,0	24	3,9	3,9	23,2
	5,0	1	,2	,2	23,4
	5,5	9	1,5	1,5	24,8
	6,0	5	,8	,8	25,6
	7,0	1	,2	,2	25,8
	7,5	8	1,3	1,3	27,1
	8,0	7	1,1	1,1	28,2
	9,0	5	,8	,8	29,1
	10,0	12	1,9	1,9	31,0
	11,5	8	1,3	1,3	32,3
	12,0	3	,5	,5	32,8
	13,0	3	,5	,5	33,3
	13,5	2	,3	,3	33,6
	14,0	1	,2	,2	33,8
	15,0	12	1,9	1,9	35,7
	15,5	3	,5	,5	36,2
	16,5	4	,6	,6	36,9
	17,5	1	,2	,2	37,0
	19,0	8	1,3	1,3	38,3
	20,5	5	,8	,8	39,1
	21,0	1	,2	,2	39,3
	22,5	3	,5	,5	39,8
	23,0	2	,3	,3	40,1
	23,5	1	,2	,2	40,3
	24,0	1	,2	,2	40,4
	25,0	20	3,2	3,2	43,7
	26,5	14	2,3	2,3	45,9
	27,0	1	,2	,2	46,1
	29,0	9	1,5	1,5	47,6
	30,5	5	,8	,8	48,4
	31,0	4	,6	,6	49,0
	31,5	1	,2	,2	49,2
	32,0	3	,5	,5	49,7
	32,5	2	,3	,3	50,0
	33,0	11	1,8	1,8	51,8
	34,0	3	,5	,5	52,3
	35,0	4	,6	,6	52,9
	35,5	1	,2	,2	53,1
	36,5	7	1,1	1,1	54,2

37,0	5	,8	,8	55,0
38,0	2	,3	,3	55,4
38,5	3	,5	,5	55,8
39,0	1	,2	,2	56,0
40,0	12	1,9	1,9	58,0
40,5	7	1,1	1,1	59,1
41,5	8	1,3	1,3	60,4
42,0	1	,2	,2	60,6
42,5	1	,2	,2	60,7
43,0	1	,2	,2	60,9
43,5	1	,2	,2	61,0
44,0	12	1,9	1,9	63,0
44,5	1	,2	,2	63,1
45,5	5	,8	,8	64,0
46,0	2	,3	,3	64,3
47,0	1	,2	,2	64,4
47,5	2	,3	,3	64,8
48,0	14	2,3	2,3	67,0
49,0	3	,5	,5	67,5
50,0	8	1,3	1,3	68,8
51,5	3	,5	,5	69,3
52,0	8	1,3	1,3	70,6
53,0	2	,3	,3	70,9
53,5	8	1,3	1,3	72,2
55,0	7	1,1	1,1	73,4
55,5	4	,6	,6	74,0
56,0	3	,5	,5	74,5
56,5	9	1,5	1,5	76,0
57,0	2	,3	,3	76,3
57,5	2	,3	,3	76,6
59,0	11	1,8	1,8	78,4
59,5	1	,2	,2	78,6
60,5	7	1,1	1,1	79,7
61,0	8	1,3	1,3	81,0
62,5	3	,5	,5	81,5
63,0	13	2,1	2,1	83,6
64,0	4	,6	,6	84,3
64,5	2	,3	,3	84,6
65,0	12	1,9	1,9	86,5
66,5	5	,8	,8	87,3
67,0	4	,6	,6	88,0
68,5	11	1,8	1,8	89,8
70,5	4	,6	,6	90,4
71,0	2	,3	,3	90,7
71,5	2	,3	,3	91,1
72,0	2	,3	,3	91,4

72,5	2	,3	,3	91,7
73,0	1	,2	,2	91,9
74,0	5	,8	,8	92,7
74,5	4	,6	,6	93,3
75,5	2	,3	,3	93,7
76,0	4	,6	,6	94,3
76,5	1	,2	,2	94,5
77,0	1	,2	,2	94,6
77,5	1	,2	,2	94,8
79,5	2	,3	,3	95,1
81,5	2	,3	,3	95,5
82,0	1	,2	,2	95,6
83,5	8	1,3	1,3	96,9
84,0	4	,6	,6	97,6
85,0	1	,2	,2	97,7
85,5	4	,6	,6	98,4
86,0	4	,6	,6	99,0
87,0	3	,5	,5	99,5
88,0	2	,3	,3	99,8
93,0	1	,2	,2	100,0
Total	616	100,0	100,0	

TAULA B: Indicador permissibilitat

Indicador permissibilitat					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	,0	71	15,9	15,9	15,9
	5,0	11	2,5	2,5	18,3
	6,5	5	1,1	1,1	19,5
	10,0	2	,4	,4	19,9
	11,5	9	2,0	2,0	21,9
	13,0	1	,2	,2	22,1
	16,5	3	,7	,7	22,8
	18,0	2	,4	,4	23,3
	20,0	1	,2	,2	23,5
	21,5	1	,2	,2	23,7
	23,0	2	,4	,4	24,2
	25,0	2	,4	,4	24,6
	30,0	3	,7	,7	25,3
	35,0	18	4,0	4,0	29,3
	36,5	4	,9	,9	30,2
	40,0	5	1,1	1,1	31,3
	41,5	107	23,9	23,9	55,3
	43,0	1	,2	,2	55,5
	45,0	6	1,3	1,3	56,8
	46,5	62	13,9	13,9	70,7
	48,0	11	2,5	2,5	73,2
	51,5	50	11,2	11,2	84,3
	53,0	10	2,2	2,2	86,6
	54,5	6	1,3	1,3	87,9
	55,0	6	1,3	1,3	89,3
	58,0	4	,9	,9	90,2
	60,0	4	,9	,9	91,1
	61,0	1	,2	,2	91,3
	65,0	2	,4	,4	91,7
	68,0	1	,2	,2	91,9
	71,5	7	1,6	1,6	93,5
	75,0	1	,2	,2	93,7
	76,5	8	1,8	1,8	95,5
	78,0	2	,4	,4	96,0
	81,5	10	2,2	2,2	98,2
	83,0	1	,2	,2	98,4
	84,5	2	,4	,4	98,9
	85,0	2	,4	,4	99,3
	86,5	1	,2	,2	99,6
	91,0	2	,4	,4	100,0
	Total	447	100,0	100,0	

TAULA C: Població assalariada

Población asalariada. Por sector contratante y tipo de contrato.
Cataluña. IV trimestre 2014

Miles de personas

	Valor	Variación interanual		
		absoluta	% trimestre	% acumulado
Total	2533,2	44,5	1,8	1,6
Sector privado	2156	67,8	3,2	1,9
contrato indefinido	1771,6	82,6	4,9	2,5
contrato temporal	384,4	-14,8	-3,7	-0,6
Sector público	377,2	-23,3	-5,8	0,1
contrato indefinido	311	-19,3	-5,8	-0,6
contrato temporal	66,2	-4,1	-5,8	3,4

Fuente: Idescat, a partir de datos de la encuesta de población activa de el INE.

www.idescat.cat/economia/inec?tc=3&id=0602&lang=es

Institut d'Estadística de Catalunya

Transcripcions de les entrevistes realitzades

Home 1

Bubakali de l'escola Fàtima. (Guinea-Conakry).

La seva situació familiar és casat i amb quatre fills. Té dos nens i dues nenes. La major té 11 i és qui li va lliurar l'entrevista cursant 6è de Primària.

BLOC 1

Pot conciliar els horaris perquè ara no treballa, quan treballava era la seva dona qui no treballava i ho podien compaginar. D'altra banda, en general creu que és difícil i depèn de la feina i del tipus de torn de treball que tinguis.

- **Li és possible conciliar la vida laboral i familiar?**
- *Sí, pero ahora... lo que pasa es que como estamos en época muy mala ahora la mujer que está trabajando y yo estoy parado. Yo antes trabajaba de la obra durante 8 años y ahora estoy parado.*
- *Costaba un poco (quan ell treballava), cuando yo trabajaba la mujer no estaba trabajando, ahora la mujer trabaja y yo no estoy trabajando, pero si estamos trabajando los dos es que cuesta... sobre todo si es jornada laboral del día eso cuesta más. Cuando se trabajan los dos muy difícil que coincidir con los niños en casa o venir al cole y volver, porque siempre vengo aquí y si no puedo yo viene la madre por la tarde. Yo a la mañana a veces y la madre por la tarde cuando plega.*
- **I en general, creu que els horaris laborals permeten a una família compaginar les tasques.**
- *Bueno... algún caso sí. Algunos no y algunos sí, depende que tipo de turno tiene. Si tienes turno de de noche y de tarde y de mañana, si es dos solo día cuesta...*

BLOC 2

Habitualment la seva filla va sola als diferents llocs, de vegades acompanyada amb amigues. La deixa anar perquè és llesta i responsable. No detecta cap diferència de gènere ja que declara que faran el mateix amb els altres germans i germanes i no utilitzen el transport públic.

- **Habitualment el seu fill o filla va sol o sola als llocs, és a dir, va sol/a l'escola, a comprar, a jugar, amb amics, etc..?**
- *En general, en general va sola como ya es grande, cumplirá ahora 12 años pero la norma es que la acompañe hasta que tenga la edad de mayor, pero como es lista y eso... por eso la dejamos... se va a jugar sola y*
- *Habitualmente va sola a todos los sitios y a veces va sola y a veces va con su amiga y esto, si...*

- **Per quina raó el deixa o no el deixa?**
- *Porqué la veo responsable, la veo responsable.*
- **I si fos nena?**
- *Lo mismo que pasará ahora, cuando cambie el cole luego seremos obligados a llevar a su hermano, como ahora. La otra también es lista (referencia a la germana) pero por altura y eso... no me fio mucho. Hay que acompañarla hasta que sea un poco más grande.*
- **Sobre si el deixa o no utilitzar transport públic.**
- *No, no, no. De eso nada, como aquí está cerca... no, no.*

BLOC 3

L'entrevistat vivia en un petit poblet i llavors la situació és totalment diferent que la de la seva filla, tenia més llibertat i declara que no hi havia delinqüència ni accidents de trànsit, en el seu poble si potser a la capital o ciutats grans.

- **Quins aspectes destacaria quan vostè tenia la edat del seu fill o filla, en relació a la seva pròpia llibertat de moviments (anar a l'escola, al parc, a jugar, etc...)?**
- *Yo tenía más, más libertad. Donde yo nací era un pueblo, donde no hay coches, no hay motos, no hay delincuencia, no hay robar y esto de niños no hay allí.*
- *Todo el pueblo son familiar, conocido, nos conocemos y si ven al niño allí dicen: este como está tu padre o tu madre? Te llaman por el nombre de tu padre... es pueblo pequeño.*
- *Yo tenía más por la diferencia esta... de las circunstancias. Allí teníamos más libertad...*

En temes de seguretat i accidents creu que està més relacionat amb el ritme de vida actual, aquest anar amb pressa i accelerats tot el dia.

- **Sobre seguretat, abans hi havia més o menys?**
- *Allí no hay delincuencia, el pueblo este... a ver, nosotros para que veas un niño robado, muy difícil, muy difícil que ver, en el país mismo delincuencia de robar un niño no hay.*
- **Sobre accidents de trànsit i infants. Si abans hi havia més o menys?**
- *En el país, por ejemplo, las capitales, los sitios ciudades sí que hay, no se puede fiar, hay que llevarlos los niños, pero los pueblos pequeños como aquí Canovelles, en Granollers no, Granollers es grande, pero pueblos pequeños así como Canovelles, Cardedeu... no hay que preocuparse. (riu).*

BLOC 4

Creu com a element principal que hi hagi menys delinqüència, destaca la regularització amb semàfors i ressaltos dels carrers pròxims a l'escola, no cal més policia i si més semàfors. Sobre educació vial troba correcte que es faci.

- **Quins aspectes creu que ajuden o que poden ajudar a facilitar la llibertat de moviments dels infants? Podria fer una valoració, crítica o positiva.**
- *La delincuencia... solo esto. Solo esto porque nadie se fia hoy en día dejar un niño hasta que no vuelva en casa tu estarás pensando cómo estará. Ese es el problema que hay. Como yo nunca allí en mi país nunca he visto esto y aquí que cada dos días o tres se ve cosas raras, siempre estarás preocupado.*
- *La tele no ayuda mucho en eso.*
- *Todo el mundo va colocado (riu) (referint-se a que tothom va amb pressa), sí, sí. Semáforos de botón eso es lo más importante, teniendo el botón cuando tú vas y le enseñas al niño allí una vez, como ella ahora es grande y sabe que no puede pasar... a veces ella misma puede despistarse pensando que tiene derecho a cruzar y resulta que no tiene derecho... o tiene derecho pero uno viene bruscamente...*
- *...lo más importante son los semáforos, los badenes también... también ayudan sobretodo dentro de ciudad, por ejemplo, aquí en el cole mismo (el carrer del davant de l'escola) cuando sales aquí Granollers tiene que mandar policía para pararse allí a vigilar hasta que pasen este paso de peatones...*
- *... los niños siempre salen muchos, pero si hay badenes cada uno viene con cuidado aunque sea por su coche, irá con cuidado...*
- *Más policía, pero más policía todo los colegios de la calle no pueden estar tanta policía pero badenes y semáforos y esto... regular esto más importante.*
- **Respecte a la educació vial que reben els infants, sobre si és suficient o no?**
- *Suficiente, suficiente... puede ser que no. Si ella lo capta, si lo entiende y lo capta... es suficiente. Pero también lo que hemos dicho antes, con las dos cosas será suficiente (regular trànsit amb semàfors i ressaltos).*
- *Esto también se enseña en casa, tu explicar más o menos como andar como tienen que cuidarse y esto... cuando uno no ve un coche ellos deben de parar y tenga cuidado, está bien, está bien (en referencia a educació vial i el policia que explica les classes).*

BLOC 5

Al principi no entén bé la pregunta i em comenta els criteris que tindrà en compte per escollir institut. En aquest cas diu que com que la seva filla ja és gran el tema de proximitat no és important i si que ho és la qualitat del institut. Pel que fa al col·legi no va mirar altres ja que els familiars porten els seus fills aquí i li havien parlat bé. Sobre si afavoreix o no, no contesta a la pregunta.

Per escollir l'escola del seu fill/a la proximitat va ser el criteri principal o van ser altres? Projecte educatiu, que li agradés...

- *No, no, no, lo que pasa... lo hemos valorao... de momento no está apuntada pero la llevaré mañana pero... diferencia de colegios. No estar cerca... como ya es grande no hace falta de ir, elegir el colegio lo importante es que le enseñen para que aprenda... y que no haya racismo, es lo más importante.*

- *Bueno la Fátima no lo hemos comparao con otros, pero lo que pasa es como siempre, la familia... yo veo que aquí está cerca de mi casa pero también desde que ha llegado aquí no ha habido... a ver peleas hay entre los niños, pero aquí cuando pasa algo te llaman, te explican y resulta que es correcto y tu tendrás que tener al tuyo en casa y ellos también se ocupan de eso.*

Creus que afavoreix la zona única afavoreix la llibertat de moviments dels infants?

- *Bueno, si puedo ir acompañado mejor, como son niños y siempre como puedas estar más con ellos más importante y siempre si pasa algo te enteras antes. Si ella vuelve a casa y te cuenta algo, tu veras a su profesora y ella te dice si se porta mal.*

Home 2

Claudio de l'escola Pereanton. (Argentina).

La seva situació familiar és casat i amb un fill. Aquest té 11 i és qui li va lliurar l'entrevista cursant 5è de Primària.

PREGUNTA 1

Pot conciliar els horaris perquè ara no treballa, quan treballava era la seva dona qui no treballava i ho podien compaginar. D'altra banda, en general creu que és difícil i depèn de la feina i del tipus de torn de treball que tinguis.

- **Li és possible conciliar la vida laboral i familiar?**
- *Sí, en mi caso sí. Yo trabajo con deportes, con fútbol y con publicidad, entonces prácticamente soy autónomo y entonces sí que puedo combinar las actividades de mi hijo, de venir al colegio y todo eso, sí que se puede.*
- **I en general, creu que els horaris laborals permeten a una família compaginar les tasques.**
- *No, en general no porqué... por ejemplo, hay ahora mismo con el tema de la crisis y todo esto la gente que está trabajando mucho y hay cosas que se pierden de sus hijos, no?*
- *Yo una de las cosas que relaciono a la hora de... mirar la gente que trabaja mucho y que trabajan poco, que solo es mi caso (riu)... hay una cosa que me reconforta mucho que es el crecimiento del niño, yo por ejemplo ahora desde que ha nacido hasta los 11 años que tiene, sí que he podido estar en las actividades del cole, estar ahora contigo hablando, ir a verlo a los partidos, ir a ver los entrenos, ir a mirar como toca aquí en la escuela... cosas que aquella gente que trabaja todo el día no lo puede hacer, entiendes? Y quizás yo no pueda darle algunas cosas pero si me reconforta estar con él. Y eso creo que en un futuro cuando el niño se hace grande te dice: oye papa tu sí que estabas conmigo, y el otro, oye papa tu sí que has trabajado mucho, eh?*

PREGUNTA 2 i 3

Han començat aquest any ha donar-li llibertat, va sol al col·legi en el trajecte de les 15h de la tarda, per a la resta de desplaçaments, va acompanyat. Els motius de deixar-li son perquè el seu fill reclama més autonomia, d'altra banda, volen continuar acompanyant-li perquè el dia de demà ja no ho faran i volen aprofitar i gaudir ara que és petit. Si fos nena detecta una possible major inquietud però seria igual. El transport públic no l'utilitzen.

- **Habitualment el seu fill o filla va sol o sola als llocs, és a dir, va sol/a l'escola, a comprar, a jugar, amb amics, etc..?**
- *Normalmente... recién ahora mismo yo me estoy animando junto con mi mujer a que el niño vaya caminando solo. Entonces, todavía no lleva llaves, recién ha cumplido 11 años ahora y ya lleva móvil.*
- *A la hora de ir al colegio solo una vez va al colegio solo. Digamos que hemos empezado este año, yo lo llevo por la mañana, al mediodía lo recojo, pero a las 15h es cuando él se viene siempre solo, solo a las 15h, pero... recién hemos comenzado este año... y a las 16:30 también lo vengo a buscar yo.*
- *En los desplazamientos al fútbol también, siempre va conmigo y después a la hora de comprar a media calle, una calle, baja compra y... pero es muy raro la vez que él este solo.*
- *Baja al parque solo... a veces... pero es que recién este año está bajando al parque eso de que te dice: bajo al parque, vuelvo en dos horas. Es este año en que le estamos empezando a dejar esa libertad también.*
- **Per quina raó el deixa o no el deixa?**
- *Porqué me parece que también él ahora necesita su espacio, sabes? Yo veo que él a veces te dice: papa me gustaría ir aquí solo... porqué se va haciendo grande y nosotros también estamos intentando educar a él que coja esos hábitos de tener esa sensación de caminar solo y de abrir cuando le das la llave... yo cuando le acompaño le doy la llave, cuando sale del cole, y él viene conmigo, él entra a casa y cuando llega al portal tiene una sensación para él muy extraña, para los niños poder abrir una puerta...*
- *Entonces, es eso, irlo habituando porqué hay padres que les dan las llaves y el niño llega a casa y está en la puerta por qué no sabe abrir y yo le estoy haciendo ver cómo va todo... y ahí vamos.*
- *Cuando entre en la secundaria ahí sí que no voy a poder acompañarte, tú te vas a mover solo porqué normalmente ya a esa edad se mueven solos. Entonces los años estos que los tienes aquí pequeño... los quiero disfrutar acompañándole, llevándote... y yo sé que mañana no va querer que le acompañe, entiendes?*
- *Ahora él es pequeño y por lo tanto nosotros vamos disfrutando de eso. De poder llevarlo y traerlo, porqué mañana... ahora él ya quiere su espacio, me entiendes?*
- *Acorde a la edad yo voy mirando de que vaya ganando espacio...*
- **I si fos nena?**

- *Si fuese niña sería igual. En mi caso sería igual, sería igual... lo que pasa es que sí que también sería con un poquito más de cuidado, sabes?*
- *El tema de libertad sería el mismo, porque son las mismas edades... lo que pasa es que...la preocupación mía sería distinta al ser niña... porque los niños normalmente salen, sabes? Pero en todo caso sería lo mismo para mí, habría un poco más de inquietud al ser niña pero en mi caso para mí sería lo mismo.*
- **Sobre si el deixa o no utilitzar transport públic.**
- *No. De momento nunca lo hemos usado, sí que en excursiones con el cole y eso sí, pero solo... no.*

PREGUNTA 4

L'entrevistat declara tenir més llibertat que el seu fill a la mateixa edat, ell és argentí i pensa que on vivia era diferent d'aquí i era més insegur. En temes de seguretat creu que ara és més segur per als infants i troba que ara hi ha més accidents.

- **Quins aspectes destacaria quan vostè tenia la edat del seu fill o filla, en relació a la seva pròpia llibertat de moviments (anar a l'escola, al parc, a jugar, etc...)?**
- *Pues yo sí que tenía más libertad. A la edad de 11 años yo tenía más libertad que ahora la que tiene mi hijo. También... en mi caso, es por el hecho de estar aquí, que nosotros no somos de aquí.*
- *Aquí cuesta a veces dejar... porque hay niños que de la misma edad que mi hijo ya llevan las llaves colgando, que van solos, que llegan a casa y la madre lo llama y les dice: oye abre la nevera y coge esto o lo otro, come... oye son las 15h vas a llegar tarde... Esas cosas por ejemplo nosotros no nos habituamos de momento porque no somos de aquí, vienes enseñado de otra manera me entiendes? Y ahora mismo lo adaptamos con un poquito de donde somos nosotros, por eso ahora lo que hacemos lo vamos adaptando así muy poco a poco.*
- *Tenía más libertad yo en esos casos (jugar al carrer, anar a comprar, etc), al estar ahí teníamos más libertad. Al estar aquí eso de ir al parqué a jugar o ir allá, todo eso nos parece difícil pero poco a poco lo vamos haciendo.*
- **Sobre seguretat, abans hi havia més o menys?**
- *Antes sí que había más inseguridad, ahora yo lo veo más seguro para los niños, el tema de la seguridad sí que hay más, antes era más inseguro.*
- *Ahora los niños sí que pueden andar por distintos lugares a distinta hora. Pero yo cuando era pequeño había más inseguridad que ahora.*
- **Sobre accidents de trànsit i infants. Si abans hi havia més o menys?**
- *Pues ahora hay más accidentes, ahora hay más accidentes.*

PREGUNTA 5

Creu com a element principal que hi hagi més policia però a les afores de Granollers i no pas tant en el centre. També comenta una quota més baixa dels clubs esportius per facilitar la pràctica d'esports als infants.

- **Quins aspectes creu que ajuden o que poden ajudar a facilitar la llibertat de moviments dels infants? Podria fer una valoració, crítica o positiva.**
- *Haría falta más policía pero por ejemplo, no patrullas, porque los policías caminan solo por el centro, entiendes? Pero la parte de fuera del centro de Granollers donde yo veo que se está sufriendo más inseguridad.*
- *Más seguridad pero fuera del centro de Granollers (en relación con la presencia policial), más hacia las afueras. Porque en los colegios de las afueras no veo yo esa seguridad, vienen a la hora que salen para mirar el tráfico pero durante el día no hay seguridad. Yo pondría más seguridad pero a las afueras.*
- *Mejoraría el tema de las actividades de los niños... hay una diferencia en lo que es el deporte a la hora de escoger una actividad deportiva. Los clubes (esportius), los 7 u 8 que hay aquí, hay mucha diferencia de la cuota, de pagar, entonces eso impide un poco a los niños hacer deporte. El Ayuntamiento también debería mirar un poquito más... de... o sea... bajar un poco más los precios para que los niños puedan hacer deporte y esas cosas.*
- **Respecte a la educació vial que reben els infants, sobre si és suficient o no?**
- No es va poder plantejar per manca de temps.

PREGUNTA 6

En el seu cas la proximitat al centre va ser el criteri principal ja que pensa que tots els col·legis de Granollers tenen un bon nivell. Sobre si afavoreix o no, pensa que en el seu cas si que afavoreix però que hi ha de tot i casos on la gent va més lluny per anar a un centre millor o més sofisticat.

Per escollir l'escola del seu fill/a la proximitat va ser el criteri principal o van ser altres? Projecte educatiu, que li agradés...

- *En mi caso sí que fue un criterio porque buscamos lo que está más cerca. Sí, sí, sí que fue un criterio. Nosotros al ser de fuera yo creo que los colegios están bastante bien todos los colegios, sabes? Por eso a la hora de buscar... prácticamente los niveles son todos los mismos, y a la hora de mirar si que he mirado que este cerca.*
- *Me determinó el que estaba más cerca de casa.*
- **Creus que afavoreix la zona única afavoreix la llibertat de moviments dels infants?**
- *Pues...no. En mi caso sí, pero conozco de gente que busca niveles más sofisticados y en esos casos sí que le influyen, porque a la hora de querer pagar un mejor colegio, mejores clases, mejores todo... tienes que ir más lejos...*

Home 3

Carlos Lopez de l'escola S.Llobet.

La seva situació familiar és casat i amb dos fills. El major té 10 ÉS qui li va lliurar l'entrevista cursant 5è de Primària i la petita té 5 anys.

PREGUNTA 1

Pot conciliar els horaris perquè es pot compaginar el seu horari amb el de la seva dona. D'altra banda, en general creu que no es poden conciliar, perquè no hi ha cap tipus d'ajuda en la feina per a poder fer un altre horari més convenient amb la situació familiar. Creu que els polítics podrien fer mesures relacionades amb aquest problema però creu que tampoc els importa gaire.

- **Li és possible conciliar la vida laboral i familiar?**
- *Yo, por suerte sí, pero creo que es excepcional. Yo hago unos horarios muy raros, normalmente no puedo porque los horarios que te ponen son muy complicados y ayudas no recibes ninguna y de nadie.*
- *Tengo un horario que solo hago jornada..., además los puedo compaginar por una sencilla razón, el horario mío no coincide con el de mi mujer, entonces sino esta el uno está el otro. Pero ya solo con que coincidiéramos nos volveríamos locos, no sabríamos..., uno como lo hacemos? Si los dos estamos en el trabajo? No podemos....*
- *Yo por las tardes no trabajo, las tengo libres y entonces me encargo yo.*
- *Si cambiase de trabajo probablemente dependería de una tercera persona para que se encargase de buscar e ir a recogerlos.*
- **I en general, creu que els horaris laborals permeten a una família compaginar les tasques.**
- *No, no, está la cosa muy difícil, no. Con el trabajo no, no te lo ponen nada fácil. Es complicadísimo... coinciden los horarios laborales con los de los colegios, no tienes posibilidad de que a lo mejor en el trabajo te digan... oye pues si tu mujer tiene este horario pues tu haz este otro, no sé, haz un horario partido... que va!!*
- *Volvemos a lo mismo de antes, a los políticos les importa una mierda, hace unos años hacían una hora más y yo podía comer, salía del trabajo y podía comer y recogerlos, pero es que ahora, hay días en que como a las 17 o 18h de la tarde, es que no te da tiempo! No te da tiempo!*

PREGUNTA 2 i 3

Sempre que pot acompanya al seu fill, tot i que creu que poc a poc ha de donar-li més llibertat sobretot a partir del proper any. En el seu cas el principal motiu per no deixar anar sol al seu fill és perquè personalment pot acompanyar-lo, a banda dels horaris d'extraescolars que acaben tard i la distància.

- **Habitualment el seu fill o filla va sol o sola als llocs, és a dir, va sol/a l'escola, a comprar, a jugar, amb amics, etc..?**
- *Si yo lo puedo acompañar, no. Yo soy de los que me gustaría que poco a poco fuera cogiendo autonomía, que él poco a poco... vaya siendo dueño de su tiempo y de su espacio, entonces poco a poco sí que le voy dando libertad, pero sí siempre con la preocupación esa...*
- *De hecho mi hijo no me lo pide, porque alguna vez le he dicho "si quieres ir al parque", pero es que no, porque además los compañeros tampoco quieren salir, no salen y si salen van a casa de uno o de otro. A mi ... a mi me parece triste porque hay que vivirlo todo.*
- **Per quina raó el deixa o no el deixa?**
- *El mayor es un chico muy maduro, muy responsable, pero la razón por la cual tengo mis reticencias a dejarlo ir solo, no es por él, es más... la sociedad ha cambiado mucho. Ya no se ven niños en la calle, de hecho no hay niños.*
- *Incluso he visto por las tardes ir por la calle... y niños de estos... inmigrantes, que se meten unos con otros, ellos a lo mejor viven con otra cultura, otra mentalidad, en casa les han enseñado o educado de otra manera y quizás el respeto hacia el prójimo no es quizás la que yo... no es la misma, entonces claro tienes preocupaciones.*
- *La crisis tampoco ayuda mucho porque hay mucha miseria, las cosas son así y claro... la gente se aventura a lo que puede... y los débiles quiénes son? Pues la gente mayor y los niños, no quiero decir que lo vayan a atracar y le vayan a quitar una gran fortuna pero sí que se atreverán más con mi hijo que no conmigo.*
- *Pero no le dejo ir solo no porqué no me fie de él, sino que... por ejemplo, mañana lo tengo que llevar a una academia de dibujo y va de 19h a 21h de la noche. Primero es la distancia desde Finsobe hasta aquí, hasta el centro y después el horario, para las 19h de la tarde no es un horario tan raro, pero a las 21h de la noche, sí que ya... No debería pasar nada, no debería pasar nada pero sí que es verdad que no es lo mismo ir solo que si va acompañado de un adulto.*
- *Hoy en día el que tiene dos, faena tiene con sacarlos adelante y los mantienes como un tesoro. Es tu tesoro y no les puede pasar nada y los mimas como eso, como un tesoro, entonces claro riesgos inútiles intentas correr los mínimos, pa que?*
- *Independientemente de la edad, el año que viene ya acaba, y cuando empiece el instituto ya se apañara solo. Ya irá por su cuenta y que se preocupe de sus cosas y... eso.*
- **I si fos nena?**
- *Yo... yo no... Hay niñas que se saben defender mejor incluso que los niños, vale? Yo creo que va más con el carácter, yo por ejemplo, mi niño, el niño tiene mucho carácter es muy... no sé cómo decirte... no se amedrenta. En cambio la*

- niña (la de 5 anys) es muy introvertida... son caracteres diferentes, son caracteres diferentes nada más.*
- **Sobre si el deixa o no utilitzar transport públic.**
 - *Un día cogiendo el autobús con mi hijo, que se supone que los niños pequeños no pueden coger los transportes públicos, porque mi hijo tiene la tarjeta esta (un bitllet per a menors de 12 anys que és mes barat però han d'anar acompanyats per fer-la servir), en las otras no pone nada porque se supone que es un adulto, pero en esas pone que no pueden ir solos, lo pone, lo pone, ... pone que no pueden ir solos. Pero yo con esa tarjeta he visto subir a una niña de no más de 8 años inmigrante con un niño de 4 o 5 años aproximadamente y un bebé con un cochecito, solos. Que yo le dije a la chica del autobús, y si tienes un accidente?*
 - *De todas maneras las autoridades utilizan dos baremos a la hora de consentir ciertas cosas.. eh... con los nacionales tienen un baremo y con los extranjeros otro baremo, lo tengo, lo tengo más que comprobado porque lo he visto en varias ocasiones.*
 - *Lo que les permiten a ellos, por ejemplo a mi si lo hiciera sería una barbaridad, como haces eso? (riu).Dejarlos solos en casa, niños con 6, 7 años ir a hacer la compra...*

PREGUNTA 4

Ell detecta que abans hi havia més infants al carrer jugant i també un altre estil de vida, com més de poble que ara ja no hi ha. Principalment destaca l'arribada dels immigrants i com ha canviat tot.

- **Quins aspectes destacaria quan vostè tenia la edat del seu fill o filla, en relació a la seva pròpia llibertat de moviments (anar a l'escola, al parc, a jugar, etc...)?**
- *Yo me he criado en la calle, a la que salías a la calle y veías niños por todos lados y te estoy hablando del centro de Barcelona, vale? Que te podías juntar a lo mejor en una tarde, allí jugando en la calle, no en un parque y tal porque no había parques, el parque más cercano lo tenías a 6 calles, en la calle jugando entre los coches y nos podíamos juntar allí 20 o 30.*
- *Yo lo sé porque a mí me pasaba cuando era pequeño, yo también me encontré con mis pequeños problemas y contratiempos cuando iba solo por el mundo, y mis padres eran muy liberales y me dejaban mucha libertad cuando era pequeño, pero sí que es verdad que encontrabas en la calle otro tipo de gente, no la que se ve hoy en día.*
- *En Barcelona cuando yo era pequeño, en la Barceloneta te estoy hablando hace 30 años, tu ibas por la Barceloneta y la gente se ponía en las calles, cenaban en la calle, se ponían su mesita de camping... y se veían unos a otros. Tú pásate ahora por la Barceloneta y ya me dirás cuantos ves así.*

- *Pues eso, es un ejemplo clarísimo de lo que es, y el barrio probablemente también habrá cambiado, yo no llevo tantos años viviendo en él pero seguramente la gente que vivía antes también se relacionaba de otra manera.*
- *Eso mismo pasa en la escalera. Cuando yo llegué no vivía ningún inmigrante en la escalera todos los que vivían eran mayores, gente que lleva toda la vida allí, y estos se han ido muriendo o marchándose a residencias y han ido dejando los pisos vacíos y han entrado inmigrantes y la relación con los vecinos no es la misma, no.*
- *Por ejemplo, en mi escalera había un musulmán que a la mujer la dejaba encerrada en el piso. Se iba al trabajo la cerraba con llave y cuando volvía, volvía abrir. Ella no salía de casa hasta que él llegaba. Los hijos, al colegio... los llevaba el hermano o sino... venía otro señor y se los llevaba al colegio. La mujer no salía de casa, lógicamente, yo no comulgo con esa mentalidad. Claro, yo que puedo hablar con este hombre...*
- *Esto son ejemplos, ejemplos... pero que vivimos nosotros... y nuestros hijos también los palpan.*

Continua comentant que abans hi havien molts infants al carrer però ara detecta que són els fills dels immigrants els que juguen al carrer i fan ús d'aquest.

- *Peligros hay, los había antes y los hay ahora. Quizás lo que pasa es que antes se veían más por la calle, se veían más niños, muchos más por la calle y... eso se palpa... inseguridad... y ahora no se ven tantos, a las 21h de la noche yo no veo niños de 10 años solos por la calle ahora, antes sí. En el barrio, en la plaza de abajo, a veces los veo, pero claro los miro y son subsaharianos, no son nacionales.*
- *Antes había 4 niños por cada uno que hay ahora y todo eso se nota en volumen. Yo el otro día lo hablaba, antes había aquí un montón de niños y ahora no, y todos los que se ven, son inmigrantes. Parece que el barrio ha cambiado de país o algo porque no hay, no hay.*

En temes de seguretat i accidents creu que està més relacionat amb el ritme de vida actual, aquest anar amb pressa i accelerats tot el dia.

- **Sobre seguretat, abans hi havia més o menys?**
- *Entonces claro, había una sensación más de seguridad, como si estuvieras en el colegio, (referint-se al jugar al carrer quan era petit).*
- *Yo creo que hay una sensación más de seguridad cuando abren y cierran los colegios, que hay más niños por la calle y más seguridad, pero...es un tiempo de una hora o dos horas que después desaparecen los niños de la calle.*
- *Yo en mi barrio, por ejemplo, quedan inmigrantes sobretudo, niños musulmanes, marroquíes sobretudo, de, de... subsaharianos, pero niños nacionales, de aquí catalanes, no se ven, no, y me ha dado la sensación de que a los políticos ya les interesa tenerlos así, un poco reclusos.*

- *Yo iba a un colegio con la edad de mi hijo que estaba al doble de distancia que este e iba solo y llevaba a mi hermano solos.*
- **Sobre accidents de trànsit i infants. Si abans hi havia més o menys?**
- *Antes había, claro...*
- **Creus que es tendeix a sobreprotegir als infants?**
- *Ahora creo que los protegemos demasiado, no salen tanto a la calle y por tanto no se hacen daño, pero antes también pasaba, llegábamos a casa con arañazos y heridas y no pasaba nada. O pelearse en el colegio y al día siguiente ya eras amigo y todo esto que se vivía en la calle, ahora se vive dentro del colegio.*

PREGUNTA 5

Critica que calen més actuacions del ajuntament.

- **Quins aspectes creu que ajuden o que poden ajudar a facilitar la llibertat de moviments dels infants? Podria fer una valoració, crítica o positiva.**
- *Yo he hablado con el alcalde, y le he preguntado porque ponen badenes, de esos altos en los polígonos industriales, debe ser para que no corran los... y dentro del barrio (Can Gili), y pasa la carretera por delante (del barri) y pasan los coches a toda pastilla y ahí no ponen ninguno. Además es una carretera que te incita a correr, porque es una entrada a población pero vas cuesta abajo...*
- *Yo lo único que vi que hizo el alcalde (carretera del costat del barri) fue coger y poner un par de días allí un radar y debió darse cuenta de que pillaba a todos los de las urbanizaciones que hay por ahí con sus Porsches, Mercedes y eso y los pillaban... pero ya no lo han vuelto a poner más.*
- *Los políticos son los que tienen que promover, pero a mí me da la sensación de que no les interesa.*

Critica durament la ubicació d'uns semàfors a prop del barri que sempre están en àmbar i que ningú s'espera a que es posi verd perquè no venen cotxes i a més a més no están col·locats estratègicament per reduir la velocitat, pensa que molesten més que ajudar.

- *Además están colocados estratégicamente para dar por culo y dar la vuelta. Si, si, el de urbanismo que colocó los semáforos no tiene ni idea, no ve por donde pasa la gente porqué para pasar de un lado a otro, casi todos los que pasan por allí son de Finsobe, y para pasar de un lado a otro de la carretera tienes que pasar por dos semáforos...la cosa más estúpida que te puedes echar a la cara.*
- *Yo vivo aquí desde hace 15 años y no había semáforos y los coches iban más despacio... da la sensación que al poner los semáforos tienen vía libre, lo ven en àmbar y saben que pueden tirar a toda mecha. Es absurdo porqué ahora corren más los coches... y eso se lo dije al alcalde. Antes iban con más cuidado porqué había un paso de peatones y no había semáforo y entonces si te atropellan no hay más que rezarle, la culpa es del vehículo, pero ahora...*
- *Además hay un colegio allí arriba y los niños tienen que atravesar eso y... al Ayuntamiento no le importa. Yo veo que en el Jardí ponen un guardia, allí no lo*

ponen... y saben que esa carretera es peligrosa y que los coches van mucho más lanzados que en el centro, no les preocupa.

- **Respecte a la educació vial que reben els infants, sobre si és suficient o no?**
- Creu que si però torna a parla de temes polítics.

PREGUNTA 6

Afirma que a ell la zona única li va beneficiar perquè el seu criteri principal era que l'escola tingués servei d'acollida per no tenir conflictes dels horaris. Declara que hi ha altres criteris més importants en la elecció de l'escola que no pas la proximitat.

- **Sobre la zona única per triar escola i si afavoreix o no la llibertat de moviments i la proximitat.**
- *La proximidad no, escogimos este colegio porque cuando llegamos a Granollers nos lo aconsejaron. Pedí que me ayudasen y me dijeron que este era bueno. Lo que nos importaba más no era la proximidad sino que tuviera guardería (hora d'acollida), por cuestiones laborales nuestras.*
- *Más por comodidad nuestra que no por la del niño. Y el que teníamos más cerca de casa, el... el Pau Vila no nos cumplía los requisitos porque no tenía recogida por las mañanas ni guardería, querían ponerla pero, claro, el cupo de niños que tenían para eso era muy bajo y no les compensaba. Lógicamente, buscamos colegios que si lo tuvieran, por eso nos tiramos a este y elegimos este. Pero los tres colegios que elegimos todos tenían este servicio.*
- *Es más siento más sensación de seguridad aquí en el centro, porque hay más movilidad y se mueve más gente que no hacía el de mi barrio. Como si yo viviera en un barrio conflictivo o peligroso!(riu). (sobre el S.Llobet).*
- *A mí me beneficio porque si no fuera zona única me vería obligado a elegir uno de los dos colegios y habría tenido serios problemas para compaginar con el trabajo.(sobre la zona única).*

Home 4

Emilio de l'escola Ponent.

La seva situació familiar és casat i amb dos fills, nena i nen. En aquest cas el nen amb 11 anys és qui li va lliurar l'enquesta cursant 5è de Primària.

PREGUNTA 1

Pot conciliar els horaris perquè ara no treballa, quan treballava no ho podia compaginar i ho feia amb menjador o els avis. En general té molt clar que no.

- **Li és possible conciliar la vida laboral i familiar?**

- *Ahora mismo...sí. Por qué no tengo vida laboral, o sea que... Antes no porqué hacía turno partido plegaba a las 19h y me era imposible... llegaba a la 13h ellos salen a las 12:30h y era imposible, o se quedaban en el comedor o mi suegra y... antes no.*
- **I en general, creu que els horaris laborals permeten a una família compaginar les tasques.**
- *No, no. (rotund). (Tampoc volia continuar amb el tema feina, el vaig veure afectat).*

PREGUNTA 2 i 3

El seu fill no va al col·legi sol perquè està lluny de casa seva, si que a comprar o llocs propers va sol però normalment va acompanyat a tot arreu. Sobre temes de gènere declara que li costaria una mica més si fos nena però ell no fa distincions entre els seus fills i en principi tenen les mateixes llibertats. El transport públic no l'utilitzen.

- **Habitualment el seu fill o filla va sol o sola als llocs, és a dir, va sol/a l'escola, a comprar, a jugar, amb amics, etc..?**
- *No, al colegio, no. A comprar... a veces, pero normalmente, no. En general, no.*
- **Per quina raó el deixa o no el deixa?**
- *Uhhmm... más por la madre. Yo por mí le daría un poquito más de cuerda, a ver el cole, para ir andando le pilla lejos, a lo mejor aún no. Pero baja a compra aquí al Dia (just sota casa seva), de vez en cuando solo y eso.*
- *Por ejemplo ahora va entrenar al campo de fútbol y le acompaño, también más que nada porqué cuentan que a veces ha pasado algo, de que algún niño le han dicho algo...*
- *Es más por inseguridad, no por el tráfico. La madre sí, la madre le tiene miedo a todo, yo soy un poco más permisivo en ese sentido.*
- **I si fos nena?**
- *Supongo que sería igual, intentaría, intentaría... me costaría un poquito más pero lo intentaría. A ver a todo el mundo le digo que ya le tengo plaza reservada en el convento (fent broma), porqué siempre está el típico que te dice: buah cuando sea grande y tal... y te ponen la cabeza así (fins al gorro).*
- *Me costaría más, pero intentaría que fuese igual, otra cosa es que lo consiguiera (riu), pero no la hago, no hago distinción entre ellos, sería igual, sería igual.*
- **Sobre si el deixa o no utilitzar transport públic.**
- *Solo... no. En el colegio sí, conmigo sí, pero solo no. Si está cerca vamos andando siempre...*

PREGUNTA 4

L'entrevistat declara tenir molta més llibertat que el seu fill a la mateixa edat, declara que estava al carrer pràcticament tot el dia i no tenir tantes activitats extraescolars com

té el seu fill actualment. En temes de seguretat creu que abans era més segur o si més no creu que ara potser es protegeix més, sobra accidents creu que abans hi havia més.

- **Quins aspectes destacaria quan vostè tenia la edat del seu fill o filla, en relació a la seva pròpia llibertat de moviments (anar a l'escola, al parc, a jugar, etc...)?**
- *Bastante más, yo tenía toda la que quería. Yo tenía toda la que quería y más, por qué... hacía bastante lo que me apetecía. No es que mis padres fueran unos dejaos pero, ... es que yo no hacía ni caso (riu).*
- *Yo antes llegaba del cole merendaba y me iba a la calle, llegaba para cenar e irme a dormir y así. Y no tenías miedo de nada, como mucho de que te atropellara un coche,*
- *...no es como ahora que la tele te pone la cabeza como un timbal, parece que haya un violador detrás de cada esquina. Que yo se lo digo a mi mujer que haberlos, hay, pero tampoco... ni tanto, ni tampoco. No te puedes fiar pero se tiene que ir espabilando.*
- *... es más yo cuando era pequeño tenía que hacer más recorrido que mi hijo que tiene el parque enfrente, y yo iba al parque y él no va, también porque tiene actividades extraescolares y yo no las tenía.*
- **Sobre seguretat, abans hi havia més o menys?**
- *Yo creo que te pasaba y se te olvidaba. Yo de pequeño alguna vez me robaron y ya está pero ahora... habiéndolo vivido tu no quieres que le pase a él, pero en parte me sabe mal porque la gran parte de mis recuerdos son buenos, con lo cual son cosas que le estas privando a él.*
- *... el salir a la calle te ayuda a desarrollarte, si estas todo el día detrás de tus padres el día que te sueltas te van a dar ostias hasta en el carnet de identidad.*
- *... pueda que hubiera inseguridad pero no la percibía, o bien no había el torrente de información que hay ahora.*
- *Yo siempre recuerdo la frase de mi padre: Te han visto. Y yo le preguntaba quién me ha visto y él siempre me decía: es que yo conozco mucha gente... y con eso tú ya sabías que estabas controlado...*
- **Sobre accidents de trànsit i infants. Si abans hi havia més o menys?**
- *Había más, había más, los coches no estaban igual que ahora, la gente ahora está mucho más preparada, o eso creo... también en los colegios enseñan educación vial cosa que cuando yo fui no la recuerdo...*
- *Yo creo que más antes, lo que pasa es que también antes había menos volumen, no sé...*

PREGUNTA 5

Troba que ja està tot prou bé, potser alguna senyalització lluminosa més visible, però creu que depèn més de la voluntat dels conductors i no tant de temes viaris.

- **Quins aspectes creu que ajuden o que poden ajudar a facilitar la llibertat de moviments dels infants? Podria fer una valoració, crítica o positiva.**
- *Yo la verdad es que está todo bien marcado, bien señalizado. Creo que depende más de la voluntad del conductor, si hay un paso de zebra y se lo salta... pues como si pones una valla... se la va a saltar igual.*
- *Haría falta más señales luminosas, que quizás son más visibles...*
- **Respecte a la educació vial que reben els infants, sobre si és suficient o no?**
- *En vez de hacer algo tan concentrado, si lo vas metiendo durante todo el curso puede que funcione más... no sé...*

PREGUNTA 6

En el seu cas la proximitat del centre a casa els seus sogres va ser el criteri principal ja que pensa que tots els col·legis de Granollers tenen un bon nivell. Sobre si afavoreix o no, pensa que depèn de la mentalitat dels pares i si els deixen o no anar sols.

- **Per escollir l'escola del seu fill/a la proximitat va ser el criteri principal o van ser altres? Projecte educatiu, que li agradés...**
- *Es importante, pero no porqué este cerca de mí casa, sino porqué está al lado de la casa de mi suegra. (riu). Como yo tenía el horario que tenía era la que se encargaba de darles de comer y eso.*
- *El tema era ese, mi suegra vive al lado y los horarios eran imposibles, mi mujer rota y el mes que va de tarde sí que puede ir, el mes que va de mañana no pueda y el criterio fue ese.*
- *En este caso sí, que estuviera cerca de mis suegros, quizás la principal... eso, la proximidad. El proyecto educativo está bien, seguro que hay mejores, y seguro que también peores.*
- **Creus que afavoreix la zona única afavoreix la llibertat de moviments dels infants?**
- *Sí, yo creo que sí. Pero depende de los padres de decir... te voy a dejar o no te voy a dejar... Mi hijo tiene compañeros que van solos al fútbol y tienen la misma edad, también es la mentalidad de cada uno... yo tengo la lucha que tengo en casa... (riu) y no la voy a ganar nunca (riu) y supongo que cuando tenga 13 o 14 años podrá ir solo (riu).*

Home 5

Marit de la Fadoua (no em va indicar el nom) de l'escola Fàtima. (Marroc)

La seva situació familiar és casat i amb tres fills, dos nens i una nena. En aquest cas el nen amb 11 anys és qui li va lliurar l'enquesta cursant 6è de Primària.

PREGUNTA 1

Pot conciliar els horaris quan el torn de treball li permet perquè té torn rotatiu. Normalment la seva dona s'encarrega dels infants. En general no ho creu que sigui possible, si no fos per la seva dona.

- **Li és possible conciliar la vida laboral i familiar?**
- *A veces sí, cuando yo tengo los turnos del trabajo, de mañana, de tarde y de noche. Normalmente va mi mujer.*
- *A lo mejor cuando tienes un turno lo puedes hacer, pero cuando cambias otra vez ya tienes que buscar otras personas diferentes.*
- **I en general, creu que els horaris laborals permeten a una família compaginar les tasques.**
- *En general, en general, suerte de mi mujer que no trabaja. La mujer como está en casa... pues... si no estuviera, no sería posible.*
-

PREGUNTA 2 i 3

El seu fill surt cinc minuts abans que la mare amb els germans. Va sol relativament. A comprar i al parc si no hi ha amics o algú no hi va. El pare té clar que l'ha de deixar anar sol però no està tranquil quan ho fa. Si fos nena tindria menys llibertat i el transport públic no l'utilitzen.

- **Habitualment el seu fill o filla va sol o sola als llocs, és a dir, va sol/a l'escola, a comprar, a jugar, amb amics, etc..?**
- *Hombre, ahora sí, no mucho rato... pero... Al colegio va solo con los amigos... al colegio yo voy con la pequeña y él va un poquito más adelante. Normalmente él sale 5 minutos antes, pero yo voy detrás.*
- *Al parque si va siempre que haya alguien, de niños que hayan quedado con él, si es solo que vaya a buscar alguien ahí, no.*
- **Per quina raó el deixa o no el deixa?**
- *No es que nos guste (sobre anar sol), pero no sé tú no puedes ir siempre con él, por ejemplo, y claro el niño es como nosotros cuando éramos pequeños, tiene que salir, y claro si tus padres te obligan a quedarte, pues no sé...*
- *Sí que nos fiamos de él, siempre les explicamos que si hay un desconocido, pues que esté atento, si los coches van a pasar, si alguien le llama o le dice alguien... siempre... no sé, qué tenga cuidado.*
- *Hoy en día roban a muchos niños y ya sabes, claro, los dejamos pero siempre estás ahí sufriendo... hasta que no vuelve, no estas tranquilo. Siempre estás a un 50%, que no está bien lo que haces (de deixar-li anar sol) pero...*
- **I si fos nena?**
- *No, cambiaría sí. Quizás menos libertad, las niñas son diferentes... mejor que no salgan mucho a los parques solas y eso, que estén con su madre siempre.*
- **Sobre si el deixa o no utilitzar transport públic.**

- *Solo, no, cuando van de excursión con el colegio y eso pero solo nunca, no. De momento no le ha hecho falta.*

PREGUNTA 4

L'entrevistat declara tenir molta més llibertat que el seu fill a la mateixa edat, degut a que ell vivia en una aldea o petit poble i gaudien de total llibertat. Tothom es coneixia i per tant era molt més segur i no hi havia gaires cotxes o motos i per tant tampoc hi havia accidents, era un context totalment diferent que el del seu fill.

- **Quins aspectes destacaria quan vostè tenia la edat del seu fill o filla, en relació a la seva pròpia llibertat de moviments (anar a l'escola, al parc, a jugar, etc...)?**
- *Hombre sí, donde me he criado yo es diferente (riu), claro no sé era el campo, no es un pueblo, era una casa cada 200 metros... claro allí no hay gente desconocida, la gente del pueblo se conocen todos.*
- *Nosotros íbamos al colegio muy lejos, muy lejos, por lo menos 5km, como mínimo, eh? No estaba en nuestro pueblo, estaba en otro pueblo y íbamos todos los niños del pueblo juntos andando.*
- *Allí por ejemplo te ibas y tu madre no sufría por nada, que te vaya a matar un coche, te roben cualquier cosa de esas, a lo mejor te caes y te haces daño como mucho, aquello es muy diferente, muy diferente.*
- **Sobre seguretat, abans hi havia més o menys?**
- *Allí donde vivía no había desconocidos, es un pueblo, a lo mejor nos juntábamos todos los niños del pueblo y jugábamos en un campo allí y no hay delincuencia ni nada.*
- **Sobre accidents de trànsit i infants. Si abans hi havia més o menys?**
- *Había menos, donde está la ciudad, sí, claro que hay accidentes todos los días. Allí conducir es más difícil que aquí porque no controlas tanto la gente, las motos, los coches, allí está todavía un poco desorganizado.*

PREGUNTA 5

En el seu recorregut al col·legi no han de creuar cap carrer ample. Pensen que és més una qüestió de que els nens facin cas i siguin responsables que no pas d'elements viaris. Sobre educació vial creu que esta bé.

- **Quins aspectes creu que ajuden o que poden ajudar a facilitar la llibertat de moviments dels infants? Podria fer una valoració, crítica o positiva.**
- *Aquí tampoco hay tantos pasos que cruzar, son calles pequeñas y es una zona tranquila. Normalmente no es muy peligroso.*

- *La culpa a veces es de los niños, o de los padres. Hay niños que no hacen caso y pongas lo que le pongas no piensa, por ejemplo, van uno detrás del otro corriendo y no piensan, es un niño...*
- *Nosotros salimos justos de tiempo para que no se queden en el parque hablando y tal, no van corriendo, pero que sean responsables, claro, antes de cruzar, da igual el coche, siempre mirar y asegurar...*
- *Depende de los niños, hay niños que no los dejas ir solos y otros sí...*
- *La policía normalmente sí, donde están los colegios deben estar. O al menos cortar la calle un cuarto de hora o el tiempo de entrada y salida, pero a veces, a veces.*
- *Vienen pero de vez en cuando (referint-se a policia).*
- **Respecte a la educació vial que reben els infants, sobre si és suficient o no?**
- *Creo que está bien... que venga policia...*

PREGUNTA 6

En el seu cas el fet de que familiars ja anessin al col·legi va ser el criteri per escollir-lo i no cap altre criteri.

- **Per escollir l'escola del seu fill/a la proximitat va ser el criteri principal o van ser altres? Projecte educatiu, que li agradés...**
- *Estaban sus primos y familia, con la familia... que estuvieran con gente conocida que si pasa emergencia lo pueden coger y estar allí...*
- **Creus que afavoreix la zona única afavoreix la llibertat de moviments dels infants?**
- *En un colegio público debe de ir el que se haya apuntado antes, en la lista esa... pues el colegio coge a los primeros que se han apuntado y ya está...*

Home 6

Francisco Javier de l'escola Ponent.

La seva situació familiar és casat i amb dos fills. En aquest cas el nen amb 10 anys és qui li va lliurar l'enquesta cursant 5è de Primària.

PREGUNTA 1

Pot conciliar els horaris perquè ell és funcionari treballa a Bellvitge i el seus horaris li permeten flexibilitat. En general no creu que els horaris laborals s'adaptin a les circumstàncies familiars.

- **Li és possible conciliar la vida laboral i familiar?**
- *Sí, a ver, hay días que me cuesta un poco más y otros que un poco menos pero la verdad es que sí. Por el horario laboral que tengo, trabajo y hago guardias martes, jueves, viernes y sábado, me va bien porque puedo estar con ellos y puedo ir a estudiar, luego por la tarde recogerlos y estar con ellos.*

- **I en general, creu que els horaris laborals permeten a una família compaginar les tasques.**
- *No, no, no para nada. Siempre intentas... te adaptas a las circunstancias de los trabajos, que no los trabajos a las circunstancias desgraciadamente. Mi mujer por ejemplo, fines de semana y entre semana... y más como está la cosa... si la llaman, tiene que ir a trabajar... no, no hay conciliación aquí en este país por lo que se oye que hay fuera.*

PREGUNTA 2 i 3

El seu fill va acompanyat per decisió del seu pare, ell creu que és part de les responsabilitats dels pares portar els fills al col·legi i per aquest motiu sempre l'acompanya. Si fos nena seria igual, detecta potser una mica més de preocupació però igual que el nen. El transport públic no l'utilitza.

- **Habitualment el seu fill o filla va sol o sola als llocs, és a dir, va sol/a l'escola, a comprar, a jugar, amb amics, etc..?**
- *No, no. Él quiere ir solo al colegio, pero no va solo. Como mucho lo dejo en el semáforo, él cruza y entra solo, pero como mucho son 50 metros... no... solo, no.*
- **Per quina raó el deixa o no el deixa?**
- *Por la edad, tiene solo 10 años y... por... bueno...creo que mientras yo pueda llevarlo prefiero llevarlo yo. Creo que forma parte de las responsabilidades de los padres llevar a los hijos al colegio.*
- *Ya te digo, prefiero llevarlo yo y lo mismo puede pasar algo yendo yo con él, no? pero...*
- **I si fos nena?**
- *Lo mismo. Yo creo que lo mismo, si fuese niña a lo mejor tardaría más tiempo en dejarla ir sola pero... (riu), creo que lo mismo. Tanto se puede espabilar un niño como una niña y tanto le puede pasar a un niño como a una niña. Sí que es verdad que tienes aquella cosilla de que es una niña pero... no sería una cuestión de género.*
- **Sobre si el deixa o no utilitzar transport públic.**
- *Él no, por qué no lo necesita... es que para hacer 300 metros... no, no, no lo necesitamos.*

PREGUNTA 4

L'entrevistat declara tenir més llibertat que el seu fill a la mateixa edat, degut a que ell vivia en un barri de Barcelona on tothom es coneixia. Sobre temes de seguretat opina que abans hi havia més tranquil·litat i més seguretat. Accidents creu que abans hi havia més per una manca de normativa i conscienciació vial.

- **Quins aspectes destacaria quan vostè tenia la edat del seu fill o filla, en relació a la seva pròpia llibertat de moviments (anar a l'escola, al parc, a jugar, etc...)?**
- *Yo de entrada no soy de Granollers. Yo vivía en Barcelona y además vivía en una parte de Barcelona que era como muy pueblo todo ello, St Genís dels Abudells y aquello claro, era como una pequeña ciudad, todo el mundo se conocía y... claro, en casa es que no estabas.*
- *En casa entrabas... eso sí..., cuando tu madre te decía: tienes que estar a tal hora, y a tal hora estabas porque si no venía la zapatilla... En verano... que si cabaña, que si no sé qué, que si no sé cuántos... había más... creo que todo estaba como... más normalizado.*
- *Veías a niños en la calle y no pasaba nada, claro que pasarían cosas, me imagino, pero no como ahora, o no te enterarías tanto, porque no había el acceso a la información que hay ahora...*
- *...había como más tranquilidad, mi madre estaba más tranquila porque si no era fulanito era benganita quien vigilaba a los niños, y estabas siempre rodeado de más niños, no estabas solo.*
- *Tampoco estabas tan alienado como ahora que van los críos con las maquinas, los teléfonos, y todo eso que también puede llevarte a ... ir primero más despistao y luego que cualquiera que pase por ahí y vea que llevas un Nokia Lumia o un Iphone o lo que sea, diga: ostras que chulo, va y se lo quita.*
- *Yo tenía más libertad que él, si, si, tampoco creo que ahora él tenga muchos problemas porque se sabe defender y si va con cuidado... no hay por qué temer.*
- **Sobre seguretat, abans hi havia més o menys?**
- *Había como más seguridad, más tranquilidad de que había más seguridad, que a lo mejor no era verdad pero yo en mi entorno he estado muchos años viviendo allí... y la verdad es que aquello era muy tranquilo, y de hecho nos desplazábamos a una escuela deportiva, cogíamos el autobús con toda la tranquilidad y íbamos y volvíamos hasta casa... y desde donde nos dejaba el autobús hasta casa había 1km o 1,5km y unas cuestas que subías...*
- *Había una familiaridad... estaba la gente del barrio y sabías que la gente del barrio no hacía nada a la gente del barrio, a lo mejor si eras de fuera o venías te podías llevar algún disgusto, pero la gente del barrio era... el barrio.*
- *Delincuencia creo que había la misma, cambian ahora los estereotipos... los protagonistas... antes en mi época era más el yonqui... pero a la gente del barrio no le hacían nada.*
- **Sobre accidents de trànsit i infants. Si abans hi havia més o menys?**
- *Yo creo que había más, en ese aspecto sí porque no había tanta conciencia de la seguridad vial como la que tenemos ahora, entonces era bastante habitual atropellos en las puertas de los colegios pero sin más trascendencia...*
- *... en los coches no había sillitas ni dispositivos de retención... como los que hay ahora... sí, sí, había más.*

PREGUNTA 5

Comenta com a principal element més civisme per part dels conductors cap als vianants i com aquests es salten semàfors i no compleixen gaire les normes. Més carrils bicis comunicats estaria molt bé. Sobre educació vial no sap que han fet i no contesta.

- **Quins aspectes creu que ajuden o que poden ajudar a facilitar la llibertat de moviments dels infants? Podria fer una valoració, crítica o positiva.**
- *... en el semáforo de al lado del colegio (al costat del SUMA, un carrer ample), yo he visto que la gente se salta ese semáforo. Si viese al alcalde le comentaría de poner un semáforo fotográfico porque pasan de todo, el que tiene prisa, el que va despistado, el que... Te hablo de ese semáforo porque paso por ese, pero creo que en general los semáforos no son muy respetados...*
- *No hay mucho respeto por las normas viarias, incluso la misma policía... que es el que tiene que dar ejemplo no lo hace.*
- *Buscaría la fórmula para que el conductor, ciclista o corredor respeten más al peatón. Hay gente que se la trae... no le importa cargarse el coche, el que quiere correr, corre y no le importa nada.*
- *Más policía en el sentido de sancionar a los conductores que realizan infracciones...*
- *Más claridad en las señales porque a veces están mal ubicadas, en sitios que no se ven, no sé poner algo más vistoso o más...*
- *... directamente no existen (en referencia als carrils bici), sí que es verdad que la parte del río está muy bien pero... Granollers carril bici... no tiene. Una ciudad tan plana como está sería ideal.*
- **Respecte a la educació vial que reben els infants, sobre si és suficient o no?**
- No sap que ha fet el seu fill i no contesta, creu que està bé però res més.

PREGUNTA 6

En el seu cas volia una escola pública i aquesta era la més propera a casa seva. Les altres més properes són concertades i no les volia.

- **Per escollir l'escola del seu fill/a la proximitat va ser el criteri principal o van ser altres? Projecte educatiu, que li agradés...**
- *Yo pienso que tanto la sanidad como la educación han de ser públicas. Básicamente quise apostar por un modelo público que creo que funciona o que ha de funcionar... el niño estudiará donde tenga que estudiar y si el sistema funciona...*
- *En esta zona las alternativas eran concertadas, el Ana Mogas o el Jardí...y el público más cercano que había era este*
- **Creus que la zona única afavoreix la llibertat de moviments dels infants?**
- *Sí, y la prueba la tengo con el mayor... se tiene que espabilar... les hace crecer.*

Home 7

Francesc Portet, de l'escola Lledoner. (Psicòleg).

La sevasituació familiar és casat i amb tres fills. Tots són nens, el de 10anys ésqui li va lliurar l'entrevista i fa 5è.

PREGUNTA 1

En aquest cas pot conciliar els horaris ja que té la feina al costat del col·legi i pot entrar una mica més tard. A nivel general creu que depèn del tipus de feina que tingui la gent i no contesta.

- **Li és possible conciliar la vida laboral i familiar?**
- *Sí, bastant perquè sóc autònom i a més treballo a on visc. Puc conciliar-ho perquè tinc una jornada flexible a canvi de fer més hores més tard. Jo sí que puc.*
- **I en general, creu que els horaris laborals permeten a una família compaginar les tasques.**
- *No, en tot cas l'àmbit de funcionariat et permet compaginar potser més a la tarda, però tampoc gairebé ni pots portar-los, ni anar-los a buscar per dinar. Si ets privat depens de la empresa, en aquests moments hi ha una disparitat d'horaris..., però és complicat en aquest país, crec que no.*

Comenta el cas de la seva dona que es professora però en un altre municipi i per tant, no pot conciliar, si que a la tarda pot però al matí els porta ell, al migdia no dona temps per anar a menjar i ella esta fent classe.

PREGUNTA 2 i 3

La seva filla no va sola a cap lloc. Puntualment al parc del costat de casa si va amb alguna amiga o familiar. No detecta diferències de gènere ni necessiten el transport públic.

- **Habitualment el seu fill o filla va sol o sola als llocs, és a dir, va sol/a l'escola, a comprar, a jugar, amb amics, etc..?**
- *Aquest any hem començat, aquest any és el primer any que sí. Fins i tot ara ja ve sol a dinar a casa, que nosaltres l'escola la tenim un pel lluny.*
- *Ell juga al carrer constantment, ell sempre està aquí amb la pilota jugant a la plaça, sempre, sempre. A vegades, el petit té 4 anys, i esta amb ells i no hi som nosaltres... el de la cafeteria ens coneix i vivim a sobre, la majoria dels veïns de per aquí es coneixen i a més esta amb els dos grans.*
- **Per quina raó el deixa o no el deixa?**
- *Per aquí pel barri ja fa... des dels 7 o 8 anys fan coses sols, perquè tenim la sort de estar enmig de la zona peatonal i això afavoreix molt. A més a més com la família treballa aquí al costat, dona certa seguretat..., els veïns et coneixen, els comerços i la gent que treballa per aquí et coneixen, tenim veïns des de fa molts*

- anys i això alhora de gestionar en el barri et va molt bé, a més que sigui peatonal un dels perills que et fan patir més doncs, ja esta anul·lat.*
- *Ara amb 10 anys va molt sol als llocs. Nosaltres confiem molt en ell i no som pares patidors. Mai se sap que pot passar, però hi ha pares que els trobo patidors en excés.*
 - *Jo crec que l'apocalipsi encara és lluny, no cal. "per un perro que maté...". Vivim en una ciutat que més o menys és normal que hi hagi conflictes, però quan érem petits nosaltres, era molt més "xungo" el problema.*
 - *Fins i tot per comoditat nostre, en el moment que els nens tenen certa autonomia els pares també tenen certa autonomia. En el fons anar-li donant llibertat amb ell també és una manera de donar-nos llibertat a nosaltres, després de molts anys de dependència mútua.*
 - **I si fos nena?**
 - *Ara sí. Amb 8, 10 anys son nens i veig a l'escola com funcionen, fins i tot veig que les nenes son un pel més responsables i espavilades que els nens a aquesta edat.*
 - *Jo crec que actuaria igual, però sé de pares que no actuarien igual.*
 - **Sobre si la deixa o no utilitzar transport públic.**
 - *No, perquè no tenim necessitat. Jo sóc molt pro transport públic, i he viscut a Barcelona i sempre que puc opto... i si baixem a Barcelona en tren, el problema es que ara som cinc i ara ens surt a compte anar en cotxe, perquè comprar cinc bitllets de transport públic és una fortuna, i en canvi en cotxe cinc ho amortitzes. Si que aparquem el cotxe a l'entrada de Barcelona i després ens movem amb transport públic dins de Barcelona.*
 - *Aquí no tenim necessitat. Els nostres fills van al Lledoner, que des d'aquí és la distància més llarga i tarda 10 minuts, és molt poc.*

PREGUNTA 4

Ell pensa que a la edat del seu fill tenia una mica més de llibertat. Creu que en temes de seguretat ara està millor que abans i també sobre accidents.

- **Quins aspectes destacaria quan vostè tenia la edat del seu filla, en relació a la seva pròpia llibertat de moviments (anar a l'escola, al parc, a jugar, etc...)?**
- *Jo crec que fins i tot una mica més, jo respecte a ell. La situació familiar és la mateixa, els meus pares vivien aquí treballaven aquí, hi havia cotxes però en aquella època els cotxes tampoc eren percebuts com un problema. Aquí hi havia cotxes per tot arreu i ningú es plantejava que no hi poguessin haver cotxes.*
- *Jo tenia que anar a l'escola i de seguida que vaig poder anava sol i anava a les instal·lacions esportives relativament sol, jo crec que més o menys com a mínim igual que ell.*
- **Sobre seguretat, abans hi havíem més?**
- *Home respecte al tràfic segur, malgrat que aleshores no tenia percepció del trànsit, ningú es plantejava que pogués ser peatonal res. Abans passaven cotxes*

- per tot arreu però no teníem la sensació de que fos insegur, ara com a pare si que em sento més segur si no hi ha cotxes, clar, evidentment.*
- *El fet de la zona peatonal et dona una tranquil·litat total, va amb la bici amunt i avall, van a la porxada i tornen (queda a tocar pràcticament) i no els hi has de preguntar res.*
 - *El tema d'inseguretat als barris, crec que és una percepció més dels pares que real, pel fet de que abans era més fàcil identificar a la gent que hi havia al carrer i ara al ser gent de fora els hi costa més d'identificar i això ho perceben com una senyal de perill, però realment inseguretat al carrer jo no, en tot cas quan son adolescents i creixen.*
 - *Home jo crec que ha canviat, jo t'estic parlant dels 80, i era la època dura dura, dura dels barris, barris com Canovelles o Can Gili o Bellavista, o allà mateix a primer de Maig eren zones... era dur, perquè a més a més de ser famílies desestructurades amb problemes laborals i socials greus, els barris estaven fets una merda físicament.*
 - *Ara, físicament s'ha treballat molt, perquè els barris tinguin certa dignitat urbanística i a les escoles es treballa com als 70 no s'havia treballat i malgrat tot, es clar, que hi ha problemes i famílies fotudes però no és el mateix. Als 70 les drogues... l'heroïna corria... a mi em va agafar petit, quan això va passar i quan vaig créixer vaig veure les conseqüències dels que anaven pel davant meu i no sabia de classes, eh? Vaig veure pillar gent xunga i gent de bona família i allò si que era xungo i els barris també, hi havia els mangantes que robaven cotxes, trencaven els vidres i s'emportaven els radiocassets, molt més robatoris... i la gent hi vivia. Ara, ara tens por que un albano-kosovar t'entri a la casa, abans no existien els albano-kosovars....*
 - *Sempre et pot passar alguna cosa i després pensar que inconscient he sigut, però jo...la sensació de perill, no, no la tinc... aquesta mena d'espiral que té la gent de por, d'inseguretat i robatoris, que segurament obeeix a un número de robatoris més important que abans, jo crec que no té res a veure amb lo que vivíem aquí fa 30 i 40 anys.*
 - **Sobre accidents de trànsit i infants. Si abans hi haviamés o menys?**
 - *Jo no recordo, no tinc ni idea, la sensació és que ha de ser igual. Potser hi havia més situacions de risc però no sé si deu ser igual. Jo no recordo ni d'accidents quan era petit...*
 - *L'època dura dels accidents va ser quan els meus (en referència als de la seva edat) van començar a tenir carnet de conduir cap als 90, que va ser l'època fosca dels carnets de conduir quan les normatives no eren estrictes, però ja érem grans, de petit no ho recordo, de a prop meu ni de Granollers que fos destacable.*

PREGUNTA 5

Més zona peatonal però en xarxa, de manera que connecti els diferents barris de la ciutat seria una bona mesura que ajudaria a facilitar aquesta llibertat de moviments. Passos de

vianants amb ressalts com a opció que obliga als conductors a frenar i deixar passar als vianants. No creu que calgui més policia. Pel que fa a la seguretat vial, creu que està bé que es faci, però no ho pot valorar perquè el seu fill ho està fent en aquest moment.

- **Quins aspectes creu que ajuden o que poden ajudar a facilitar la llibertat de moviments dels infants? Podria fer una valoració, crítica o positiva.**
- *La ampliació, quant més es pugui de la zona peatonal. Fins i tot, no només concentrar en el centre, sinó fer una xarxa, estendre's en xarxa, no ocupant-lo tot. Arribes a un barri i la seva zona peatonal està connectada amb un altre barri amb zona peatonal, de l'estil dels carrils bici entre poblacions, seria una proposta o aspecte, perquè et trobes que aquí (al centre) et trobes molt bé, però a la que surts et trobes la crua realitat.*
- *Es podrien fer diferents nivells de carrer on tu saps que si vas per aquell carrer tot és peatonal i..., i connectar zones, no limitar-nos només al centre.*
- *Ara mateix els carrils bici son inútils, només hi ha a la riera, per la zona esportiva i per passejar al costat del riu. S'ha de tenir en compte l'ús de la bici, nosaltres anem molt sovint en bici al cole, tots amb la bici i no està prou bé.*
- *Marcar més els passos de vianants, o sigui fer-los amb ressalts per, perquè els ho obliguin a deixar-te passar, parar o passar més a poc a poc, perquè si que la gent va una mica llançada.*
- *El tema de la presència policial, jo no..., sembla que és un mite això.*
- **Respecte a la educació vial que reben els infants, sobre si és suficient o no?**
- *No ho sé, acaba de començar, es veu que l'està fent ara i fan quatre nocions, però no ho sé, clar com que nosaltres a casa també li diem: vigila, ves per la vorera, no passis en vermell, també ho fem... no ho sé. Està bé que es faci però no t'ho podria avaluar.*
- *Jo crec que hi ha un certs capítol de l'educació dels fills que correspon als pares. I l'educació vial, que en el fons està en el capítol de com van pel món crec que ens correspon a nosaltres, que està bé que facin aquesta introducció que vagi un senyor uniformat, un policia que està bé, però és una feina que hem de fer nosaltres...*

PREGUNTA 6

Pensa que si afavoreix aquesta llibertat de moviments dels infants i si que és un factor important per a seleccionar una escola.

- **Sobre la zona única per triar escola i si afavoreix o no la llibertat de moviments i la proximitat.**
- *No ho sé, Granollers és molt petit, malauradament no estiguis en la de més a prop i estiguis en la tercera més a prop, estàs relativament a prop. Tot i així la majoria de la gent és propera o pròxima a l'escola. Jo crec que si fos per diferents zones les diferències serien petites. Serien una minoria de gent que*

- està lluny i que no han pogut triar el projecte però el gran gruix que hi ha en les escoles son veïns.*
- **Proximitat com a criteri per a seleccionar escola.**
 - *Ara és un criteri important. Ara que sé com va ensenyament i que al final la diferència entre escoles, és petita, no hi ha massa diferència. Al final quan hi entres te n'adones que totes tenen problemes similars i totes tenen punts favorables similars. Per tant, ara, amb l'experiència gaudiria molt de la proximitat, perquè el ritme que portem diari... si et pots estalviar uns metres, pots ser més eficient. En el seu moment vam triar projecte, nosaltres, però també vam triar projecte perquè en les escoles pròximes a nosaltres es quedaven a fora més del 50% de la gent que intentava entrar, davant d'aquest risc vam triar projecte en una escola que entraven segur.*
 - *Si no hagués sigut així, jo crec que fins i tot, malgrat que ens agradés més el projecte d'una altra escola hauríem optat per proximitat, però el risc aquest de quedar-te fora de les escoles, les dos o tres que volíem i poder anar qui sap on, ens va fer optar per aquesta (Lledoner) per projecte. Però ara veig que en infantil i primària, excepte aquelles que són molt problemàtiques, per dalt estan totes molt igualades.*
 - *Ara si perquè t'ajuda, et facilita la mobilitat del dia a dia i la conciliació.*

Home 8

Gheorghe de l'escola Granullarius.(Moldàvia).

La seva situació familiar és casat i amb dos fills. Un no és seu i l'altre sí. En aquest cas el nen, que no és seu, amb 10 anys és qui li va lliurar l'enquesta cursant 5è de Primària.

PREGUNTA 1

No pot conciliar els horaris perquè ell és camioner i està tota la setmana fora. La seva dona es qui s'encarrega del tema escolar i gràcies a la flexibilitat de la seva feina ho pot conciliar. En general no creu que els horaris laborals s'adaptin a les circumstàncies familiars i si no és per familiars difícilment es pot conciliar.

- **Li és possible conciliar la vida laboral i familiar?**
- *No, imposible. Yo con el trabajo que tengo casi siempre estoy fuera. Lo que está aguantando todo eso es la mujer, hace todo lo posible.*
- **I en general, creu que els horaris laborals permeten a una família compaginar les tasques.**
- *En general no, si no fuera por los abuelos no. En mi caso, mi mujer tiene un trabajo... un poquito compatible, con lo que es el horario escolar de los niños y por eso tengo un poquito de suerte y lo puedo hacer.*
- *Hoy la gente va con muchas prisas y se entiende por qué, porqué nos están presionando a todos.*

PREGUNTA 2 i 3

El seu fill va acompanyat però de la seva germana més petita. Van sols o acompanyat amb d'altres pares i amics. El col·legi esta a prop de casa i per aquest motiu van sols. Sobre transport públic mai ha agafat sol algun.

- **Habitualment el seu fill o filla va sol o sola als llocs, és a dir, va sol/a l'escola, a comprar, a jugar, amb amics, etc..?**
- *Habitualmente... no, pero la mayoría de las veces va con su hermana solos.*
- *Yo en el parque a veces les dejo depende como... con los amigos, siempre coinciden con otros padres que están aquí o al lado, o tomando el sol o lo que sea. Además la mujer trabaja en una carnicería aquí al lado (d'on estem) y si tienen algún problema pues van allí.*
- **Per quina raó el deixa o no el deixa?**
- *El colegio está cerca de casa y por eso les dejo.*
- *Yo también como son dos, pues los mando... y van con otros padres, van con gente conocida y también otros niños que van solos se juntan y se suben para el cole.*
- *Pero como lo veo un poquito responsable y que controla... tengo confianza y son capaces de cruzar y hacer las cosas bien.*
- **I si fos nena?**
- *Umm... sí, yo creo que sí. También depende de cada niño porque si no lo veo responsable y tal, ya sea niño o niña no los dejaría ir.*
- **Sobre si el deixa o no utilitzar transport públic.**
- *No, no, no. Si lo han cogido, lo han cogido con la mujer, mi esposa, que bajaban del cole al gimnasio, cuando eran pequeños que iban a la piscina... pero solo no, no ha llegado a coger un autobús y mucho menos un tren.*

PREGUNTA 4

L'entrevistat declara tenir més llibertat que el seu fill a la mateixa edat, degut a que ell vivia en un petit poble a Moldàvia i no es pot comparar amb Granollers. Sobre seguretat al seu poble tothom es coneixia i no hi havia delinqüència. Sobre accidents pensa que ara hi ha molts més que abans.

- **Quins aspectes destacaria quan vostè tenia la edat del seu fill o filla, en relació a la seva propia llibertat de moviments (anar a l'escola, al parc, a jugar, etc..)?**
- *Muchísima más, muchísima más (referint-se a llibertat per moure's) y muchísimos más deberes (obligacions). Bueno es que yo vivía en un pueblo, y la ciudad no es lo mismo que un pueblo. Ahí tenía deberes, tenía que alimentar a animales, darles agua y limpiar... muchísimo más.*
- *Yo iba solo al colegio, casi nunca me acompañaban, a no ser que de camino al trabajo coincidiera con mi madre o con mi padre que lo tenía por ahí al lado también... pero era una parte del camino.*
- *Sí, yo de pequeño, sí, toda... tenía más libertad.*

- **Sobre seguretat, abans hi havia més o menys?**
- *Hombre, yo te tengo que decir que donde yo vivía era un pueblo, hablamos de dos países diferentes. En mi pueblo había más seguridad, al ser un pueblo tenía toda la seguridad... al 100% por qué nos conocíamos todos... aquí en una ciudad así un poquito grande pues no es lo mismo.*
- *Si hablamos de mi infancia en el pueblo tenía muchísima más seguridad y eso que solo había un solo policía. Yo te diría que ahora hay menos seguridad que antes. Antes había menos delincuencia y hoy en día con la crisis...*
- **Sobre accidents de trànsit i infants. Si abans hi havia més o menys?**
- *Ahora ya no te digo, hay muchísimos más, tanto aquí como en mi pueblo, pero muchísimos más.*

PREGUNTA 5

Comenta elements relacionats amb el carrer on ell viu, ressaltats als passos de vianants, no creu que calgui més policia. Sobre educació vial opina que esta bé que els expliquin coses relacionades amb la seguretat vial.

- **Quins aspectos creu que ajuden o que poden ajudar a facilitar la llibertat de moviments dels infants? Podria fer una valoració, crítica o positiva.**
- *... algo que nos ayudaría con los niños, pues no sé, como no sea traer los abuelos de origen (riu).*
- *Unos baches de estos no vendrían mal aquí en la calle Foment, (on viu ell), porque van, van disparados y muchas veces casi te pillan los dedos...*
- *... yo no diría que hace falta policía, mi mujer se entera de todo lo que pasa por aquí y siempre que pasa algo ha habido policía...*
- **Respecte a la educació vial que reben els infants, sobre si és suficient o no?**
- *Nosotros antes no lo hacemos, pero niño va conmigo y sabe todas las señales, muy bien, me parece muy bien, si le dan un poquito más de información sobre las señales y tal no está mal y creo que es suficiente.*

PREGUNTA 6

En el seu cas la proximitat és el factor més important per escollir, també destaca la qualitat però més la proximitat, si es donen tots dos factors perfecte. Si afavoreix o no creu que a més lluny el col·legi més difícil que els infants siguin autònoms.

- **Per escollir l'escola del seu fill/a la proximitat va ser el criteri principal o van ser altres? Projecte educatiu, que li agradés...**
- *Hombre, la proximidad... si, es muy importante, pero también hay que valorar la calidad del colegio y todo en general... pero la proximidad es importante, muy importante.*
- *Yo miraría tanto la proximidad como la calidad, pero la proximidad es lo más importante, muy importante... y si coinciden las dos pues... suerte.*
- **Creus que la zona única afavoreix la llibertat de moviments dels infants?**

- *No lo sé, si escogen los padres por los niños... no sabría qué decirte... si lo tienes al lado de casa pues ya está. El niño cuanto más lejos de casa... y si tienes que coger autobús... yo creo que más peligro y autonomía... sería un poquito más difícil.*

Home 9

Iván Bentes i la seva dona, de l'escola Ferrer i Guàrdia. (Equador).

La seva situació familiar és casat i amb dos fills, una nena i un nen. La major té 11 i és qui li va lliurar l'entrevista cursant 6è de Primària.

PREGUNTA 1

Ell pot compaginar fins a cert punt perquè fa torn de cap de setmana, per tant a diari pot combinar. Ella pot conciliar els horaris perquè treballa poques hores i ho pot combinar. La dona creu que en general els horaris sí que permeten compaginar les tasques familiars i laborals el seu marit creu que no.

- **Li és possible conciliar la vida laboral i familiar?**
- *Sí, si... trabajo y me hago cargo de los niños. Tengo unas horas y cierta flexibilidad y me encargo de los críos. (Dona)*
- *A un 65% aproximadamente, no más, porque los fines de semana no estoy aquí, llevo dos años que me pierdo todas las competiciones que hace mi hija, un 90% me las he perdido así que..., pero en el tema diario sí, sí que puedo estar con ellos puedo darles de comer, puedo llevarlos... (Home).*
- *En principio es mejor, llevo ya... 6 o 7 años trabajando en ese turno y he podido estar con los críos entre semana, en educación me compensa pero en el tema divertimento es más complicado porque el fin de semana no estoy. (Home).*
- **I en general, creu que els horaris laborals permeten a una família compaginar les tasques.**
- *Yo creo que sí, bueno ahora con la crisis..., pero yo siempre he trabajado y también me lo he podido combinar. (Dona)*
- *No, no lo permiten. En horarios de oficina yo, en su día iba a tener acceso a un trabajo relativamente decente, de oficina en contabilidad, pero el horario era una mierda. (Home).*

PREGUNTA 2 i 3

Habitualment la seva filla va sola al col·legi i a la natació. A comprar i altres activitats va amb una amiga més gran o la seva cosina. La deixen anar sola perquè està a prop el

col·legi i les piscines i en els altres casos perquè va amb gent més gran. Sobre transport públic no l'utilitzen i van en cotxe.

- **Habitualment el seu fill o filla va sol o sola als llocs, és a dir, va sol/a l'escola, a comprar, a jugar, amb amics, etc..?**
- *Sí, va sola al cole, ella practica nadadora y va sola a natación. Bueno va sola en el sentido de que si no hay horario, muy muy temprano o muy muy tarde yo la acompaño y no la dejamos salir no sea que es muy tarde. (Dona)*
- *Por lo regular ya va sola al cole y a la natación. (Dona)*
- *Habitualmente ella va sola al colegio y no la acompañamos, a la natación lo mismo, lo mismo. (Dona)*
- *A comprar... bueno yo todavía la acompaño pero a veces con amiguillas ella va sola también. es más nunca la he dejado ir sola al parque, nunca...(Dona).*
- **Per quina raó el deixa o no el deixa?**
- *Al colegio y a la natación se va sola porque está cerca, están a dos o tres calles, y siempre va en compañía de amiguitas, que son de por aquí y van juntas. (Dona)*
- *Porqué va con una amiguita que es más grande que ella, es una niña 3 o 4 años más grande que ella y por eso la dejo salir porque ya es mayorcita. (Dona)*
- *A veces sale con su prima que también es grande y se encuentran y se van a mirar tiendas. (Dona)*
- *Yo a mi hija hasta 4 grado la he llevado y la he ido a buscar, en 5º grado le he dado media soltura y ya recién en 6º grado va sola. (Dona)*
- *Ella también me lo ha pedido, mucho, mucho me lo ha pedido (anar sola), me dice que ella es grande que ya pueda ir sola...(Dona)*
- **I si fos nena?**
- *Yo con mi crío creo que lo hago igual. Van los dos solos porque la niña ya es grande pero el año que viene entra ella en el instituto y lo tendré que llevar..., será igual, igual. (Dona)*
- **Sobre si el deixa o no utilitzar transport públic.**
- *No, no, no, nunca, nunca, nunca, pero porque no lo necesitamos, si hace falta va el padre a buscarla en auto. (Dona)*

PREGUNTA 4

L'entrevistada comenta tenir més llibertat que la seva filla però perquè eren 8 germans i la seva mare no podia estar a sobre, també creu que era per la forma de viure en el seu país. Sobre seguretat ella creu que ara hi ha més i comenta que abans els nens eren més innocents, ell opina el contrari. Sobre accidents creuen que ara n'hi ha menys.

- **Quins aspectes destacaria quan vostè tenia la edat del seu fill o filla, en relació a la seva pròpia llibertat de moviments (anar a l'escola, al parc, a jugar, etc..)?**

- *Mira, yo creo que tenía más libertad, venía de un hogar que mis padres se separaron muy joven y éramos 8 hermanos, mi madre para los 8 hermanos no podía estar como yo para dos, además en mi país nosotros vivimos en casas no en pisos, y nos dan más libertad porque allí todos nos conocemos, hay más unión y no hay problemas como eso de que los niños y las niñas les va a pasar algo..., yo creo que por eso me daban más libertad...(Dona)*
- *...es más, yo con 8 años me iba sola a la escuela..., (Dona)*
- *...yo creo que tenía más libertad que mi cría pero ya te digo es la forma de que se vive allí en estos países...(Dona)*
- **Sobre seguretat, abans hi havia més o menys?**
- *Aquí con tantos temas que se escuchan, niños que desaparecen..., yo a mis niños no les dejo ir solo ni al parque, me da cosa porque mi niña ya está en edad señorita y tú no sabes que le falte algún maleducado... (Dona)*
- *Yo creo que también el tiempo, que antes se vivía con más inocencia, ahora con la actualización se ven más cosas... yo tengo 44 años y no se veían tantas cosas como las que se ven, ahora se ve mucha droga, mucho morro que le dice aquí la gente a hacer las cosas... nosotros éramos más inocentes, ahora están más despiertos, yo no recuerdo preguntar según qué cosas a mi mama porque creo que era faltarle al respeto, pero ahora...(Dona).*
- *Yo entiendo inseguridad porque en Latinoamérica en las ciudades hay inseguridad. La forma de vivir es distinta, el sentimiento de familia es muy arraigado y eso se extrapola al entorno a la ciudad, aquí es más individualista, tú vives en un sitio y al vecino ni lo conoces ni sabes de él. Desde ese punto de vista tiende uno a pensar que aquí está más inseguro, cuando la realidad es al revés, allá estas más inseguro por la delincuencia, situaciones de incivismo... o sea las percepciones son totalmente distintas. (Home)*
- **Sobre accidents de trànsit i infants. Si abans hi havia més o menys?**
- *Como nos daban más libertad tal vez habrá habido más accidentes, pero ahora como no sé..., puede que no haya muchos accidentes. (Dona)*
- *Yo creo que ahora tienes esa sensación, (de més) por los medios. Tienes más acceso a la información y ves un atropello en el quinto pino y tu percepción es esa, cuando en realidad tal vez antes no tenías esa percepción por qué no los veías y pensabas que no existían... y esa es la realidad. (Home)*

PREGUNTA 5

En general està tot força bé, es pot millorar, comenta sobre els parcs que caldria preparar-los millor, però destaca molt clarament un problema sobre el consum de drogues tan a la vista que es dona al seu carrer. Sobre seguretat vial creuen que està bé i no destaquen cap aspecte negatiu.

- **Quins aspectes creu que ajuden o que poden ajudar a facilitar la llibertat de moviments dels infants? Podria fer una valoració, crítica o positiva.**

- *Hay parques, pero no son lo suficientemente grandes o lo suficientemente acondicionados... (Home)*
- *Salvo en horario escolar se ve a policías de a pie, hay muchos problemas con drogas, yo no veo delincuencia pura y dura pero si mucho consumo... y claro ves críos de 13 y 14 años consumiendo en la calle libremente o, o trapicheando..., ese, ese es mi mayor temor con mi hija. (Home)*
- *A mí me incomoda esto, chicos y gente que consume en los portales y están ahí en la esquina... (Home)*
- *Hombre todo es mejorable (en relació amb mesures de trànsit), yo no creo que haya tanto incivismo aquí, si vieras de dónde venimos nosotros el tráfico lo que es, estas en la gloria aquí... y tu claro comparas con Noruega o ... y supongo que pasa lo mismo. (Home)*
- *Es que venden enfrente y de frente la droga, y todas esas cosas..., es que aquí se vende mucha droga y claro... ese es el problema. (Dona).*
- **Respecte a la educació vial que reben els infants, sobre si és suficient o no?**
- *Creo que está bien, todo lo que les digan de más es bueno. (Dona).*

PREGUNTA 6

La proximitat no la van tenir en compte, van escollir perquè li havien comentat que el col·legi s'havia renovat completament tant de direcció com d'instal·lacions. Si afavoreix o no la llibertat de moviments la zona única creuen que en el seu cas particular si, però depèn.

- **Per escollir l'escola del seu fill/a la proximitat va ser el criteri principal o van ser altres? Projecte educatiu, que li agradés...**
- *No, lo cogimos porque en su día hablamos con personas y nos comentaron que este colegio se había renovado completamente... (Home i Dona)*
- *No, no, en ese momento no lo tuvimos en cuenta (referint-se a la proximitat). (Home)*
- **Creus que afavoreix la zona única afavoreix la llibertat de moviments dels infants?**
- *A mi hija sí, pero depende... (Home)*

Home 10

Juan Pablo de l'escola Salvador Llobet. (Bolivia).

La seva situació familiar és casat i té dos fills. Té una nena de 10 anys, la major i qui li va lliurar l'entrevista cursant 5è de Primària, i un nen de 3.

PREGUNTA 1

L'entrevistat no podia conciliar quan treballa o treballava pels horaris, ara quan no treballa llavors si que ho pot conciliar..En general creu que els horaris laborals no permeten aquesta conciliació.

- **Li és possible conciliar la vida laboral i familiar?**
- *No, no, perquè el problema más que nada es la economía, si yo dejara a mi hija en el comedor y a mi niño, el más pequeño en la guardería, entonces no me alcanzaría.*
- *Yo hay días en que trabajo y otros que no, entonces los días que no trabajo yo los recojo, los llevo... pero los días que trabajo se quedan en el comedor.*
- *Cuando tenía trabajo fijo, se quedaban en el comedor todo el tiempo porque no había quien lo recoja.*
- **I en general, creu que els horaris laborals permeten a una família compaginar les tasques.**
- *No, a mi parecer, no, porque hay algunos trabajos en que uno empieza a las 8 de la mañana, otro a las 9h..., y si empiezas a las 9h y tu niño a las 9h, no puedes entonces...*
- *No se puede..., porque la mañana muchas veces hay que hacer muchas cosas y el pequeño entra más tarde y no está en el mismo colegio...*

PREGUNTA 2 i 3

La seva filla habitualment va acompanyada a tot arreu. De vegades al parc del costat de casa si i si no és fosc. El motiu per no deixar-la és per por a que la puguin agredir. Si fos nen li donaria potser més llibertat. Si que ha anat sola alguna vegada en autobús.

- **Habitualment el seu fill o filla va sol o sola als llocs, és a dir, va sol/a l'escola, a comprar, a jugar, amb amics, etc..?**
- *Algunas veces ha ido sola al colegio, pero porque nadie ha podido llevarla, si no, no va sola.*
- *No, ..., no, no. Al parque..., rara vez la he dejado sola, porque claro, hay un parque cerca de mi piso, pero le he dejado en la tarde, cuando ya es, se ha hecho un poco más tarde ya no la deja ir sola,*
- *...ni a comprar... porque tengo miedo de que le pase algo.*
- **Per quina raó el deixa o no el deixa?**
- *Por miedo..., de inseguridad, de que le pueda pasar algo. Vi cosas de que raptan a niños y estas cosas... y por eso.*
- *Al mandarla al colegio tengo miedo del tráfico y de que tenga también alguna agresión al mandarla sola. Por eso intentamos no mandarla sola..., mi cuñada cuando puede la lleva y nosotros también cuando podemos la acompañamos.*
- **I si fos nen?**
- *Si fuese niño, yo creo que sería distinto. No sé, yo creo que lo dejaría ir solo ya, ahora mismo, porque he visto otros niños que ya van solos, van dos o con hermanos y van solos.*
- **Sobre si el deixa o no utilitzar transport públic.**
- *Sí, por ejemplo, para ir a las piscinas. Desde mi casa a las piscinas le queda un poco lejos y entonces alguna vez sí que ha cogido el autobús.*

PREGUNTA 4

L'entrevistat explica que tenia més autonomia perquè vivia en un petit poble a Bolívia i allà tothom es coneixia i a l'escola et portaven els primers dies i després ja anaven sols. Sobre seguretat i accidents degut al reduït àmbit doncs hi havia més seguretat i menys accidents que aquí.

- **Quins aspectes destacaria quan vostè tenia la edat del seu fill o filla, en relació a la seva pròpia llibertat de moviments (anar a l'escola, al parc, a jugar, etc...)?**
- *Más, más... autonomía que ella sí que tenía, porque a mí que me llevaran a la escuela la primera vez, pues una, dos o tres veces... después siempre he ido solo.*
- *En mi país..., no lo sé aquí, yo vivía en un pueblo y tampoco había mucha movilidad así que la gente siempre iba sola. Solo los primeros días que les llaman, después ya vas solo.*
- *Yo iba solo al colegio, yo jugaba en la calle, si nos mandaban a comprar también y nunca pasaba nada.*
- **Sobre seguretat, abans hi havia més o menys?**
- *No, no, no había, era muy raro que había allí, entonces miedo de ... alguna agresión, no, no, nunca tuve miedo de eso...*
- *Sí, cuando era pequeño había más seguridad... sí.*
- **Sobre accidents de trànsit i infants. Si abans hi havia més o menys?**
- *Yo creo que menos, menos, menos, que aquí, menos. Incluso a mí, aquí me han atropellado... una señora mayor que no me vio. Es por eso que no me gusta que mi hija vaya sola.*

PREGUNTA 5

Pensa que a la rotonda de camí al col·legi caldria algun semàfor per facilitar el pas dels vianants, també potser un ressalt allà mateix. Més policia en hores lectives i associar-se els pares per fer iniciatives sobre mobilitat infantil. Sobre educació vial creu que està bé.

- **Quins aspectes creu que ajuden o que poden ajudar a facilitar la llibertat de moviments dels infants? Podria fer una valoració, crítica o positiva.**
- *Por ejemplo, desde casa al colegio de mi niña hay una rotonda donde no hay semáforos y para las personas... un semáforo ayudaría ahí.*
- *Haría falta más policía, en algunos colegios he visto que van por la mañana pero no he visto yo que aquí... en algunos sí, pero aquí no...*
- *La zona peatonal del centro es un buen elemento ahí sí que facilita...*
- *... en la rotonda esa deberían colocar (ressalts) por qué no hay y ayudaría...*
- *No sé, creo que los padres se podrían asociar y ayudarse, quedarse uno unas veces y otro, otras veces, cuando uno pueda...*
- **Respecte a la educació vial que reben els infants, sobre si és suficient o no?**
- *Sí, creo que está bien, pero no sé...*

PREGUNTA 6

En el seu cas la proximitat si que va influir però més que tingués bona fama. Pensa que afavoreix si esculls el més proper si no, no.

- **Per escollir l'escola del seu fill/a la proximitat va ser el criteri principal o van ser altres? Projecte educatiu, que li agradés...**
- *Más que todo es por eso, porque de mi casa había un colegio que no quería inscribirla allí y fuimos al Ayuntamiento y nos la mandaron a otro colegio.*
- *Entonces nos dieron a elegir y nos quedamos con este de aquí. Además de eso (proximitat), nos dijeron que era muy bueno y lo dejamos estar...*
- **Creus que afavoreix la zona única afavoreix la llibertat de moviments dels infants?**
- *La verdad es que no sé muy bien, porque todos los colegios son iguales y no favorecería tanto llevarlos a uno más lejos y si favorecería llevarlos al más cercano...*

Home 11

Juan Ruiz de l'escola Lledoner.

La seva situació familiar és casat i té dos fills. Té dos nens, un de 10, i un de 4, el major i és qui li va lliurar l'entrevista cursant 5è de Primària.

PREGUNTA 1

L'entrevistat sembla tenir molta pressa i contesta amb monosíl·labs a les respostes plantejades inicialment. Si que pot conciliar la seva vida laboral i familiar, en general creu que no.

- **Li és possible conciliar la vida laboral i familiar?**
- *Sí, el trabajo que tengo me permite esa flexibilidad.*
- **I en general, creu que els horaris laborals permeten a una família compaginar les tasques.**
- *No (rotund)...*

PREGUNTA 2 i 3

El seu fill va acompanyat sempre, només al migdia torna sol de l'escola, el motiu es pel trànsit que hi ha. No diferencia en temes de gènere i no utilitza el transport públic.

- **Habitualment el seu fill o filla va sol o sola als llocs, és a dir, va sol/a l'escola, a comprar, a jugar, amb amics, etc..?**
- *Mi hijo..., no, no, va acompañado siempre.*
- **Per quina raó el deixa o no el deixa?**

- *Porqué..., desconfío más del tráfico que no de la delincuencia. El tráfico está muy mal, solo..., sola al mediodía viene solo. A jugar y otras cosas siempre va acompañado.*
- **I si fos nena?**
- *Igual...sí. A lo mejor a la niña..., pues no sé cómo no tengo..., no te podría decir, pero sería igual.*
- **Sobre si el deixa o no utilitzar transport públic.**
- *No, vamos andando estamos en el centro y no nos hace falta.*

PREGUNTA 4

L'entrevistat explica que tenia més llibertat que el seu fill actualment. Declara que hi havia més delinqüència quan era petit i menys accidents de trànsit.

- **Quins aspectes destacaria quan vostè tenia la edat del seu fill o filla, en relació a la seva pròpia llibertat de moviments (anar a l'escola, al parc, a jugar, etc...)?**
- *Yo tenía más, más... autonomía. Menos tráfico, más barrio, más de antes. Ahora no se lleva eso...*
- *Yo iba al colegio solo, al parque también solo, estaba siempre... más solo.*
- **Sobre seguretat, abans hi havia més o menys?**
- *Había más delincuencia... antes.*
- *Yo me he criado en un barrio muy bajo, en un barrio de Badalona y yo aquí no veo nada raro, yo te digo que aquí no hay nada.*
- **Sobre accidents de trànsit i infants. Si abans hi havia més o menys?**
- *Más ahora que antes..., porque la gente va por el centro de la ciudad que no sabe dónde van..., van a 80km/h...*

PREGUNTA 5

Pensa que hauria d'haver més semàfors, ressaltos i senyalització millor ubicada per tot arreu, no cal més policia, si agents cívics. La seva opinió en general es que tot el tema de trànsit i aparcament està molt malament. Sobre educació vial creu que s'hauria de incidir ja des de ben petits.

- **Quins aspectes creu que ajuden o que poden ajudar a facilitar la llibertat de moviments dels infants? Podria fer una valoració, crítica o positiva.**
- *... y yo creo que todo el centro debería estar plagado de semáforos, baches, de cedas el paso, los cedas el paso están siempre...mal ubicados...*
- *El tráfico y los aparcamientos está todo fatal..., fatal*
- *Más semáforos, más baches, más señales de tráfico, incluso seguridad en horas de colegio de gente voluntaria como antiguamente..., siempre había padres o hermanos o gente voluntaria que se ponía en según qué sitios con un chaleco naranja y eso..., ayuda mucho.*
- *Más policía no, son más impuestos... (riu).*

- **Respecte a la educació vial que reben els infants, sobre si és suficient o no?**
- *Si, si, si está bien, pero se debería influir más, lleva 10 años en el colegio y es la primera vez, pues imagínate, no se puede enseñar desde P3, P4, P5, Primaria, Secundaria... está en 5º ya, casi va a salir del colegio y nunca había hecho nada de esto...*

PREGUNTA 6

En el seu cas la proximitat si que va ser el factor més important, no creu que hi hagi gaires diferències entre les escoles. Creu que la zona única afavoreix aquesta autonomia d'anar sols tot i els problemes de trànsit que detecta.

- **Per escollir l'escola del seu fill/a la proximitat va ser el criteri principal o van ser altres? Projecte educatiu, que li agradés...**
- *... yo te ponen de escoger 5 colegios, yo puse 5, y de esos 5 no me tocó ninguno...*
- *Sí, sí, casi que sí, proximidad... y un poco también la tendencia... la fama y eso claro. Pero el niño si sale estudioso va salir aquí o en otro lao... digo yo.*
- **Creus que afavoreix la zona única afavoreix la llibertat de moviments dels infants?**
- *Sí, sí, yo creo que sí. Yo el año pasado empecé a dejarle a que viniera solo del colegio y tal, le inculcao muchísimo el tema de coches, semáforos, cedas el paso... que mire, pero está fatal, el tráfico está fatal, te lo habrán dicho todos los padres...*

Home 12

Mahomadou de l'escola Pau Vila. (Gambia).

La seva situació familiar és casat i té 5 fills, tots nens. El més gran té 13 anys, 10, 8, 4 i l'últim té uns mesos. El que té 10 anys és qui li va lliurar l'entrevista cursant 5è de Primària.

PREGUNTA 1

L'entrevistat no pot conciliar quan treballa, ara quan no ho fa si que pot portar als nens horaris d'entrada i sortida. En general opina que depèn de cada treball però creu que no.

- **Li és possible conciliar la vida laboral i familiar?**
- *Normalmente si trabajo, porque yo vivo aquí mismo (al costat del col·legi), mi mujer los acompaña hasta aquí. Si yo no trabajo, yo los estoy trayendo por la mañana. Ahora como..., si trabajo no puedo hacerlo.*
- **I en general, creu que els horaris laborals permeten a una família compaginar les tasques.**

- *Me parece que..., todos los trabajos que tengo yo... no me permiten eso, salir y llevar hijos y traerlos..., y nunca he pedido pero me parece que si pedir al jefe... me va a decir que no, no creo no. (riu).*

PREGUNTA 2 i 3

El seu fill no va sol a l'escola perquè el pare o la mare acompanya als seus germans petits a l'escola. Si que li deixa anar sol tant al col·legi com a comprar o a jugar sempre i quan estigui a prop de casa, en el barri, més lluny no. Si fos nena seria igual ja que també tenen que aprendre a anar pel carrer. Autobús o tren els han utilitzat però mai sol.

- **Habitualment el seu fill o filla va sol o sola als llocs, és a dir, va sol/a l'escola, a comprar, a jugar, amb amics, etc..?**
- *Bueno, venir solo él de 10 años sí que puede venir solo y salir solo. A los otros... tengo que venir a buscarlos y acompañarlos. Pero el de 10 años, hasta con la bicicleta a comprar pan y todo eso, lo hace.*
- *Aquí el tema del cole y desde que tenía 8 años o así, no sé, al cole decía que él podía salir solo y él sale solo. Para ir a buscar pan aquí cerca yo le doy 1 euro, que es justo lo que tiene que ir a comprar: "Ves a comprar esto" y va solo.*
- **Per quina raó el deixa o no el deixa?**
- *Si es lejos, eso nunca, ni pensarlo, nunca eh? Él solo en el barrio.*
- **I si fos nena?**
- *Claro, igual. El niño, niña, son todos igual, yo en mi caso todo igual... yo no tengo niña pero si tuviera también la dejaría, si no le hacen practicar estas cosas no lo aprenderán.*
- **Sobre si el deixa o no utilitzar transport públic.**
- *No, eso nunca, de momento, nada. Siempre el autobús con su madre, o conmigo... pero solo de momento, no.*

PREGUNTA 4

L'entrevistat explica que tenia més autonomia perquè era vivia en un poblet a Gambia i allà tothom va sol. Pel que fa a seguretat creu que quan era petit hi havia més seguretat que aquí ara i com que no hi havia cotxes tampoc hi havia accidents.

- **Quins aspectes destacaria quan vostè tenia la edat del seu fill o filla, en relació a la seva pròpia llibertat de moviments (anar a l'escola, al parc, a jugar, etc..)?**
- *Yo cuando tenía 10 años el sitio que vivía era diferente que aquí. Aquí hay más seguridad y todo eso, allí la gente puede ir sola porque no hay mucho de eso, criminales y niños que desaparecen, allí no pasa.*
- *Yo cuando tenía 10 años siempre iba con compañeros de clase, jugamos en el campo, donde no hay peligro, porque no hay coches que circulen y es diferente que aquí.*

- *Yo tenía más libertad que mi hijo porque allí no hay control de este que cruzar... y vigilar coches.*
- **Sobre seguretat, abans hi havia més o menys?**
- *Allí era más seguro (riu)...*
- **Sobre accidents de trànsit i infants. Si abans hi havia més o menys?**
- *Allí no hay tráfico, no hay nada de esto (riu)*

PREGUNTA 5

Pensa que més civisme tant de conductors com peatons és bàsic. Si afegeixen semàfors i voreres més amples doncs encara millor. Creu que és molt positiu l'educació vial i caldria potser una mica més, així creu que es recordaran millor els infants.

- **Quins aspectes creu que ajuden o que poden ajudar a facilitar la llibertat de moviments dels infants? Podria fer una valoració, crítica o positiva.**
- *Semáforos para los peatones y sobretudo que cuando pasen los niños que los conductores respeten los semáforos, y eso es lo más importante que hay.*
- *Que hayan aceras un poco grande, más ancha, para que pueda caber los carritos...*
- *Policía..., no. Gente que respeta las señales, si la gente respeta policía no hace falta. Si la gente respeta habrá menos accidentes y menos problemas y...eso.*
- **Respecte a la educació vial que reben els infants, sobre si és suficient o no?**
- *Que venga un policía aquí, eso está bien, que le explique las cosas de esto de seguridad y eso, esto está bien. Si vienen antes iría mejor (riu) porque a ellos (referint-se al seu fill) es una persona que se le borran las cosas muy rápido, pero si viene un policía de tanto en tanto puede que recuerde las palabras del policía.*

PREGUNTA 6

En el seu cas la proximitat si ha estat important.

- **Per escollir l'escola del seu fill/a la proximitat va ser el criteri principal o van ser altres? Projecte educatiu, que li agradés...**
- *Yo antes vivía en Canovelles y cuando he salido de allí, los niños estaban en el Congost, cuando cambiaron de barrio fuimos donde se apuntan los niños y me dijeron que si tenía suerte irían aquí al Pau Vila, pero si no, se quedarían en el Congost. Hemos tenido suerte y nos han llamado para venir aquí.*
- *Nosotros lo hemos cogido porque está más cerca de casa que ir al Congost..., yo para mí el que está más cerca porque si tengo prisa yo puedo aparcar coche aquí, subo andando y los recojo... si tuviera que ir al Congost, suerte que tengo coche, si no tendría que ir una hora antes y no es... comodo.*

- **Creus que afavoreix la zona única afavoreix la llibertat de moviments dels infants?**
- No li vaig fer la pregunta perquè amb algunes ja no havia entès prou bé que li preguntava i aquesta ja normalment els hi costa de contestar a altres pares i mares, encara més en el seu cas.

Home 13

Rosa Maria López i Juan Manuel Macías de l'escola Pau Vila.

La situació familiar és casats i fill únic. En aquest cas "Alejandro" que cursa 6è (11 anys) i és qui li va lliurar l'enquesta. La entrevista es va realitzar en castellà perquè als entrevistats li va millor.

PREGUNTA 1

- **Li és possible conciliar la vida laboral i familiar?**
- *J: No, para nada.*
- *R: Yo llevarlo al colegio no, y él menos. Ir... recogerlo a la hora de plegar a las 16:30 si, eso sí. Porqué yo hago el turno de mañana..., claro yo si me levanto a las 5h de la mañana el niño... y él llega... llega super tarde, él tiene el turno de noche.*
- *J: yo trabajo de noche y no me es compatible para nada.*
- *R: El horario que tiene él no es un horario fijo, como es transportista a lo mejor te llega a una hora como que te llega a otra. Sabe a la hora que sale de aquí pero no a la que va a llegar. Entonces nos apañamos con mis suegros.*
- **I en general, creu que els horaris laborals permeten a una família compaginar les tasques.**
- *J y R: En general, pues depende del trabajo de cada persona y si tienes a alguien que te apoye. Claro, si no tienes una familia que te apoye... o, o dejas de trabajar tu o...*
- *J: Es que dos padres trabajando es muy complicado.*

Comenten altres casos de nois que van amb el seu fill i tenen les mateixes complicacions que ells. Expliquen que en el seu cas recullen al nen i el tenen fins després de sopar, moment en què el porten a casa dels avis per anar a l'escola pel matí.

- *J: En general creo, que ningún padre, que trabajen padre y madre. A la diferente es que uno de los dos no trabaje, entonces sí se puede dedicar a la casa al crío y lo demás, pero si trabajan los dos... lo dudo vaya.*

Comenten que el problema es que ells viuen a les Franqueses del Vallès i el col·legi és el Pau Vila que esta a l'altre punta de la ciutat.

- *R: Claro, como comprenderás el niño no va a ir solo hasta el Pau Vila porque la distancia es muy grande. El niño va allí por mi suegra, porque es lo único más cerca para que ella no tenga que moverse tanto, porque si encima te está haciendo el favor. Si no es problema que el niño duerma allí y levantarse... no es tanta faena como desplazarse irlo a buscar y llevarlo.*
- *J: Ella lo deja por la noche en casa de mi madre y yo me voy a trabajar. Por la mañana se levanta se va él solo y lo recoge mi madre. Por la tarde lo llevo yo que ya estoy activo a partir del mediodía.*

PREGUNTA 2 i 3

Sobre donar llibertat al seu fill o filla per anar pel carrer sol o sola.

- **Habitualment el seu fill o filla va sol o sola als llocs, és a dir, va sol/a l'escola, a comprar, a jugar, amb amics, etc..?**
- *R: No.*
- *J: Según a que sitios. Al cole sí. A comprar... hoy por ejemplo lo he mandado a comprar pero a 300metros de casa, más lejos no. Porque abajo hay una tienda, hay una panadería cerca.*
- *R: A la panadería, si, a ver, el niño va solo, el niño va solo relativamente. El niño baja solo a la calle pero porque tengo un parque debajo de casa. Me asomo al balcón y lo veo. Por ejemplo hoy tiene entreno, él va solo al campo de fútbol porque lo tenemos al lado. A ver tiene 11 años... y lo de ir al cole solo me lo ha pedido él. Él quería, a ver está en sexto y él quiere ir con sus amigos al cole, no quiere ni tiene la necesidad de ir agarrado de la mano de la abuela.*
- *R: A ver necesitan, tienen una edad en que quieren un poquito de independencia pero bueno, hasta cierto punto entre comillas. A ver si se va solo pero hasta cierto punto, porque se encuentra por el camino a los amigos y ya suben y están a la suya. Y aquí en entreno igual él va y sabe que es cruzar y allí se encuentra con todos y hala a entrenar hasta las 20h. A las 20h sí que voy a recogerlo yo. Porque cruzo llegó y es una hora a la que no me gusta que venga solo*
- **Per quina raó el deixa o no el deixa? I si és filla? I si és fill?**

Aquesta queda una mica ja resposta amb l'anterior qüestió però recapitem i queda clar que li deixen anar a llocs pròxims i també destaquen la responsabilitat del seu fill alhora de donar-li aquesta llibertat.

- *R: Es un niño responsable, si no fuese responsable pues... es más mira, él cuando no tiene entreno, a mí no me gusta que el niño haga los deberes y se ponga delante de una tele, porqué, porqué con mi filosofía no va y sí que le dejo ir al parque. Ahora no porqué el parque ahora en invierno no hay nadie. Pero sí que le gusta el fútbol y va al campo a jugar. Pues yo le dejo ir una hora y él se va solo y se lleva su móvil. Él tiene un móvil chiquitito, no sofisticado como comprenderás porqué para mí tampoco tiene edad para llevar uno, y él me enseña el móvil antes de salir y me dice: “Mira, pongo el despertador cinco minutos antes”, si yo le digo a las 19 o 19:30 te quiero aquí, pues él pone el despertador a las 19:25 y cuando le suena se viene, se ducha a cenar y a casa la abuela. Incluso si se va a casa de un amigo él llama y les dice: “Qué me voy a casa del Victor”, (su vecino) y les avisa.*
- *R: Yo tengo confianza en que es muy responsable y no se me va a ir a cualquier sitio. Y antes de eso ya llama y pregunta.*
- *J: Solo por aquí cerquita y demás perfecto, y siempre con el tema del teléfono.*
- **Els pregunto per si li deixen anar en autobús.**
- *J: No, por qué no ha ido nunca solo todavía. No hemos tenido la ocasión de utilizar o montarnos en el autobús.*
- *R: Es que hemos llegado a un punto en que nos movemos en coche. Tampoco ha ido en tren, creo. Y le gustaría ir en tren, le tengo dicho que cuando tu (en referència al seu marit) tengas un fin de semana libre aprovechar cuando tu duermes e ir a Barcelona a la puerta del Ángel y eso y que él vea más o menos y se familiarice con el transporte.*
- *J: No tendrá ni idea ahora. Es un niño que nunca se ha movido en transporte público, ni autobús ni tren. El cole lo tiene al lado de la abuela y aquí ahora hará la ESO en las Franquesas e irá solo también, porqué yo ya le he dicho que se espabile.*
- *R: Ya te da un poco de miedo, pero bueno, el año que viene ya tendrá 12 años y por supuesto tendrás que darle otro voto de confianza.*

PREGUNTA 4

Sobre la seva història i percepció temporal.

- **Quins aspectes destacaria quan vostè tenia la edat del seu fill o filla, en relació a la seva pròpia llibertat de moviments (anar a l'escola, al parc, a jugar, etc...)?**
- *R: Yo de pequeña recuerdo, a ver, mis padres también trabajaban. Mi madre desde las 5 de la mañana, como yo, se levantaba a las 5 y mi padre se iba al mediodía. Pero claro nosotros íbamos solos al cole, entre comillas, porqué yo tenía hermanos mayores, entonces mi hermano me llevaba porqué íbamos los dos al mismo colegio y entonces cuando yo salía del colegio y ya era suficientemente mayor, como la edad de Alejandro, nos íbamos una colla de*

- críos, de niñas, éramos todas niñas y un niño y nos íbamos todos al colegio, pero bueno, el colegio estaba a la vuelta de la esquina.*
- *J i R: Eran otros tiempos, no tienen nada que ver. Para nada, para nada. No tiene nada que ver vamos!*
 - *R: Yo de pequeña con la edad del Alejandro, y se lo recalco mucho y se lo explico. Yo con la edad del Alejandro, yo tenía también mi deporte, que había extraescolares y eso no se pagaba. Y yo llegaba a casa hacía los deberes y me iba corriendo a hacer deporte y luego volvía a casa. Y los días que no tenía deporte si tenía que hacer algún trabajillo o algo iba... porque siempre he vivido en Canovellas excepto ahora, y yo cogía mis libros y mis cosas y me iba a la biblioteca a hacer deberes o trabajos. Yo veo que antes, en los estudios, no sé, tenías más trabajos, tenías que buscar mucha más información en la biblioteca ahora porque hay ordenador... o trabajos en grupos que tenías que hacer en pareja y luego los exponías en clase... y yo me pasaba muchas horas en la biblioteca hasta las 20 o 20.30. Porqué más tarde de las 21h no podía estar, porqué desde donde yo vivía hasta la biblioteca no había gran cosa, me entiendes? Y luego jugar, si si, bajaba al parque, pero bueno mi madre se asomaba al balcón y estábamos toda la canalla allí, me entiendes? Era muy diferente, a mí mi madre me mandaba a comprar 100gr de jamón dulce y me daba el dinero y yo iba a comprar y yo con mi cambio, o sea, que sabia y tenia esa responsabilidad. Pero hoy en día aunque tengan 18 años les dices vesme a por 100gr de jamón dulce y te dice eso que es?(risas).*
 - *R: A parte no había tantos riesgos como ahora. Ahora el niño... tu llevas una criatura y no te separas de ella. Yo no tenía a mis padres a cada momento a mi lado porqué mi madre tenía sus cosas había que hacer cosas en casa y bueno los niños...*
 - *J: También de pequeño te pegabas 5 y 6 horas en la calle y tus padres tan tranquilamente. Estábamos en el barrio o nos íbamos al campo. Pero ahora no los dejas ni una hora, yo ahora lo dejo abajo porqué lo tengo a la vista. A los niños los ves en la calle cuando salen del cole por la mañana un ratito o por la tarde, pero están un rato y ya está, no era como antes.*
 - *R: Antes también no estaban las consolas ni los videojuegos. Y te relacionabas más.*
 - *J: Ahora también con el tema de los ordenadores haces los deberes y en casa una vez los haces a la tele y ya está liao... o con la play, y eso el que los hacía, porqué yo no los hacía, yo era muy callejero, no era de estudiar. Y estábamos en la calle allí jugando al bote, al escondite, ... a lo que sea y ahora... no tiene nada que ver.*

Sobre seguretat.

Sobre accidents de trànsit i infants.

No fan cap valoració destacada creuen que abans hi havia menys seguretat i més accidents però es torna a repetir que es tracta d'altres temps i que eren ben diferents.

PREGUNTA 5

- **Quins aspectes creu que ajuden o que poden ajudar a facilitar la llibertat de moviments dels infants? Podria fer una valoració, crítica o positiva.**

Intenten recordar el que havien posat a l'enquesta, sobre senyalització, trànsit i vigilància.

- **Pregunto si vol dir més vigilància policial o d'un altre tipus?**
- *J: si hubiera un poco más de vigilancia y demás. Policía o los estos que hay ahora nuevos. Esto civil,... agentes civiles de estos que van con los chalecos reflectantes. Estos los pusieron el año pasado que denunciaban a gente que si vas paseando con los perros y te lo veían mear o cagar te tomaban nota y te denunciaban. Pues algo así, pero en vez de con el tema de animales, que lo hagan con los temas de los críos. Por ejemplo, no?*
- *R: El tránsito cuando sale de entreno a esa hora es que no me gusta, porque más de una vez, hasta el niño lo dice: "No cruces que este no para". Porque te lo ves venir y se ve el peligro.*
- *J: En transporte público no sé cómo esta Granollers.*
- *J: Porque en las horas de entrada y salida de los coles no sé cómo estará el tema de policía y guardia urbana pero tendrían que haber más.*
- *R: A lo mejor también un carril bici para que los niños puedan ir al cole. Porque hay niños que van en patinete y bicicleta.*

PREGUNTA 6

Sobre la zona única per triar escola el marit creu que no ajuda a la mobilitat dels infants i la dona si que creu que sí.

- *J: Yo creo que no ayuda.*
- *R: Si ayuda a que los niños se muevan más. Tu imagínate que... si vienen de más lejos van a tener más preferencia, claro el mío no va entrar y no me interesa, pero tampoco tiene lógica porque el que viene de lejos no querrá que vaya tan lejos.*

El tema de la zona única marxa cap a temes de les fames de les escoles i com és el nom i la connotació del cole la que finalment té més influència en la decisió dels pares alhora de triar escola. Tot i així en el seu cas tenien molt clar que la distància al cole des de casa dels avis va ser el factor determinant.

Home 14

Sandro, del Salvador Espriu. (Treballa a Ficosà).

La seva situació familiar és casat, i amb tres fills. Dos nens, el major a 2n ESO, la nena amb 10 és qui li va lliurar l'entrevista (5è) i un més petit a 4t.

PREGUNTA 1

En aquest cas pot conciliar els horaris conjuntament amb la seva dona perquè el seu horari d'entrada a la feina és una mica flexible i ell pot portar als nens, però per la tarda s'encarrega la seva dona. En general creu que no és fàcil aquesta conciliació.

- **Li és possible conciliar la vida laboral i familiar?**
- *Ens ho combinem, ens ho combinem, la manera de conciliar és que jo pel matí acompanyo als nens a escola, evidentment arribant una mica més tard a la feina, però compensant-lo perquè surto més tard. A les tardes és la meva dona la que s'ha d'espavilar, a la tarda jo no puc combinar-ho.*
- *Ho conciliem perquè som dos, un sol seria més complicat. La meva hora d'entrada és una mica flexible al matí, i sinó tens aquesta flexibilitat és molt complicat. Potser hauriem de deixar als nanos abans al niu lo qual tampoc és massa solució.*
- **I en general, creu que els horaris laborals permeten a una família compaginar les tasques.**
- *En general és molt complicat demanar permís per no anar a la feina o sortir de la feina perquè tens un nano malalt, o que t'han trucat de l'escola perquè el nano ha caigut o lo que sigui, és complicat, no és fàcil i tal i com estan les feines avui dia no és fàcil.*
- *L'empresa privada normalment fa horari partit de 8 hores, llavors ets a la feina pràcticament de 8 a 17h o de 9 a 18h, amb aquests horaris és complicat compaginar el tema de nens, és complicat. Abans sortint d'hora de la feina surts a les 17h i els nanos surten a les 17h com a molt tard, en el cas del Salvador Espriu surten a dos quarts de cinc, llavors ho has de combinar normalment amb activitats extraescolars i tal...*
- *Per tant, horari d'empresa privada és difícil, a no ser que puguis tirar d'algú ja sigui pel matí o bé per la tarda que t'ajudi, una sola persona amb aquest horari és difícil. A banda que normalment no tens les feines al costat de l'escola, la tens en una altra població lluny o relativament lluny amb lo qual necessites mitja hora o tres quarts de desplaçament i s'allarga.*

PREGUNTA 2 i 3

La seva filla no va sola a cap lloc. Puntualment al parc del costat de casa si va amb alguna amiga o familiar. No detecta diferències de gènere ni necessiten el transport públic.

- **Habitualment el seu fill o filla va sol o sola als llocs, és a dir, va sol/a l'escola, a comprar, a jugar, amb amics, etc..?**
- *Pràcticament sola encara no va enlloc, pràcticament. Ara amb aquesta edat encara no. Si ha de sortir, l'acompanyem, puntualment alguna vegada surt sola a jugar a la plaça, la plaça que tenim aquí al costat, pues si esta amb la seva*

- cosina o alguna amiga de classe, doncs això si que els hi deixem, però és puntual.*
- *...la resta de desplaçaments normalment sola no els fa, encara.*
 - **Per quina raó el deixa o no el deixa?**
 - *Jo crec que no hi ha un motiu sol, són una sèrie de motius però potser el primer o principal seria per seguretat, perquè no estàs segur que la nena vagi sola pel carrer en aquesta edat, es pot desorientar tot i que comença a entendre a saber alguns carrers es pot desorientar i es pot trobar amb qualsevol gàmmarus al carrer que no...*
 - *El tema del trànsit a mi personalment no és un problema, tot i que, evidentment hi ha unes normes que la nena ha de saber... en general això no és un problema, en general els nanos ho saben fer. Almenys en els meus jo hi confio, el problema o dubte és més aviat la seguretat.*
 - **I si fos nen?**
 - *Jo crec que seria bastant semblant, eh? Estem parlant de 10 anys, eh? Si parléssim de 12 anys ja seria diferent, 12, 13 anys... el gran ja va sol a l'escola caminant.*
 - *Es un tema, jo crec que d'edat, que tu vegis, doncs al nano més segur i anar sol i que es pugui mínimament defensar, no de lluita, sinó en el sentit de que si té un problema... no tingui vergonya, que no li faci por, pugui dirigir-se a alguna botiga o del carrer que trobi... més qüestió de maduresa.*
 - *Potser si contestés la meua dona potser la resposta a lo millor seria una mica diferent, eh? Es possible (riu)...*
 - **Sobre si la deixa o no utilitzar transport públic.**
 - *Per dintre de Granollers, no. Pràcticament ho fem tot caminant o en cotxe, quan ens hem de desplaçar. Si són al centre, tenint en compte que nosaltres estem una mica apartats del centre-centre, anem caminant sempre. El cotxe l'agafem si hem d'anar a l'altre punta de la ciutat a llocs com el pavelló, Can Bassa, o les zones esportives que ens cau una mica més lluny.*
 - *El transport públic a Granollers la veritat és que l'utilitzem molt poc.*

PREGUNTA 4

Ell pensa que a la edat de la seva filla no tenia més llibertat, perquè vivia a Barcelona amb els perills de trànsit i inseguretats d'una gran ciutat.

- **Quins aspectes destacaria quan vostè tenia la edat del seva filla, en relació a la seva pròpia llibertat de moviments (anar a l'escola, al parc, a jugar, etc...)?**
- *Jo crec que semblant..., jo vivia a Barcelona de petit i potser inclús al ser una ciutat gran, potser en aquest aspecte, els pares en aquell aspecte ho limitaven bastant, encara tenien potser més por o eren més controladors, el trànsit en una ciutat gran, és evidentment més complicat que el de Granollers.*

- *Jo crec que a la edat que estem parlant, dels 10 anys no em desplaçava sol i no crec que tingués més llibertat que la meva filla.*
- **Sobre seguretat, abans hi havia més o menys?**
- *Jo tinc la sensació de que quan era petit potser el tema de seguretat hi havia més... inseguretat en els carrers. Jo parlo molt de Barcelona, però potser no havíem avançat tant en temes d'escolarització i d'integració de la gent nouvinguda i potser en els carrers hi havia més inseguretat, t'estic parlant ja de fa uns anys, més de 40 perquè et facis una idea (riu), con lo qual ha canviat una mica tot, la societat ha canviat i Granollers tot i ser una ciutat petita, els llaços de coneixença de la gent que hi viu són més forts que potser a Barcelona.*
- **Sobre accidents de trànsit i infants. Si abans hi havia més o menys?**
- *No, jo crec que en tema de trànsit s'ha millorat, jo ho crec. És més segur, els cotxes potser son més segurs, els nanos viatgen més segurs dintre dels cotxes, amb els dispositius, cadiretes, jo crec que en aquest aspecte hem augmentat la seguretat, en el tema del trànsit i dels vehicles.*

PREGUNTA 5

Destaca les voreres com a punt feble, més amples i senyals o informació per orientar-se. Potser més policia per facilitar la circulació dels infants pel carrer. No respon al tema de classes i seguretat vial perquè la seva filla encara no ho ha fet.

- **Quins aspectes creu que ajuden o que poden ajudar a facilitar la llibertat de moviments dels infants? Podria fer una valoració, crítica o positiva.**
- *En general les voreres que és per on han de passar els nanos i les persones a Granollers no ajuden a circular, són estretes, irregulars..., no és fàcil, ara ja són grans però abans anar en cotxet per Granollers és bastant complicat i no és fàcil, vas trobant entrebancs, irregularitats en el terra. Potser parlo dels carrers de la meua zona i la resta de la ciutat no ho té tant però...*
- *Coses que ajudin als nanos a orientar-se potser pintar fletxes pel terra o algun tipus de cartells, o algun tipus de servei, de personal de servei que al matí estigui per les zones on els nanos han de moure's més...*
- *Jo recordo haver estat a Londres fa anys, i en els carrers doncs un policia para el trànsit expressament per fer passar als nanos, són coses que aquí ens semblen estranyes però que potser en societats més desenvolupades es fan.*
- *Més policia en el sentit d'ajudar als nanos a circular pels carrers, no per un tema de vigilar o protegir, estem parlant d'uns horaris normals, en teoria no són horaris perillosos, però sí per circular pels carrers. La veritat, és que en general travessar un carrer o pas de zebra no és segur segons com, per cinc o sis que el respecten pot venir un sense aturar-se, potser va en aquesta línia, seguretat en aquest aspecte.*
- **Respecte a la educació vial que reben els infants, sobre si és suficient o no?**

No respon a aquesta pregunta perquè no sap que els hi expliquen en aquestes classes. Li demana a la seva filla si ha fet aquestes classes i diu que encara no, per tant no emet cap resposta.

PREGUNTA 6

Pensa que si afavoreix aquesta llibertat de moviments dels infants i si que és un factor important per a seleccionar una escola.

- **Sobre la zona única per triar escola i si afavoreix o no la llibertat de moviment si la proximitat.**
- *Si, si, segur, segur si l'escola està propera seria més fàcil i no crec que..., tinguessin tanta por a..., anar més caminant. La proximitat és un factor important, de fet és començar per trajectes curts a donar una mica d'autonomia en els nanos.*
- **Proximitat com a criteri per a seleccionar escola.**
- *La proximitat és un factor important, perquè haver de desplaçar-te segons com, lluny, ja t'obliga pues a... dedicar més temps, agafar el vehicle...*
- *La proximitat al lloc de residència és important, si no es dona pes en això el que pot provocar és que vingui gent de més lluny i tu no tinguis lloc en aquella escola i t'hagis d'anar més lluny encara. Per tant, si que és un factor important a considerar, si, si la proximitat al lloc de residència.*

Dona 1

Conxita Font de l'escola Salvador Llobet.

La seva situació familiar és casada i amb dues filles. Una nena, Gemma, que està cursant 2n ESO amb 13 anys i la Mireia que fa 5è de Primària (11 anys) i és qui li va lliurar l'enquesta.

PREGUNTA 1

En el seu cas en particular comenta que si perquè ella treballa a l'Ajuntament i té certa flexibilitat per poder conciliar els horaris. En general, creu que no per la rigidesa dels horaris, o bé, es poden compaginar els horaris un de matí l'altre de tarda o aturats.

- **Li és possible conciliar la vida laboral i familiar?**
- *Sí, tinc marge de... flexibilitat, no puc fer l'horari que vulgui, però si un dia em convé començar una mica més tard o sortir abans ho puc fer, o trucar i dir avui no vinc.*
- **I en general, creu que els horaris laborals permeten a una família compaginar les tasques.**

- *No, no. Jo pel que he anat veient en altres pares i mares o tenen la flexibilitat que els hi dona, potser no treballar. Mares que potser no han treballat o que potser s'han quedat a l'atur també pares, o sinó els horaris de treball generalment són més rígids que els meus. O a no ser que tinguin horaris diferents o feines per compte propi o així. Normalment trobo que la gent va més mirant el rellotge.*

PREGUNTA 2 i 3

En aquest cas els pares li van plantejar a la seva filla d'anar sola o bé anar-hi abans al "niu" i ella va decidir d'anar sola al col·legi pel matí. A la tarda depenent de la disponibilitat de la mare l'acompanya o no. No declara inseguretats o por de la seva filla quan va sola, sinó més ben el sols fet d'anar sola i no parlar amb ningú.

- **Habitualment el seu fill o filla va sol o sola als llocs, és a dir, va sol/a l'escola, a comprar, a jugar, amb amics, etc..?**
- *Ve cada dia sola al matí a l'escola. A la tarda torna... depenent de si a mi em va bé venir-la a recollir vinc, però a la tarda sol venir. Ahir no vaig venir-hi i demà tampoc. Per la tarda si que l'acompanyo més però al matí no. Perquè la flexibilitat aquesta que tinc al matí tampoc és com per abusar. Un dia... clar si l'he d'acompanyar a algun lloc...*
- *Aquest any vam parlar per veure si volien venir al "niu", l'hora d'acollida abans de que comencin les classes a les 9h o si preferia anar tot ella sola, i va decidir que volia venir caminant. I va cada dia i a la tarda pues jo vinc en funció de la meva... del que tingui a fer aquell dia.*
- *Generalment, ella no va a comprar, puntualment si.*
- *Si que fa, alguna vegada va a alguna extraescolar sola gimnàstica que la fa d'extraescolar també va i ve sola. El que ella es mou deu ni do!!*
- **Per quina raó el deixa o no el deixa?**
- *A veure els altres anys el que fèiem... era la deixava una estona al niu, quan jo em trobava que havia d'anar abans a la feina i aquest any era Vols anar al niu un altre vegada o vols anar sola? Però si vas sola hauràs d'anar cada dia. S'ho va estar rumiant i va dir que preferia anar sola.*
- *A ella quan li vam plantejar no li agradava ni una opció ni l'altra, no li agradava ni quedar-se al niu ni anar sola. No per sentir-se petita, o insegura sinó simplement per anar acompanyada, i ara a les tardes quan molts dies seguits no puc venir a buscar a vegades m'ho diu "Jolines un altre vegada.*
- *No es que tingui por, pel carrer va bé, a vegades aprofita i va un tros amb un altre amiga o amic, però bueno, suposo que és el fet de no haver d'anar sola, més que ella es pugui sentir insegura o així.*
- **Pregunto si el domicili és proper a l'escola o no?**
- *Proper no, però és un camí molt fàcil. Nosaltres vivim a la plaça de les Arts, el recorregut hi ha molt trànsit i sempre passa gent.*

- *Les activitats extraescolars les fa a les piscines i queda relativament a prop. Música ho fa al teatre auditori i és excepcional el dia que va ella sola, aquí si que l'acompanyo jo.*
- **I si fos nen?**
- *No, jo crec que no. Però no.*
- *A vegades et passen pel cap aquestes por (agressions), però jo vaig bastant tranquil·la pel carrer i no tinc la sensació de inseguretat. No sé, si haguéssim de sortir al matí, a les 6h del matí, o tornar a les 22h del vespre amb d'una punta de Granollers i anar fins a una altra.... però l'horari que fa ella... passa per llocs transitats... també li dic que no vagi mai amb ningú que no sigui de confiança.*
- **Sobre si el deixa o no utilitzar transport públic.**
- *No l'agafem. Quan eren molt petites alguna vegada, puntualment. Però al final com la freqüència tampoc és molt elevada em sortia més a compte, que si perdia el autobús, quan encara anaven en cotxet, venir fins aquí. Però la Mireia no l'utilitza, de fet la distància encara que sigui una mica llarga no és exagerada. Aquí a Granollers es pot anar bastant a peu.*

PREGUNTA 4

Sobre la seva història i percepció temporal.

Creu que la seva filla gaudeix de més llibertat de moviments que ella a la seva edat. Destaca el fred de Manresa i el no fer activitats extraescolars o similars com a aspectes que redueixen aquesta llibertat vers la seva filla actualment.

- **Quins aspectes destacaria quan vostè tenia la edat del seu fill o filla, en relació a la seva pròpia llibertat de moviments (anar a l'escola, al parc, a jugar, etc...)?**
- *Jo vivia a Manresa i la meva escola estava... jo vivia a les afores de Manresa i la meva escola estava... a les afores de l'altre extrem de Manresa. Llavors durant bastant temps vaig anar en l'autobús de l'escola. Vaig començar a anar a peu... suposo que deu ser a l'edat de la Mireia, en aquell moment feia EGB potser 7è o 8è d'EGB. Passat això tampoc sortia a jugar al carrer, però tampoc feia extraescolars, potser la vida era més concentrada en l'entorn de la casa i després l'escola.*
- *Com ella, (la seva filla) que es desplaça bastant, jo no tenia necessitat de desplaçar-me tant.*
- *En el meu entorn llavors si que la meva mare m'enviava a comprar, en el senyor de baix, però potser ho fa més ella que jo.*
- *Si que sortia al carrer a jugar però a l'estiu, a l'hivern no. A Manresa fa fred i el dia és curt i te'n vas cap a casa. Jo no recordo...potser si que anava a comprar alguna cosa que m'encarregava la meva mare però tampoc tant.*

- *Jo crec que la meva filla té més llibertat que jo, jo crec que si. Fa molts anys d'això però potser si.*
- **Sobre seguretat i accidents. Hi havia més o menys que abans?**
- *Mira, jo no tinc la sensació d'inseguretat. Si que de tant en tant, algun cotxe travessa el pas de vianants saltant-se el semàfor, però no tinc la sensació de que sigui tant, tant... insegur.*
- *El trajecte dintre de tot, hi ha semàfors, no hi ha cap gran via, que hagi de travessar quatre carrils... els llocs amb més trànsit ja hi ha semàfors. Llavors en quant a delinqüència no tinc aquesta percepció i en quant el que li puguin fer mal, tampoc tinc una sensació de que li puguin fer mal.*
- *Jo crec que la meva mare m'ho deia més. Que no em malfies, que no acceptés res de ningú, que no anés mai amb ningú que no conegués, que anés al tanto. Jo crec que m'ho deia més que jo, potser ella tenia, no ho sé, unes altres pors o havia viscut d'una manera més tancada que jo.*
- *El trànsit potser si que hi havia menys abans, jo vivia a la carretera de Vic de Manresa. El pas per dintre de la ciutat i en aquella època no hi havia semàfors, hi havia menys trànsit però potser hi havia menys mitjans de seguretat. Si que recordo de tant en tant que havien atropellat algú, a la ciutat eh? Aquí això segurament passa, però no crec que sigui el dia a dia.*
- *Els accidents de trànsit eren força freqüents, fossin amb animals o amb persones. No vull dir que fossin cada dia però trobo que potser encara que avui hi ha més trànsit la meva percepció no és que hi hagi més inseguretat.*

PREGUNTA 5

Comenta la zona peatonal del centre com una bona mesura que facilita aquesta llibertat dels infants i llums en alguns passos de vianants tot i que no sols són per afavorir als infants sinó que també a altres usuaris. Comenta que els horaris de la seva filla són diürns i per tant no té aquesta sensació de por o inseguretat.

- **Quins aspectes creu que ajuden o que poden ajudar a facilitar la llibertat de moviments dels infants? Podria fer una valoració, crítica o positiva.**
- *Home, jo suposo que per a la gent que viu aquí en el centre el fet de que hi hagi tota la zona peatonal ajuda molt. Fora d'això el fet de tenir semàfors, en alguns llocs aquests ressaltos per a què la gent no vagi tan ràpid pot ajudar, però no sé si és disuasori.*
- *En certs passos de vianants han posat uns llums perquè de nit es vegin millor, però això es per tothom, especialment afavoreix als nanos però a mi també em va molt bé que em vegin.*
- *En general no hi ha res que em doni la sensació de inseguretat.*
- **Li pregunto sobre educació vial i si és suficient la que reben els infants.**
- *Ara em sembla que fa una setmana o quinze van fer. No ho sé, no ho sé si és suficient. Esta bé, però al final no es tant el que et diuen a l'escola sinó el que*

veus al teu entorn. Si jo continuo passant els semàfors en vermell, que sóc la seva mare (riu), o altres adults potser... no té tanta importància allò que el policia ha vingut a explicar-li. Li treus una mica l'autoritat del missatge que hagin pogut explicar.

PREGUNTA 6

- **Sobre la zona única per triar escola i si afavoreix o no la llibertat de moviments individual dels infants i la proximitat.**

Creu que per afavorir la proximitat potser és millor que no sigui zona única, però en general està d'acord de poder escollir qualsevol centre de la ciutat..

- *No ho sé, quant a mobilitat potser seria millor distribuir-ho per zones. Però també el fet de poder triar tu l'escola potser és millor. No ho sé, suposo que tot té avantatges i inconvenients.*
- *No, no. Nosaltres quan vam triar l'escola, la proximitat no va ser el principal criteri. Teníem clar que havia de ser cap al centre perquè com treballa en el centre si, allò típic que et truca algú pues que no hagués d'anar a Can Bassa o Can Gili, a buscar a la criatura. Perquè el meu home treballa fora de Granollers i semblava que havia de ser jo la que tindria que anar i també que l'escola havia sentit parlar. Aquests van ser els criteris.*
- *Potser segurament, si a ella, per llista o el que sigui li hagués tocat a Can Bassa i sé que l'escola és molt bona i m'han parlat molt bé potser la mobilitat seria diferent. No tindria tanta autonomia perquè en el moment que has d'anar fins a Can Bassa era com traspasar tot un territori que no estava urbanitzat i que encara queda com més ... així (no determina res). A mi em quedava com més complicat i en el moment de donar-li autonomia o facilitats i llibertats potser no li hauria donat i optaria més per acompanyar-la o així.*
- *En el meu cas vaig escollir una escola que quedés raonablement prop de la feina i saber, sentir que era una bona escola. Però les escoles, les escoles, al cap i a la fi depèn... del propi alumnes, els companys i altres coses.*
- *Jo no hagués agafat una escola que haig d'anar en cotxe. No hagués triat Can Gili, (a l'altre banda d'on viu) per molt bona fama que tingui o hagués sigut, ni Can Bassa o el Lledoner que tenen un projecte educatiu diferent... perquè això comporta desplaçaments molt llargs.*
- *Nosaltres tenim molt a prop l'escola que hi ha a Sant Miquel, el Joan Solans, però bueno, per altres històries, el Joan Solans no tenia "niu" quan més el necessitava que eren petits i el Ferrer i Guàrdia el vam estar valorant però al final no el vam escollir.*

Dona 2

Coral Ruiz, de l'escola Pereanton. (Psicologa).

La seva situació familiar és divorciada i amb una filla. La nena amb 10 és qui li va lliurar l'entrevista i fa 5è.

PREGUNTA 1

En aquest cas pot conciliar els horaris ja que té la feina al costat del col·legi i pot entrar una mica més tard. A nivell general creu que depèn del tipus de feina que tingui la gent i no contesta.

- **Li és possible conciliar la vida laboral i familiar?**
- *Si, absolutamente posible, sí. Nos lo combinamos la familia, su padre y yo. Yo la llevo a las 9h de la mañana y entro a trabajar a las 9.05. Luego al mediodía la recoge mi madre comemos juntos la llevo a las 15h a la escuela y a la tarde la recoge su padre y está un rato con ella.*
- **I en general, creu que els horaris laborals permeten a una família compaginar les tasques.**
- *Es que hay muchos horarios y... muchos trabajos diferentes, depende, depende de si es maestro o funcionario, o trabajas en una tienda. A nivel general, no te puedo contestar esta pregunta, depende del trabajo.*

PREGUNTA 2 i 3

La seva filla no va sola a cap lloc. Puntualment al parc del costat de casa si va amb alguna amiga o familiar. No detecta diferències de gènere ni necessiten el transport públic.

- **Habitualment el seu fill o filla va sol o sola als llocs, és a dir, va sol/a l'escola, a comprar, a jugar, amb amics, etc..?**
- *No, nunca va sola. Al lugar donde vamos de vacaciones si va sola a todos sitios, pero aquí en Granollers no.*
- **Per quina raó el deixa o no el deixa?**
- *Porqué a mi madre la han atracado varias veces, a mí me han intentado atracar y... bueno, he visto como personas adultas... eh, se meten con los niños, les hacen bromas pesadas, incluso los adolescentes y... y no estoy segura de dejarla sola.*
- *Inseguridad de lo que le pueda pasar, tanto en mi barrio como en el centro, no estoy tranquila.*
- *Y en 1º y 2º de ESO también me gustaría que fuera acompañada, de amigos o familia, gente de confianza.*
- *Si yo como adulta ya voy por Granollers y según donde tengo el coche voy con miedo... pues porqué tengo que poner a mi hija en situaciones así. Yo como adulta voy por la calle y hay hombres que me dicen cosas, desconocidos y pues*

como voy a dejar yo a una niña... yo me he visto en situación de defender a una niña delante de una obra y decirles: Qué sea la última vez que os metéis con una niña! Me entiendes, no?... Pues claro las mujeres nos encontramos con situaciones de estas y si eso no lo quiero para mí que soy una adulta, y no tengo ningún problema en encararme a este tipo de personas irrespetuosas, pues una niña no tiene porqué, según a que edades tempranas,... tener que exponerla a este tipo de cosas... cuando ella esté preparada cuando ella sepa responder... bueno, pues claro más tarde o más temprano pero..., cuando ella tenga armas y esté preparada, no?

- **Li pregunto a quina edat seria això?**

- *Pues mi hija es muy madura y muy responsable, mira, en la escuela... tuvimos problemas porque unos niños comenzaron a pegar a las niñas, y se gestionó dentro la escuela y se calmó la clase. Pues mi hija me dijo: mama yo quiero que me apuntes a judo y artes marciales, no quiero que nadie más me pegue por ser niña y por ser pequeña, porque con las que son altas, con ellas no se meten.*
- *Yo a mi hija no la quiero volver paranoica, ni que vaya con miedos por el mundo, pero tampoco que vaya de ingenua.*

M'explica que el lòbul frontal, el cervell no madura fins als 18 anys i que per aquest motiu certes coses de responsabilitat com el carnet de conduir no es deixen fins aquesta edat.

- *Hay ciertas cosas que no se deben..., porque el cerebro no está preparado para poner atención en ciertos actos de responsabilidad entonces, dar a un niño, eh..., ceder a un niño la responsabilidad de su integridad física a ciertas edades a mí me parece un acto de irresponsabilidad por parte de las familias, porque ese niño no está preparado.*

- **I si fos nen?**

- *Pues no te podría contestar porque como no tengo niño. Pues si fuese niño depende de la edad, yo creo que ahora en 5º seguiría la misma pauta.*
- *De todas maneras yo creo que lamentablemente no es por hacer diferencias de género, pero tengo muchas pacientes que han sido agredidas sexualmente en situaciones cotidianas. Entonces cuando en tu entorno más próximo tienes testimonios de agresiones a niñas pues obviamente tu cerebro te avisa de que tienes que estar alerta y tienes que proteger a los que son vulnerables en la familia, en este caso pues mi hija.*
- *Quizás si fuese ignorante de todas estas cosas, mi ignorancia me haría ser más confiada y pensar que no va a pasar nada.*

- **Sobre si la deixa o no utilitzar transport públic.**

- *...aquí en Granollers es que es carísimo el transporte público, los autobuses no facilitan mucho. Ella nunca va en transporte público por qué no tiene necesidad, no nos hemos visto en esa necesidad.*

Ellapensa que a la edat de la seva filla tenia més llibertat quan vivia al poble a Sevilla, una vegada arriba a Granollers amb 11 anys ja no surt al carrer a jugar. Pensa que abans hi havia més seguretat sobre tot relacionant poble-ciutat. Accidents creu que hi ha menys pel tema de la zona peatonal.

- **Quins aspectes destacaria quan vostè tenia la edat del seva filla, en relació a la seva pròpia llibertat de moviments (anar a l'escola, al parc, a jugar, etc...)?**
- *En mi caso éramos cinco hermanos y yo no iba acompañada de mis padres pero si de mis hermanos.*
- *No, no especialmente, no hacía más cosas que las que hace mi hija. Yo jugaba más en la calle, bajaba con mis hermanos sola y si, esto si... y siempre jugando en la calle hasta muy tarde y fue llegar aquí...*
- *De todas maneras hasta los 11 años vivía en un pueblo de Sevilla y allí estaba mucho en la calle, fue llegar a Granollers y no me dejaban ir a la calle. No sé qué tiene esto (riu), pero...*
- *Más o menos, quizás ella baja menos a la calle sola, pero..., no, no, no hay mucha diferencia.*
- **Sobre seguretat, abans hi havia més?**
- *Pues, sinceramente creo que sí, antes había más seguridad. No había tantos pandilleros, no había tantos adolescentes que daban el "tirón". Aunque el tema de las agresiones sexuales estaba más o menos igual.*
- *El tema del tráfico, había menos tráfico... pero tenemos la suerte de que aquí en Granollers hay mucha zona peatonal entonces eso está mejor. El tránsito por el centro de la ciudad se ha reducido y ha mejorado la seguridad respecto a los coches, esto ha cambiado a mejor.*
- *En Sevilla nos conocíamos todos, entrabas en casa de un vecino, de otro y entre todos nos cuidaban y aquí en Granollers a mis 11 años no, no había esa intimidad entre el vecindario.*
- *Yo veo a gente los sábados por la noche, gente borracha liando jaleo y pues como que no.*
- *También depende de la época del año, en invierno pues es mucho más difícil ir a los niños solos y en verano es mucho más fácil.*
- **Sobre accidents de trànsit i infants. Si abans hi havia més o menys?**
- *Si nos ceñimos al ámbito de Granollers hay menos accidentes porque toda la zona del centro es peatonal..., dentro de esta zona yo me siento muy segura.*

PREGUNTA 5

Destaca una millor freqüència i servei dels autobusos, millorar la seguretat ciutadana tot i que creu que és cosa de cadascun i no pas de l'administració.

- **Quins aspectes creu que ajuden o que poden ajudar a facilitar la llibertat de moviments dels infants? Podria fer una valoració, crítica o positiva.**

- *Lo del transporte urbano..., si hubiese esa conexión con los institutos y colegios, más frecuencia y mejores precios, por qué no está muy bien aquí.*
- *El tema de la seguridad ciudadana, claro, esto tiene que ver con la condición humana y lamentablemente parece que involucionamos como sociedad. Pues se dan situaciones como que no conoces a tu vecino, no sabes quién es, y hay mucha gente desconocida, de muchos ámbitos y de muchas clases sociales... pues eso también te limita, no? Si estas en un pueblo pequeño todo el mundo se conoce es más fácil que los niños vayan solos, pero cuando estas en una ciudad en la que hay muchos desconocidos pues te fías menos.*
- *...es un poco de lo que pasa en tu entorno y un poco de como educas a tu hijo, no solo de como el municipio gestiona el entorno, gestiona la acción policial...*
- **Respecte a la educació vial que reben els infants, sobre si és suficient o no?**
- *Dar unas pautas de autonomía a los niños y saber ir con seguridad yo creo que somos los padres los que tenemos que velar por la seguridad de nuestros hijos, entonces...,*

PREGUNTA 6

Pensa que si afavoreix aquesta llibertat de moviments dels infants i si que és un factor important per a seleccionar una escola tot i que en el cas de les escoles de primària va primar altres criteris.

- **Sobre la zona única per triar escola i si afavoreix o no la llibertat de moviments i la proximitat.**
- *Si, si, que afavorece*
- **Proximitat com a criteri per a seleccionar escola.**
- *La proximidad sí que es un criterio, pero primas más otros, puede que en el instituto influya más.*

Dona 3

Dolors Ramoneda de l'escola Salvador Espriu.

La seva situació familiar és casada i amb dos fills. Una nena que està cursant 4t d'ESO (15 anys) i el seu fill "Pau" que fa 6è (11 anys) i és qui li va lliurar l'enquesta.

PREGUNTA 1

- **Li és possible conciliar la vida laboral i familiar?**
- *Si, si és possible perquè tenim un bon horari. Tant el meu home com jo som profes i... tenim altres problemes, no? però el de conciliar la vida laboral amb la vida familiar no és un problema perquè ja saps que coincideixen. Jo treballo en un institut a les Franqueses del Vallès i el meu home en una escola d'adults, és a dir, que l'horari és de matí i ens combina molt bé.*
- **I en general, creu que els horaris laborals permeten a una família compaginar les tasques.**

- *No, no, estan mal pensats. Haurien de ser, penso, haurien de ser de matins, perquè, perquè, els nens cada vegada tendeixen més durant l'ESO i en l'horari normalment tots els centres ja acostuma a ser intensiu i de matins. Llavors que passa, que estan moltes hores sols, han de cobrir-los els avis. Els pares que arriben a les 20h del vespre,..., quina vida familiar estan tenint, no? Només els caps de setmana, i els caps de setmana tothom està cansat i... els nens tenen ganes de molta marxa, i necessiten molta marxa i moltes activitats. Em sap greu que hi hagi gent que no pugui tenir aquesta conciliació amb la vida familiar. En general en aquest país els horaris no estan ben fets, es veu que a Europa funciona diferent. Poder fer una jornada intensiva sense horaris partits permetria poder anar abans a casa i estar amb els nens, tant si s'estan a casa com si van al parc o si fan extraescolars.*

PREGUNTA 2 i 3

Sobre donar llibertat al seu fill o filla per anar pel carrer sol o sola.

- **Habitualment el seu fill o filla va sol o sola als llocs, és a dir, va sol/a l'escola, a comprar, a jugar, amb amics, etc..?**
- *No, no el deixo. No el deixo perquè nosaltres vivim a la perifèria i llavors el fet només d'anar a comprar, i tenim un super a prop, però molt a prop, però no hi ha passos de peatons.*
- **(Li pregunto sobre el lloc concret on viu).**
- *Al Coll de la Manya, tot allò del Coll de la Manya que era un antic barri històric de Granollers i que viu molta gent, bueno, no som una multitud però hi viu molta gent, no tenim passos de peatons per arribar al super. Que tenim el Caprabo al costat, tenim el Lidl al costat, que en un moment li podria dir: "Escolta Pau ves a buscar, mira que s'ha acabat la ceba, que s'ha acabat la sal, doncs ves a buscar-ho". Doncs no li puc deixar perquè hem de creuar una rotonda molt gran, la que hi ha a la ronda i no té cap pas de peatons, ni un pas i llavors no el puc enviar. Amb la nena si que m'atreveixo però amb el nen no, perquè passa molt trànsit, passa molt de pressa, i, i encara veig que es despistaria (fa referència al seu fill).
Si és per aquí pel centre no m'importa perquè els meus pares viuen aquí al centre i llavors si. Aquí al centre tot és peatonal, no? I viuen en aquesta part del centre, tot és peatonal i si ha de passar per alguns pas tot és de peatons hi han semàfors i coses.
Però bé ja et dic, a la perifèria, sobretot aquesta del Coll de la Manya som els grans oblidats de la ciutat.*
- **Per quina raó el deixa o no el deixa? I si és filla? I si és fill?**
(Recapitem una mica i tornem al tema de llibertat de moviments, min 9).
No detecta cap tipus de diferència per gènere, si per l'edat, però el seu principal condicionant és la zona on viu i la manca de passos de vianants. Aquest

- problema en canvi, al centre no el detecta i valora molt positivament la zona peatonalitzada.
- *Suposo que amb un nen sempre tens un punt més de tranquil·litat, però per a nosaltres la nena és la gran i a la que li atribueixes més sensates i no és una qüestió de gènere.*
 - *No hi han passos de peatons i les infraestructures no estan condicionades per facilitar aquesta mobilitat. Això pel que fa a la perifèria.*
Si parlem d'aquí, d'aquesta zona del centre, cap problema. Això és fantàstic, aquesta zoneta d'aquí està molt bé.

PREGUNTA 4

Sobre la seva història i percepció temporal.

- **Quins aspectes destacaria quan vostè tenia la edat del seu fill o filla, en relació a la seva pròpia llibertat de moviments (anar a l'escola, al parc, a jugar, etc...)?**
- *Teníem més llibertat, es confiava més i es deixava més anar. Ara si és veritat, els tenim, no sé si justificat o no, però els tenim més sobreprotegits i a la meua generació teníem més llibertat, molta, molta, molta més. Jo també vivia a la perifèria de petita i necessitava que em transportessin perquè hi havia ja el mateix problema, o sigui que el problema no ha canviat amb els anys, no ha millorat que diguem, continua igual, estem estancats en el temps, però un cop estaves en el centre "Ancha es Castilla" i podies fer el que volies. Anar, sortir... el que volguessis.*
- *Ara els sobreprotegim més, jo jo almenys sóc conscient en aquest sentit de que tenia més llibertat. Ens hem tornat més porucs, penso, ens fa com més por, veiem més perills, abans no veiem tants perills, ja s'acceptava que els nens havien d'anar sols i també hi havia molt trànsit. Perquè aquí a Granollers ja hi havia molt trànsit, potser més que ara, perquè tota aquesta zona peatonal d'aquí no hi era. O els pares confiaven més en nosaltres, o també eren uns altres temps i famílies, ara tenim un, dos com a molt tres fills, abans les famílies eren més grans i tothom s'espavilava.*

Sobre seguretat.

- *Jo penso que hi havia menys seguretat abans. Ara és més segur, si parlem del centre, d'aquesta zona peatonal. Ara és molt més segura que abans. Comença a fer referència a carrers del centre de Granollers que abans eren carreteres i ara tot ha estat peatonalitzat. (min 13).*
- *Els que vivim (un altre vegada) allà a la perifèria continua essent igual de perillós.*

Sobre accidents de trànsit i infants.

- *Penso que si, penso que si, abans aquí al centre escoltaves han atropellat a aquest, han atropellat aquell. Si que... clar com vivíem amb els cotxes aquí en el centre... I tant que n'hi havia més accidents, jo com que era molt*

despistada de nena em vam atropellar varies vegades perquè passava sense mirar. Però si, si, molts accidents, però això pel que fa al centre.

- *A la perifèria al revés, ara hi ha molts més que abans, la ronda és un punt negre. S'han estavellat contra les cases, accidents, bombers i ambulàncies cada dos per tres.*

PREGUNTA 5

- **Quins aspectes creu que ajuden o que poden ajudar a facilitar la llibertat de moviments dels infants? Podria fer una valoració, crítica o positiva.**
- Fer passos de vianant amb ressalts o que obliguessin d'alguna manera a minorar la velocitat dels vehicles i que ressaltin la prioritat dels vianants. (minut 5).
- *La ronda aquesta que parteix la ciutat és un problema per aquesta ciutat, és un problema molt gran i sempre que intentes solucionar aquest problema et topes amb que no és de titularitat municipal sinó que la titularitat és de la Generalitat i aquí això és una barrera i bueno, sembla que diguis que això és de, bueno, de Obama o d'algun molt lluny, molt lluny, molt lluny. Això sembla un salt insalvable, és una cosa com insalvable. Que més dona si la Generalitat està aquí mateix, no hauria de ser un problema i és un problema insalvable. És un esvoranc en la ciutat, no? per la gent que hi vivim a prop, i, i no hi ha manera de resoldre-ho. (minut 6).*
- La entrevistada explica que l'Ajuntament ha intentat convertir la ronda Sud de Granollers (la que descriu i passa a prop de casa seva) en una circumval·lació però que en aquests temps d'austeritat passaran anys fins que es resolgui i li afegeix altres problemes relacionats amb la mobilitat i la contaminació ambiental. (minut 8).
- Entén que no tot pot estar peatonalitzat però si intentar establir límits de velocitat o si més no que s'acompleixin. (min 12).
- Vorerés més amples, passos de bici, passos de vianants no sols al centre sinó a tot arreu. Llocs per aparcar la bicicleta, estil "biciberg".
- Valora positivament l'intent de bicing a Granollers, tot i que ja es veia que no funcionaria. Manquen carrils bici en condicions i amb un destí.
- Valora bé l'actuació policial, creu que ja esta prou bé i no detecta cap problema o necessitat, potser un mal ús dels espais públics per part dels propis nens.
- Regular i millorar l'ús i passos de vehicles en els carrers peatonals, entén que els veïns han de passar però s'hauria de buscar un horari o alguna cosa similar.
- Sobre cursos d'educació vial hauria de ser continua i que ho faci la policia, i que es doni la importància que té.

PREGUNTA 6

Sobre la zona única per triar escola.

Es podria plantejar el fet dels punts per proximitat. Però detecta que les escoles es trien per fama i no pas per la proximitat.

En primària si es podria plantejar, però la part est i sud de la ciutat n'hi han més. Aquesta cosa de triar va molt per fames. Té molt bona fama, el què Salvador Llobet, Espriu... i tots estan al centre.

Dona 4

Encarna Rose, del Mestres Montaña. (Autònoma, propietària d'un estanc).

La seva situació familiar és casada, i amb quatre fills. Tots són nens, el major amb 11 és qui li va lliurar l'entrevista.

PREGUNTA 1

En aquest cas pot conciliar els horaris perquè treballa en el seu propi negoci, però és el fet de comptar amb els avis el que li permet aquesta conciliació. En general creu que no, si no tens família que t'ajudi ho veu molt difícil per conciliar situacions.

- **Li és possible conciliar la vida laboral i familiar?**
- *En mi caso particular si, porque tengo los cuatro abuelos, si no, sería imposible.*
- *... yo también tengo flexibilidad laboral porque el negocio es nuestro, entonces yo me voy a trabajar. A la hora de comer, comen con las abuelas o comen en el cole, o sea que yo hasta la tarde, tarde-noche a la hora de llevarlos ya a actividades o recogerlos es cuando estoy.*
- *En mi caso tengo libertad de horarios porque abre mi marido nos lo combinamos pero si no, no es posible, no es posible si no tienes a nadie, porque haces más horas que las que hacen los niños...*
- *... y si surge algún problema o algo... están los abuelos.*
- *... yo no estoy por las tardes, están casi siempre con los abuelos, si están... hay una abuela que vive aquí bastante cerca y... mi madre vive más lejos.*
- *Yo en mi caso conciliar...., conciliar, yo creo que lo tengo solucionado pero yo no estoy con los niños todo lo que a mí me gustaría estar.*
- **I en general, creu que els horaris laborals permeten a una família compaginar les tasques.**
- *No, si no tienes quien te..., quien te eche una mano, abuelos o gente muy cercana de la que te confies... del todo, es complicado.*
- *... tal cual están ahora los trabajos, te hablo como si fuese yo la asalariada, lo que veo en otras familias es que llega un momento en que dices... si tienes a los abuelos pues todos tiran de los abuelos, pero el caso del que no los tiene llega un momento en que me voy a trabajar y limpio me queda al mes 100 o 200€, entonces y que para eso te lo cuide alguien que digamos es medio extraño aunque tengas cierta confianza, pues llega un momento...*
- *Si es necesario porque necesitas el dinero que le pasa a mucha gente pues tienes que hacerlo no te queda otra! Pero si no, mucha gente opta por quedarse...*

PREGUNTA 2 i 3

El seu fill gaudeix d'autonomia perquè viu a prop de l'escola i no han de creuar cap carretera important. Juga amb un germà més petit de 9 anys i sempre a la vista dels avis pares, etc.

- **Habitualment el seu fill o filla va sol o sola als llocs, és a dir, va sol/a l'escola, a comprar, a jugar, amb amics, etc..?**
- *Los mayores que no son tan mayores, porque uno tiene 11 y el otro 9 son muy autónomos. Van solos al colegio y los van a buscar si tienen actividades pero los mediodías que no se quedan a comer en el cole van solos.*
- *Van bastante solos pero, también decirte que vivimos todos muy cerca del cole. No hay ninguna carretera... hay calles, pero a ver, no está la ronda, la carretera más grande que hay por aquí, entonces te fías en ese aspecto.*
- *A jugar al parque van al de debajo de casa de sus abuelos que los tienen a la vista.*
- *Lo mando a comprar, pero pues eso, por aquí cerca.*
- *Si va a comer a casa de mis padres, tiene que cruzar la ronda, pero como van todos los niños y todos los padres para allá, yo misma le insistí a mis padres, oye: Quiero que vaya solo.*
- *Quiero que él aprenda a ir solo, es un rato al mediodía que, que te da más tranquilidad, y él va para allá solo y se viene luego a casa, que vivo al lado, o sea, que se viene solo para casa y de casa se va para el cole. Él tiene bastante, bastante..., todo cercano pero...*
- *De momento todo cerca, él hace básquet en las Franqueses, (a l'altre punta d'on viu), ahí no va solo (rotund).*
- **Per quina raó el deixa o no el deixa?**
- *... te digo que es bastante autónomo pero vivo a dos calles del cole. Entonces él por la mañana pues sí, se va solo con su hermano.*
- *Yo creo que somos los padres los que tenemos que ir adaptándonos, él, el año que viene se va al instituto, que también está aquí al lado, pero ya quiere pues más independencia, más autonomía, lo cual es bueno para él y yo considero que es bueno para él. él ya lo quiere, es más yo el irme habituando a que vaya... si por él fuera ya iría solo a todas partes, claro.*
- *Yo trato de que más o menos haga lo que yo hacía, porque creo que así es más responsable y es la manera...*
- *Yo de ti si me fío, no me fío del resto del mundo, pero de ti me fío.*
- *Yo trato de ir en la medida de lo posible a que él vaya espabilándose solo, porque a mí me gusta y creo que es bueno para él. yo no lo quiero pegado a mí y que él sepa moverse y cualquier cosa.*
- **I si fos nena?**
- *No, yo tengo cuatro niños y siempre he pensado que no debería ser así, siempre he sido muy feminista, pero me doy cuenta, de madres que tienen niñas y me doy*

cuenta que no es así. Por qué no te da la misma tranquilidad porque siempre las vemos más débiles porque siempre las vemos más... posibles víctimas de muchas cosas... es así.

- **Sobre si la deixa o no utilitzar transport públic.**
- *El autobús de momento, de momento..., no le hemos dejado, lo estamos estudiando (riu), si empezar a dejarle... o no. Da un poco de respeto... son 11 años, es un niño que está muy grande, es muy responsable, pero a veces dices si pero no, no deja de tener 11 años y da apuro.*
- *Yo conozco de alguna mama que deja ir en autobús a sus hijos, de 9, 10 años, pero es por lo que te digo, por necesidad... no le queda otra y lo hace y tal.*

PREGUNTA 4

Ella pensa que tenia més llibertat que el seu fill a la seva edat, però pensa almenys en el seu cas que també el seu fill disposa de poc temps per jugar al carrer i d'oci perquè realitza moltes extraescolar. En temes de seguretat creu que el barri continua tenint el mateix ambient de barri de fa anys, no ha canviat gaire i tothom es coneix, sobre accidents pensa que més o menys els mateixos.

- **Quins aspectes destacaria quan vostè tenia la edat del seva filla, en relació a la seva pròpia llibertat de moviments (anar a l'escola, al parc, a jugar, etc...)?**
- *A esta edad no, teniendo en cuenta que salen dos años antes del cole, yo hasta que no acabé la EGB iba acompañada. En EGB me acompañaban al colegio, creo recordar que en 8º ya iba sola, pero eso equivale al 1 y 2º de ESO.*
- *...cuando yo me fui al instituto iba sola, o sea, yo y todos, no se planteaba que te acompañaran tus padres... todo eso que se hace ahora de mirar puertas abiertas y las preinscripciones, recuerdo haberlo hecho todo yo sola. No se si sería en general o qué, pero no recuerdo que mis padres me acompañaran para esto. Ahora es al revés, van los padres y ni siquiera van los niños.*
- *Yo tenía tres hermanos y yo era la que siempre me dejaban menos, era la rebelde porque era la que más me quejaba de todo, porque me dejaban menos, pero te das cuenta que hay un porqué, que igual no es del todo cierto pero en todas partes se ve que sí, y es bastante real.*
- *Yo creo que algo más sí. Yo sí que salía a jugar a la calle: me voy a la calle! No todo el día, pero si me ponían horario y tal, pero es que hoy en día, por lo menos el mío tiene muchas actividades y los ratos estos de poder... claro, yo no hacía actividades, era una cosa que antes...*
- *Los fines de semana si va al Bellera, el instituto de al lado que abren el patio y dejan las puertas abiertas para que los niños del barrio puedan entrar, pero no tienen tantos ratos libres, por lo menos el mío no.*
- *Un poco más de tranquilidad, o a mí me lo parecía, por parte de mis padres.*
- **Sobre seguretat, abans hi havia més o menys?**

- *Aquí en este barrio (Can Bassa) todo el mundo se conoce y entonces..., aquí todavía se conoce todo el mundo, más o menos eh? Aunque no te relaciones este, este o este... todavía existe, por lo tanto no se da un problema de inseguridad.*
- *Aquí la gente del barrio se ha ido quedando, esto en los barrios donde la gente se ha marchado, pues ha entrado gente de fuera y el ambiente cambia, las costumbres han cambiado, no es lo mismo, pero aquí se han quedado, entonces le veo mucho ambiente de barrio.*
- **Sobre accidents de trànsit i infants. Si abans hi havia més o menys?**
- *Yo creo que más o menos los mismos.*

PREGUNTA 5

Comenta que fa falta carrils bici ben plantejats i dissenyats que portin a alguna banda. També acondicionar les voreres per trobar-li un espai als patinets que no tenen lloc.

- **Quins aspectes creu que ajuden o que poden ajudar a facilitar la llibertat de moviments dels infants? Podria fer una valoració, crítica o positiva.**
- *Yo lo que creo que hace falta es un carril bici como dios manda. Un carril bici que una los barrios con el centro. Hablo a nivel de movilidad de para irte al centro...*
- *A mí me gusta mucho coger la bicicleta y no la puedes coger con la tranquilidad de eso, de que haya un carril bici que este bien,... sabes? Que no te lleve a los contenedores. (fa referència al carril bici pròxim a casa seva que et porta fins els contenidors).*
- *Algo también para los patinetes. Los niños ahora van con los patinetes y no pueden ir por las aceras, bueno, no pueden ir, van por las aceras pero son muy pequeñas o... no está preparado, porque se pueden llevar una abuela por delante, un carro por delante y luego dices: “el niño gamberro este”.*
- **Respecte a la educació vial que reben els infants, sobre si és suficient o no?**
Creu que está bé.

PREGUNTA 6

En el seu cas no sap si la zona única afavoreix o no aquesta llibertat de moviments. Concretament, la proximitat del centre, en el seu cas si que ho va tenir en compte, però sempre i quan el col·legi estigui ben valorat o t'agradi. Pensa que si vius en una zona on el centre educatiu no t'agrada, llavors aniràs més lluny.

- **Sobre la zona única per triar escola i si afavoreix o no la llibertat de moviment si la proximitat.**
- *En general, creo que sí, pero no sé...supongo que depende.*
- **Proximitat com a criteri per a seleccionar escola.**

- *Yo creo que una de las cosas es que este cerca. A ver dentro de los dos o tres que puedas tener cerca, buscas la conciliación. O está cerca del trabajo, o de los abuelos o de dónde vives..., para poderlo... organizar, pero no eliges el de la otra punta, evidentemente.*
- *Para mí sí, para mí sí, y en general creo que también, pero claro siempre y cuando lo que tengas cerca no está... fatal.*

Los colegios que digamos peor valorados..., a nivel popular, que no sé si luego es cierto, están en el centro, pues claro si vives por esa zona y no te gustan... pues claro te vas alejando.

Dona 5

Jocelyn Franco, de l'escola Lledoner. (República Dominicana).

La seva situació familiar és divorciada. Té una filla que té 11 i és qui li va lliurar l'entrevista cursant 6è de Primària.

PREGUNTA 1

En aquest cas pot conciliar els horaris perquè actualment està a l'atur i només fa unes hores de neteja d'un programa de l'Ajuntament. D'altra banda, en general creu que dependent dels horaris de feina és possible o no.

- **Li és possible conciliar la vida laboral i familiar?**
- *En el momento, es que yo llevo dos años sin, sin... trabajo. De momento ahora si es posible conciliar la vida laboral pues no estoy trabajando y... hago horas de limpieza, pero dos días a la semana.*
- **I en general, creu que els horaris laborals permeten a una família compaginar les tasques.**
- *Yo diría que depende, del horario que tengas y también con quién... por ejemplo si la madre trabaja en la mañana y el padre en la tarde, puede ser posible, pero siendo la madre solo o que trabajen en el mismo horario... Hay muchos padres que los dejan en guarderías al principio de la mañana.*
- *Yo cuando trabajaba en la fábrica me tenía que buscar a alguien que me la llevara por la mañana, porque salía a las cinco de la mañana, o sea que... un poco complicado cuando se tienen niños y trabajar.*

PREGUNTA 2 i 3

Li dona certa autonomia, va i torna de l'escola sola, va a la biblioteca sola (esta al costat de l'escola) però quan comença a fer-se fosc la va a buscar. Detecta problemes relacionats amb temes de joves al parc, que ofereixen de fumar a les noies.

- **Habitualment el seu fill o filla va sol o sola als llocs, és a dir, va sol/a l'escola, a comprar, a jugar, amb amics, etc..?**

- *Al colegio va y viene sola, sí. Aquí a la biblioteca que viene a hacer deberes de 18:45 a 20h, viene sola pero yo la vengo a buscar. Normalmente de noche porqué ya un poco el tema... en invierno todo el mundo está con la puerta atrancada y cerradas las ventanas y aparte que es muy oscuro no hay mucha gente en la calle que cualquier tontería que pase alguien pueda ver. Entonces por eso la vengo a buscar.*
- **Li pregunto i en estiu?**
- *En verano si, la dejo pero normalmente de noche no.*
- **Per quina raó el deixa o no el deixa?**
- *De noche no me gusta dejarla sola. Más que nada que todavía no tiene una edad para ir sola así, tiene 12 años y...*
- *Sola es que no me gusta dejarla sola. (respuesta a si va al parc a jugar sola). En el parque no solo se juntan niños que juegan sino chavales del instituto que van fumando, y a veces hay conflictos y chavales buscando pelea con otros.*
- *A veces le he dejado ir a un parque que está cerca y yo la vigilo por la ventana, pero, sola, sola que no sepa... que yo no la esté mirando, no. Más que nada por cómo se vive hoy en día que pasan muchas cosas y, y... a veces no es solo el tráfico sino gente que va con... no me gusta dejarla sola. Y como ella aún esté en una edad... que si tuviera 15 o 16 años pues si iría sola a todos lados pero ella tiene 12 aún.*
- *Inseguridad de un desconocido, por qué hay de todo, no solo puedes..., quizás,... la nena también te puedes encontrar con que viene se le acercan chavales que, porque ya he escuchado un caso así, que le invitan a fumar, que le dicen cualquier tontería que al final no... y no solo adultos sino jóvenes.*
- *Yo sé de una chica que a su hija la estaban invitando a porros y, y... claro, a esa edad ya tienes que vigilar, ... y también no solo por eso, que hay jóvenes que le van diciendo: oye, que fumas, que mira aquello, ... cosas que no van con su edad.*
- *Una que otra vez la he mandado al super a comprar algo, con una notita de lo que haga falta y así.*
- **I si fos nen?**
- *No, sería lo mismo, vigilaría también. Que te ofrezcan fumar, ya sea niño o niña no tiene na que ver. Porqué vas escuchando cosas y para evitar que le pase algo tú ya tienes que estar cuatro ojos, porqué son muchos los niños que empiezan a fumar desde temprana edad, que empiezan a tener vicios que no son para su edad, ni para mayores.*
- **Sobre si el deixa o no utilitzar transport públic.**
- *Dos o tres veces sí que ha venido sola en autobús, cuando vivía en Sant Esteve, (al sud de la ciutat, més lluny d'on viu ara) pero ahorita donde vivimos no hace falta coger transporte público. Habitualmente no lo necesita y viajar sola, normalmente no. Moverse aquí si está conmigo nos vamos las dos juntas y así.*

Ella declara

- **Quins aspectes destacaria quan vostè tenia la edat del seu fill o filla, en relació a la seva pròpia llibertat de moviments (anar a l'escola, al parc, a jugar, etc...)?**
- *Si porqué antes no se vivía con tanto peligro de que te, ... en mi país yo me iba sola al colegio y me quedaba bastante retirado. Yo iba sola al colegio, volvía sola, nos mandaban hacer recados, o sea que nos movíamos de un sitio a otro. Pero las precauciones siempre se han tomado: que no andes sola por la noche, no vengas muy tarde y eso. Pero ir sola al colegio sí.*
- *Bueno allá a no ser que vayas a un colegio privado que tenga un transporte privado suele ir uno al colegio andando. Desde que ya tienes... como ella..., bueno yo creo que desde los 8 años vas sola.*
- *Sii, iba y venía sola, encuentro que, claro no había allí tanto... como aquí, tanta así.*
- **Sobre seguretat, abans hi havia més o menys?**
- *Yo creo que había menos delincuencia, pero le tenías un poco más de confianza a las personas, antes no podías..., siempre ha habido casos, pero últimamente, no sé si por las noticias, que se saben más por las noticias, o es que uno, no se enteraba. Entiendes lo que te digo?*
- *Porqué hoy día ves las noticias y cosas que pasan que dices: es que no te puedes fiar de nadie! Y claro a lo mejor en aquel tiempo pasaban y no salían a la luz, a menos que le pasara a uno personalmente, pero me imagino que antes había más confianza y menos delincuencia.*
- *explica una noticia d'un violador del portal a Bcn que ha vist a tv. Por eso yo le digo cuando viene caminando sola: no te metas en ningún portal que tú no sabes que algún desconocido te puede pillar y si nadie te conoce ahí?*
- *Antes había más facilidad de ir uno solo y sin ese miedo y sin esa angustia de que si pasa algo.*
- *Yo recuerdo cuando iba al colegio de hacer cualquier cosa, te portabas mal por el camino o agarrabas y empezabas a hacer algo que no... cualquier vecino o cualquiera que te conoce iba y se lo decía a tus padres. Entonces claro, ahorita no. Hoy en día vivimos que cada uno va a su aire. Puedes ver lo que veas y cada cual a su aire, entonces es un poco...*
- *Ahorita, hoy en día no hay mucha seguridad y más cómo va la cosa, pues mira.*
- **Sobre accidents de trànsit i infants. Si abans hi havia més o menys?**
- *Sobre accidentes yo creo que ahorita hay más. Con todo y haber más seguridad porque pasan a veces a mucha..., cuando no es un atropello es un....*
- *No sé si es que habrán más coches o la gente se conciencia menos, pero yo creo que hay más ahora.*

PREGUNTA 5

Creu que una millor consciència tant de conductors com dels peatons. En general destaca una concienciació ciutadana i més civisme. La zona peatonal està bé però més concienciació.

- **Quins aspectes creu que ajuden o que poden ajudar a facilitar la llibertat de moviments dels infants? Podria fer una valoració, crítica o positiva.**
- *Más bien en positiva que conciencien a los conductores, que sepan... que la mayoría de conductores supongo que son padres y saben que sus hijos van al colegio también.*
- *Cruzan, ven un par de niños parados y siguen cruzando. Parate! Que van a cruzar, pues un poco de concienciar a los conductores.*
- *A los niños también porqué claro, como yo le enseño a ella. Si vas a pasar un paso de zebra, mira, porqué si un conductor no te ha visto, no va a frenar y luego puede ser tarde. Tú, mira primero, haz contacto visual con el conductor de que te ha visto para que él pare.*
- *Creo que se debería hacer una campaña para ambos. Está bien la zona peatonal pero hay que respetar más tanto por peatones como por conductores, yo diría que está todo bien señalizado.*
- *La verdad es que la veo poco, (riu) (referint-se a la policia),no sé si es que tienen que estar a la hora de la salida por obligación o lo hacen... pues no sé. Aquí los he visto yo poco.*
- *Aunque tuvieran que estar en todos los colegios, eso sería bueno. No solo por el tráfico sino por alguna otra cosa que pueda pasar. Porque he escuchado de un colegio de la Llagosta había uno que siempre estaba mirando y por ahí, hasta que un día intentaron llevarse a una niña en una furgoneta. Entonces claro estaría bueno que no solo por el tráfico sino por lo que se mueve.*
- **Respecte a la educació vial que reben els infants, sobre si és suficient o no?**
- *Bueno si pudieran darle un poquito más antes de adultos y sacarse el carnet, cuanto más concienciado pues sería mejor. Para todos, no solo niños también los padres.*
- *Es como eso que dicen: los profesores... los profesores enseñan en casa se educa, también los padres pueden poner de su parte.*
- *Nunca es demasiado cuando... los niños vayan aprendiendo y es para que la cosa mejore.*

PREGUNTA 6

En el seu cas la proximitat del centre a casa va ser el principal criteri per escollir i no pensa que un centre sigui millor que un altre.

- **Sobre la zona única per triar escola i si afavoreix o no la llibertat de moviments i la proximitat.**

- *Para mi sí, para mi tiene importancia. Claro, si yo vivo para acá no es lo mismo que mi niña tenga que ir por allá por la piscina (l'altre punta de Granollers).*
- *Eso de que esta escuela es mejor que la otra nada. Eso depende del niño y del profesor. He escuchado de ese de la Pía, creo que es de pago, de una que tiene beca, que es de los mejores... pero no lo veo...*
- *Yo donde vea que el profesor se preocupa por el aprendizaje del niño, pues mira, y el niño también ponga de su parte y los padres mirar y esforzarse por lo que el niño hace. Porqué claro, no todo es dejárselo al profesor y eso, y ver que el niño está aprendiendo y que hace falta para que el niño pueda seguir.*
- *Para sí es importante que esté cerca de casa. Yo diría que la gente prefiere el más cercano, más si lo tienes que ir a buscar y llevarlo..., y para el niño también mucho mejor.*
- *Claro, hombre el que te queda más cerca, porqué sino el niño tiene que caminar kilómetros y kilómetros no... no... yo creo que favorece el más cercano. Debería ser así, por ejemplo, somos de esta zona pues los de esta zona.*

Para mí que esté más cerca, no creo que haya un colegio..., me imagino que los colegios no son para que haya uno bueno y otro malo, son para dar clase y depende del profesor que cumpla con sus deberes y de los estudiantes lo aplicados que sean.

Dona 6

Lidia Arroyo de l'escola Granullarius.(Professora de 4rt al S.Llobet)

La seva situació familiar és casada i amb dos fills. La major, Helena, té 11 anys qui li va lliurar l'entrevista cursant 6è de Primària (Granullarius) i el petit té 5 anys. (S.Llobet).

PREGUNTA 1

Pot conciliar els horaris perquè és professora i per tant els pot compaginar amb el seu horari laboral. D'altra banda, en general creu que no es poden conciliar i destaca el paper de les activitats extraescolars per "omplir els forats" dels horaris laborals.

- **Li és possible conciliar la vida laboral i familiar?**
- *Per nivell d'horaris a veure, m'ho puc muntar força bé perquè faig el mateix horari que els meus fills. El problema és al matí perquè ella va a una altre escola i jo començo aquí a la mateixa hora i durant tots aquests anys que era petita necessitava algú que la portés cada dia i me la recollís.*
- **I en general, creu que els horaris laborals permeten a una família compaginar les tasques.**
- *Jo crec que és molt difícil, crec que és molt difícil i lo que nosaltres veiem com a mestres es que els nens estan desbordats d'extraescolars per omplir aquests forats. Els nens van molt estressats arriben molt cansats a l'endemà... t'expliquen que es que tenen una vida molt estressada... nens de 5è de Primària t'ho expressen amb aquestes paraules. Que tenen una vida molt estressada per*

culpa de tot aquell... extraescolars que hi han per omplir els forats fins que arriben els pares de treballar.

PREGUNTA 2 i 3

No va sola habitualment als llocs, si que ha començat aquest any a fer amb les amigues dos dels 4 viatges diaris a l'escola, però res més. En el seu cas el principal motiu per no deixar anar sola a la seva filla és la seva inseguretad ciutadana vers altres persones.

- **Habitualment el seu fill o filla va sol o sola als llocs, és a dir, va sol/a l'escola, a comprar, a jugar, amb amics, etc..?**
- *No, ha començat aquest any a baixar un dels viatges dels que fa. Perquè ara la Helena no es queda a menjador, fins ara es quedava al menjador cada dia, des de P3, però ara porta dues setmanes que ha demanat deixar d'anar al menjador i com que és 6è de Primària i ja pot fer un viatge sola la deixo que baixi.. però amb les amigues. El de pujada no, el de pujada continua tenint la cangur, perquè no... no me'n fio gaire, em fa por. El de baixada el fa amb les amigues i el de les 15h de la tarda torna a pujar amb les amigues i el de baixada la va a recollir el seu pare.*
- **Per quina raó el deixa o no el deixa?**
- *Risc de trànsit, no. Personal, de les persones, inseguretad ciutadana (riu).*
- **I si fos nen?**
- *Potser si. Si, home jo crec que... el nivell de violència cap a una dona és més gran que cap a un home, llavors potser estaria més tranquil·la.*
- **Sobre si el deixa o no utilitzar transport públic.**
- *No perquè avui dia no, no ho necessita. De cara a l'any que ve que anirà a l'ESO doncs potser si que m'ho plantejo... el transport públic, però ara de moment no l'ha necessitat.*

PREGUNTA 4

Ella no detecta diferències respecte a la seva filla en quant als desplaçaments sola, si que veu diferències en el fet de jugar al carrer, abans tothom jugava i ara no. Sobre seguretad ho relaciona amb la immigració i efectes negatius d'aquesta. Sobre accidents opina que hi ha els mateixos.

- **Quins aspectes destacaria quan vostè tenia la edat del seu fill o filla, en relació a la seva pròpia llibertad de moviments (anar a l'escola, al parc, a jugar, etc..)?**
- *A la mateixa edat de la meva filla feia igual, no em deixaven tampoc, eh? Clar es que ara parlem de 6è de Primària i ja sembla que siguin molt grans i a 6è de Primària és un 6è d'EGB. A mi a 6è de Primària tampoc em deixaven baixar*

- sola, com a mínim... lo que et dic... amb les amigues a lo millor si et picaven i anaves cap a l'escola..., però... tampoc tenia molta llibertat.*
- *Això si, això si, jugar al carrer si. Ara avui dia ens trobem nens que juguen al carrer però són de fora, els d'aquí no juguen al carrer. Juguen les famílies una mica més desestructurades però les famílies que estan més pels seus fills no acostumen a deixar-los al carrer que juguïn.*
 - *En això si que noto diferència, ella no juga al carrer i jo si que jugava al carrer.*
 - *Si que hi havia extraescolars abans, però hi havia molt poca gent que les feia, però abans també alguna extraescolar es feia. Però jo crec que és més per la inseguretat que hi ha avui dia de no deixar-los... que no perquè tinguin el temps molt ple. Perquè els dissabtes i diumenges no hi han extraescolars i els nens tampoc baixen a jugar.*
 - *Jo no veig diferència... respecte a jugar al carrer si, que en això estic convençudíssima que hi ha una diferència molt gran, perquè abans tothom jugàvem al carrer i ara no... però respecte al que a mi em deixaven fer a la mateixa edat de la meua filla o ara, jo trobo que igual, menys lo de jugar al carrer.*
 - *Els desplaçaments i això... no em deixaven tampoc anar amb 11 anys enlloc.*
 - **Sobre seguretat, abans hi havia més o menys?**
 - *Jo crec que abans hi havia menys immigració i la immigració és un risc avui dia, és una font de violència, i aquest fet no hi era, no hi havia tanta immigració. Avui hi han molts robatoris, moltes vegades que hi han robatoris de mòbils cap a nens que són més petits o... preadolescents i això no hi era abans, això si què és lo que noto...*
 - **Sobre accidents de trànsit i infants. Si abans hi havia més o menys?**
 - *...Accidents crec que això... hi havien els mateixos.*

PREGUNTA 5

La seva preocupació principal és la inseguretat vers altres persones i per aquest motiu és partidària de més presència policial en les proximitats de les escoles i en general pel carrer. Sobre educació vial creu que ja està bé i no té tant a veure amb la seva inseguretat.

- **Quins aspectes creu que ajuden o que poden ajudar a facilitar la llibertat de moviments dels infants? Podria fer una valoració, crítica o positiva.**
- *Potser més presència policial a les immediacions de les escoles, podria ser una. Més policia de carrer, al voltant de l'escola,... clar que alguns llocs hi és, ...que això desconec com funciona el tema, perquè de vegades si que hi ha escoles que, quan son a prop de les 9h si que hi ha un policia controlant el trànsit però a vegades hi és a vegades no hi és, no se com funciona això (riu), si a totes les escoles hi ha la mateixa presència?*

- *Aquí a vegades hi és, i a vegades no hi és a la meva (S.Llobet), per tant, aquest criteri de que a algunes determinades no... no sé...no sempre... en aquesta a vegades hi és però a vegades no hi és.*
- *Jo crec que la presència policial és la que més em tranquil·litzaria.*
- *La zona peatonal del centre hi ha molt poques escoles a banda del Pereanton. Només a nivell de trànsit, però a nivell d'inseguretat jo tinc la mateixa d'inseguretat, bueno... es que no el deixaria sol.*
- **Li pregunto si és per una qüestió d'edat.**
- *No, no és que em farà igual de por l'any que ve i comença l'ESO i quan marxi a la Universitat a les 6h de la matinada em continuarà fent la mateixa por. Que això si que veig que ha canviat molt, de quan jo anava a la universitat i sortia a les 6h de la matinada que quan surten ara. Ara t'expliquen episodis que hi ha hagut aquests ensurts i aquesta violència, saps? No és allò de la por per la por infundada... jo tinc amigues que han tingut problemes anant a la universitat de gent que les ha seguit amb el cotxe, les han seguit una estona... i això en un noi és difícil que li passi.*
- **Respecte a la educació vial que reben els infants, sobre si és suficient o no?**
- *Jo és que a mi el que més em preocupa és la inseguretat, i la inseguretat això no és un pas de vianants, això seria més la educació viària. Jo crec que un nen ja amb 11, 12 anys, el tema de la educació viària el porta prou bé, per travessar un carrer, per mirar un semàfor,...*
- *però és l'altra inseguretat la que em preocupa. Per això encara em plantejo que la portin a l'escola al de matí.*

PREGUNTA 6

Afirma que hauria de ser lògic el triar la més propera al domicili. Però opina que la gent no tria per proximitat sinó per un tema de qualitat, creu que aquest tipus de zonificació és un inconvenient perquè no totes les famílies poden accedir a l'escola que han triat. Creu que no afavoreix ni la llibertat de moviments ni la proximitat la zona única.

- **Sobre la zona única per triar escola i si afavoreix o no la llibertat de moviments i la proximitat.**
- *Hauria de ser l'escola que tens més a prop la que a tu et... condicions per triar-la. Això seria l'ideal, que tu l'escola que triessis pels teus fills fos la de proximitat. El problema és que no tries la de proximitat pel tema de la qualitat, que no a totes hi ha la mateixa qualitat...*
- *Per tant, el fet de ser una zona única és un inconvenient perquè moltes famílies no trien l'escola que volem. Bueno, triem l'escola que volem però sempre que et toqui (riu).*
- *Aquí a Granollers no funciona així (proximitat) funciona per qualitat, llavors clar les institucions s'ho haurien de fer mirar, perquè totes les escoles i més quan són públiques no compleixen uns estàndards mínims.*

No, no afavoreix, en aquest sentit no.(respecte a facilitar llibertat als infants i proximitat).

Dona 7

Leslie de l'escola Ferrer i Guàrdia. (Equador).

La seva situació familiar és amb parella, no casada, un nen no és de la seva parella actual, té dos fills més amb la seva parella actual. Té dos nens i una nena, el major té 11 anys, qui li va lliurar l'entrevista cursant 6è de Primària.

PREGUNTA 1

L'entrevistada pot conciliar perquè es dedica a la neteja i té certa flexibilitat en els horaris d'entrada i sortida. En general opina que depèn de cada treball però creu que no.

- **Li és possible conciliar la vida laboral i familiar?**
- *Bueno, ahora mismo yo voy haciendo horas, por la mañana él se viene solo, los días que trabajo, los días que no trabajo vengo a buscar a los tres. Él se viene solo y a los otros los traigo, los dejo y me voy pitando a trabajar.*
- **I en general, creu que els horaris laborals permeten a una família compaginar les tasques.**
- *En general dependería de cada trabajo, de cada familia, pero en general no. Yo creo que depende...*

PREGUNTA 2 i 3

El seu fill habitualment va sol a l'escola i a futbol exceptuant alguns dies. Els motius de no donar més llibertat és perquè desconfia dels seus amics i creu que no faria gaire cas. Si fos nena no opina, comenta que ara és petita i no sap que passarà. No utilitza l'autobús.

- **Habitualment el seu fill o filla va sol o sola als llocs, és a dir, va sol/a l'escola, a comprar, a jugar, amb amics, etc..?**
- *Le doy un poquito de libertad, pero tampoco le doy mucha, en futbol igual, va y viene solo también, porque claro cómo vivimos aquí en Francesc Macià (al costat de l'escola i el camp de fútbol)... eh me fío de él y le doy un poco de confianza, pero tampoco mucha porque si le das la mano al niño se coge todo el brazo entero...*
- *Excepto los lunes que vengo con él, los demás días va solo. (a l'escola).*
- *Al mediodía se van solos (els tres), se va el hermano con los dos más y ya al mediodía yo los traigo a clase y los vuelvo a buscar. Solo van solos al mediodía, tres días a la semana.*
- *Depende, depende, eh? Al cole, sí y al futbol, a comprar una barra de pan y eso...(va sol) pero así de salir muy poco. Tampoco lo dejo salir mucho, si sale conmigo sí, pero con los amigos muy poco..*

- **Per quina raó el deixa o no el deixa?**
- *Es una etapa por la que tiene que pasar, pero por cómo está todo aquí, ahora no te puedes fiar de la gente, sabes? Porque él es un niño muy tranquilo y al ser muy tranquilo... se endulza con cualquiera, y no me fio. Entonces le doy un poquito de libertad pero no mucha.*
- *Porque desconfianza de que los niños están muy alborotados ahora, le dices baja a un sitio y no se van a ese sitio se van a otro. Entonces no, por ese motivo no..., bueno de él me fio pero de los demás niños... fuera no sé cómo son.*
- *... están pasando ahora muchas cosas de que los niños se te los llevan, tu claro, no sabes nada... yo en el futbol le tengo la hora controlada, sé a qué hora entra y se a la que sale y debe estar en casa.*
- **I si fos nena?**
- *Pues... uhmm... no lo sé, porque claro solo tengo una y la tengo pequeña, no puedo opinar ahí, porque veo muchas madres que las vienen a buscar, las vienen a dejar y entonces... no puedo opinar.*
- **Sobre si el deixa o no utilitzar transport públic.**
- *No, nunca, nunca. No lo ha cogido nunca solo.*

PREGUNTA 4

L'entrevistada explica que tenia menys autonomia perquè era la petita i els seus germans grans sempre l'acompanyaven a tot els llocs. A partir dels 15 sí que anava sola però no abans. Pel que fa a seguretat creu que quan era petita hi havia més i més accidents que aquí.

- **Quins aspectes destacaria quan vostè tenia la edat del seu fill o filla, en relació a la seva pròpia llibertat de moviments (anar a l'escola, al parc, a jugar, etc...)?**
- *Más libertad..., no, claro como yo era la menor siempre iba acompañada. Como íbamos a la misma escuela y vivíamos cerca, nunca, y claro como tenía hermanos mayores que yo pues siempre iba acompañada. No es el caso de él que es el primero, le toca solo.*
- *No tenía tanta libertad porque tenía hermanos mayores..., a ver iba solo pero cuando ya tenía 15 años y eso, pero mientras no, siempre acompañada de mis hermanos mayores.*
- *Yo quizás tenía menos libertad que él por esto que te digo.*
- **Sobre seguretat, abans hi havia més o menys?**
- *No sé, yo en mi país, que soy de Ecuador no se escuchaba..., no había..., bueno que los padres siempre dicen: "oye, si alguien te da algo, no cojas eso, que no sabes que te puede pasar", pero no, siempre más segura.*
- *Me parece a mí que sí, cuando era pequeña había más seguridad.*
- *Aquí ahora yo me siento más segura, en mi país a las 20 o 21 puedes pasear segura, pero en mi país no, por eso a veces le dejo salir un poquito.*
- **Sobre accidents de trànsit i infants. Si abans hi havia més o menys?**

- *Yo creo que ahora hay más seguridad, si, bueno... aquí.*

PREGUNTA 5

Pensa que

- **Quins aspectes creu que ajuden o que poden ajudar a facilitar la llibertat de moviments dels infants? Podria fer una valoració, crítica o positiva.**
- *La zona en la que vivimos nosotros hay muchos pasos peatonales pero hay gente que no para. Hay gente que respeta y hay gente que no.*
- *La calle esta principal (Prat de la Riba) es bastante peligrosa unos pasos peatonales con semáforo u algo así no estaría mal.*
- **Respecte a la educació vial que reben els infants, sobre si és suficient o no?**
- *Tendrían que hacer más, yo creo, para mi punto de vista haría más, porque claro hay niños que no captan todo enseguida, entonces yo creo que la educación vial debería..., empezar antes.*

PREGUNTA 6

En el seu cas la proximitat no va influir, si el fet de tenir familiars al centre. Pensa que no afavoreix, però no ho té molt clar.

- **Per escollir l'escola del seu fill/a la proximitat va ser el criteri principal o van ser altres? Projecte educatiu, que li agradés...**
- *Lo escogí porque había un sobrino mío aquí y dije bueno como era el primero para que no llorara..., además me había tocado el Pereanton y en ese tiempo lo cambié.*
- *Mi contexto familiar fue el que me hizo escoger y no la proximidad, exactamente.*
- **Creus que afavoreix la zona única afavoreix la llibertat de moviments dels infants?**
- *Yo creo que no, puede que sea igual...*

Dona 8

M^a Carmen de l'escola Ferrer i Guàrdia.

La seva situació familiar és casada i té 2 fills. El nen que té 13 anys, recents, és qui li va lliurar l'entrevista cursant 6è de Primària.

PREGUNTA 1

L'entrevistada no pot conciliar quan treballa, ara quan no ho fa si que pot portar als nens horaris d'entrada i sortida. En general opina que depèn de cada treball però creu que no.

- **Li és possible conciliar la vida laboral i familiar?**

- *Em costa, em costa molt. Em costa molt perquè jo treballo de dependenta i el horari és partit, aleshores quan jo no treballo està tot tancat i no puc fer res.*
- *T'acostumes i et vas adaptant tu al sistema que tens i no tens un altre.*
- **I en general, creu que els horaris laborals permeten a una família compaginar les tasques.**
- *No, no, una cosa es la teoria i una altra és la pràctica. La realitat és una altra, potser dependent en l'àmbit que et moguis tens més possibilitats de flexibilitat en el treball i depèn quin àmbit no, i depèn la empresa, no és el mateix una familiar com en la que treballo jo que una empresa amb molts treballadors, una multinacional, imagino que canvia molt.*
- *En la petita i mitjana empresa és molt difícil conciliar els horaris.*

PREGUNTA 2 i 3

El seu fill va habitualment sol a l'escola i tot el que siguin desplaçaments curts no hi ha problema. En cas que s'hagi de desplaçar més lluny llavors si que ho fa acompanyat. Tot i que declara que les noies són més madures no fa diferències per gènere. Sobre el transport públic no l'utilitzen i si ho fa, ho fa acompanyat.

- **Habitualment el seu fill o filla va sol o sola als llocs, és a dir, va sol/a l'escola, a comprar, a jugar, amb amics, etc..?**
- *A l'escola sí, habitualment va sol. A comprar, normalment no, perquè fa altres activitats i anem nosaltres.*
- *Sol amb els amics, no encara, ahir vam anar al cinema i em vaig portar a tres amics, però sol no. Crec que l'any que ve quan comenci el institut serà un altre cosa.*
- *Al futbol també hi va sol, però perquè està a prop, al davant de l'escola, aquí al darrera. Si va a casa d'amics que estan per aquí a prop també.*
- **Per quina raó el deixa o no el deixa?**
- *L'escola està molt a la vora relativament, jo confio en ell en el trajecte a l'escola però anar per exemple al cinema, que està molt lluny i ha de creuar molts carrers importants em fa una mica de por. De mica en mica li hem anat donant llibertat, i porta en aquesta escola des de P3.*
- *Si està pròxim és més factible. Si és un trajecte curt d'un radi curtet si que es mou, si està més lluny són més reticents a que vagi sol.*
- *En general hi ha molt trànsit i la inseguretat..., no ho sé fa una mica de por.*
- *Es que és gran i no és gran, és complicat..., jo no el veig petit però els nens tenen molts ocells al cap amb 11 anys i no deixen de ser nens..., també és un aprenentatge per als pares, eh?*
- *També t'haig de dir una altra cosa, ell tampoc de moment es queixa, perquè si lluités molt potser jo també hauria de cedir, però a ell ja li va bé això, vull dir no reclama de moment.*
- **I si fos nena?**

- *Igual, perquè la meua filla ha fet lo mateix. De totes maneres considero que una nena és més madura que un nen, generalment, generalment. I jo la meua filla a la seva edat la veia més madura, tot i que fan el mateix, eh?*
- **Sobre si el deixa o no utilitzar transport públic.**
- *No, primer que no cal, quan anem a algun lloc anem en cotxe, i si agafem el públic l'agafa amb mi.*

PREGUNTA 4

L'entrevistada declara tenir més llibertat que la que té el seu fill actualment.

- **Quins aspectes destacaria quan vostè tenia la edat del seu fill o filla, en relació a la seva pròpia llibertat de moviments (anar a l'escola, al parc, a jugar, etc...)?**
- *Jo si, anava sola a l'escola, a jugar al carrer, jo jugava al carrer...*
- **Sobre seguretat, abans hi havia més o menys?**
- *Jo m'havia trobat coses que havia tingut que resoldre. Jo crec que la inseguretat ha estat sempre però ara se sap i abans no se sabia. El que passa es que potser no hi havia tants cotxes ni tanta gent..., era tot en aquest sentit més senzill...*
- *Jo també tinc por del trànsit, i també del que li pugui passar, som més gent..., la globalització dona que hi hagi més tipus de gent, en la situació econòmica d'ara fa que hi hagi més gent marginada i això suposa també més inseguretat però és clar, els moments que estem vivim comporten una sèrie de modificacions de quan jo era petita.*
- *Quan jo era petita n'hi havia de tres cases, ens coneixíem tots..., era diferent, ha canviat molt el món.*
- **Sobre accidents de trànsit i infants. Si abans hi havia més o menys?**
- *Jo crec que abans hi havia menys, hi havia menys cotxes i més descampats, ara s'ha massificat tot més.*
- *Jo crec que abans hi havia menys, potser per la situació hi havia un altre tipus d'accidents, però per cotxes n'hi havia pocs, vaja jo no sentia gaire d'accidents ni es donava el cas.*
- *Abans també passaven però no t'assabentaves, era el boca a boca, el veí i no la tele, era diferent, no teníem tanta informació de les coses, potser és més dolent tanta informació....*

PREGUNTA 5

Pensa que més civisme per part de tothom és important. Potser també més semàfors i millorar la senyalització en algunes zones. Més carrils bici també estarien bé.

- **Quins aspectes creu que ajuden o que poden ajudar a facilitar la llibertat de moviments dels infants? Podria fer una valoració, crítica o positiva.**
- *Jo crec que tot el que sigui semàfors que funcionin...*
- *Abans et trobaves a la guàrdia urbana que regulava el trànsit, ara costa, eh? ara les màquines son les que dominen.*
- *Si tots tinguéssim civisme, també estariem més segurs, més confiats...*
- *Les senyals, de vegades costa trobar-les, per on he d'anar per anar al cine?*
- *El tema bici està molt malament, perquè la vorera està feta per als vianants no per a les bicis, l'altre dia gairebé m'atropella una bici per la vorera, llavors adaptar carrils bici, estan demanant una millor ecologia, més transport públic, que no contaminis i no estan adaptant això, que facin carrils bici.*
- **Respecte a la educació vial que reben els infants, sobre si és suficient o no?**
- *Està bé tot i que sempre es pot demanar més.*

PREGUNTA 6

En el seu cas la proximitat si ha estat important. Creu que la zona única no afavoreix la llibertat de moviments pel fet de que molta gent escull escoles allunyades, si totes tinguessin la mateixa qualitat creu que llavors si.

- **Per escollir l'escola del seu fill/a la proximitat va ser el criteri principal o van ser altres? Projecte educatiu, que li agradés...**
- *Ho és, no, no, ho és. (proximitat). La meva filla va anar al costat de casa i el meu es va apuntar igual. Jo si, en el meu cas és primordial.*
- *Jo entenc que la més propera no és la que més m'agrada a vegades, però això ja és una qüestió de donar qualitat a l'educació, perquè si tothom tingués qualitat en el seu barri tothom voldria la del seu barri.*
- **Creus que afavoreix la zona única afavoreix la llibertat de moviments dels infants?**
- *No, no la afavoreix, al contrari, jo crec que no.*

Dona 9

Míriam Torres escola S.Espriu membre de l'AMPA.

La seva situació familiar és casada i amb tres fills. El major té 13 està cursant 2n d'ESO, la mitjana 10 anys qui li va lliurar l'entrevista està cursant 5è de Primària i el petit té 6 anys.

PREGUNTA 1

Li es possible en el seu cas conciliar horaris i vida familiar i laboral. D'altra banda, en general té la impressió que no es poden conciliar, perquè els horaris escolars van per una banda i els laborals per una altra. També comenta el tema de la compactació dels horaris escolars i els valora negativament fent més difícil aquesta conciliació.

- **Li és possible conciliar la vida laboral i familiar?**
- *Cal que et digui que vivim a Granollers, a un quart d'hora de l'escola, i si, jo tinc la sort de que començo a treballar a 7:45h i plego a les 15h. En el meu cas es fàcil conciliar, sóc funcionaria i puc fer-ho. Em coincideixen els horaris dels nens quan estic treballant i abans que surtin de l'escola jo plego i els puc venir a buscar cada dia a les 16:30h, i també tinc temps de dinar, que és important (riu).*
- **I en general, creu que els horaris laborals permeten a una família compaginar les tasques.**
- *Bueno, ara com que hi ha una situació de més gent a l'atur, suposo que és més fàcil conciliar. En general, no, no, els horaris laborals van per una banda i els horaris d'escola per una altre. Moltes vegades excepte aquesta franja de gent que fem de 8 a 15h, els bancs, funcionaris suposo, la gent que treballa en botigues o horaris partits ho té difícil.*

Especifica el tema de la compactació d'horaris i com coincideixen amb la mateixa jornada que ella, i encara comenta que sort que tenen el mateix horari i s'ho pot compaginar.

- *Ja comença a haver-hi escoles que proposen horaris compactats en la primària. Això encara ho farà més difícil, la conciliació. La resposta es que si, és molt difícil compaginar els horaris laborals amb l'escola.*

PREGUNTA 2 i 3

A l'escola va acompanyada sempre, a tot arreu va acompanyada, pensa que encara és petita tot i que declara que a partir del proper any li donarà més llibertat. En el seu cas el principal motiu per no deixar anar sola a la seva filla és que la troba massa petita encara hi ha massa inseguretats i perill del trànsit.

- **Habitualment el seu fill o filla va sol o sola als llocs, és a dir, va sol/a l'escola, a comprar, a jugar, amb amics, etc..?**
- *La Laia que té 9 anys i està 5è ara no. Jo suposo que l'any que ve la deixaré anar més sola però ara de moment no. Ni ella té massa ganes d'anar sola, ni es veu prou segura pel carrer. Sempre anem amb ella, l'acompanyem sempre.*
- *També és un tema de cultura. Aquí hi ha una cultura de que els nanos vagin sols potser nens africans que van sols a l'escola i la gran seria com la meva i el petit com el meu però... a veure, hi ha molts perills molt trànsit i no estaria tranquil·la deixant-los anar sols a l'escola. Han de travessar passos de vianants hi ha molt trànsit on visc jo. Molt a prop de l'estació del Nord hi ha molts cotxes i també un tema d'inseguretats.*
- **Per quina raó el deixa o no el deixa?**

- *La seguretat i el trànsit jo els posaria una mica al mateix nivell. Si, fos un poble potser les coses serien una mica diferents, però en una ciutat aquests dos aspectes són més... no sé com dir-ho.*
- *Els acompanyem sempre per anar a l'escola i per tornar, o nosaltres o els avis que de vegades els venen a buscar.*
- **I si fos nen?**
- *Si seria el mateix nens que nenes. depèn molt del caràcter de cada nen... la meva gran es va veure abans amb cor d'anar sola i potser a la mitjana li costarà més. És un tema de maduresa de cada nen també.*
- **Sobre si el deixa o no utilitzar transport públic.**
- *Si, si ara si, perquè l'institut està en un barri perifèric que és Can Bassa i llavors ha d'agafar el bus per anar i tornar. (En referència a la gran).*
- *(Sobre la mitjana). No, no perquè anem a peu i a vegades en cotxe. El meu marit els acompanya i després marxa a treballar.*
- *No fem servir el transport públic per anar a l'escola en primària.*

PREGUNTA 4

Ella vivia en un poble i anava en autobús escolar, per tant, no anava sola i tampoc recorda de jugar al carrer, si a casa dels veïns o a l'estiu amb la bicicleta anaven per tot arreu. Però comenta que en el cas d'una ciutat és diferent.

- **Quins aspectes destacaria quan vostè tenia la edat del seu fill o filla, en relació a la seva pròpia llibertat de moviments (anar a l'escola, al parc, a jugar, etc...)?**
- *Jo vivia en un poble i l'escola estava situada en un altre poble. Per tant anava amb el bus cada dia per anar a l'escola. I... de ben petits ja pujàvem al bus i anàvem amb tots els companys. Era el bus escolar no pas un bus de línia Sagalés. Jo suposo de més petits ens acompanyaven fins la parada i bueno... més gran recordo de baixar caminant fins la parada del bus. Això a partir de 4rt de primària o així.*
- *Quan tornàvem de l'escola amb el mateix bus de l'escola, cap a casa, si jugava al carrer i això? Amb el veïns si, de més petita... al carrer.... de més petita.... no ho recordo. Si a casa dels veïns. De més gran si que agafava la bicicleta i anàvem amunt i avall, si que ho fèiem, amb total llibertat, a l'estiu i tal...*
- *Si, si hi havia una altra llibertat. Si crec que gaudia de més llibertat que la meva filla. Si ara esta tot..., a tot arreu veiem molts perills. Els pares tenim com psicosi... abans no hi havia tanta.*
- *Ara si que agafem la bicicleta, però sols no els deixo anar, fa por que vagin en bicicleta, en grup, nosaltres anem en família i pel riu, pel costat del riu. La ciutat no és per anar en bicicleta, no està pensada per anar en bicicleta.*

En temes de seguretat i accidents creu que està més relacionat amb el ritme de vida actual, aquest anar amb pressa i accelerats tot el dia.

- **Sobre seguretat, abans hi havia més o menys?**
- *Es que ara hi ha molt més cotxes, no? Abans hi havia menys volum de cotxes, ara n'hi ha més, les mesures de seguretat també són més estrictes, els límits de velocitat, els cotxes en teoria són més segurs.*
- **Sobre accidents de trànsit i infants. Si abans hi havia més o menys?**
- *No sé gaire que contestar. No ho sé, els nens en patinet em fa molta por. Fan por i van molt esverats, però nosaltres què fèiem de petits... el mateix. I això que estem molt a sobre dels nens i quant més a sobre menys llibertat.*
- *Jo crec que en una ciutat hi ha més crispació més nervis i potser amb això és més fàcil que hi hagin més accidents, no? O per distraccions, que els pares anem nerviosos.*

Posa un exemple sobre si els pares es posen a parlar al sortir del cole i com estan parlant, posant atenció al telèfon i d'altres coses, el nen surt corrents i de vegades resulta en un accident.

- **Creus que es tendeix a sobreprotegir als infants?**
- *Si, jo crec que si. Si els pares estem nerviosos, pocs segurs de nosaltres a vegades. i ..i ...els agoviem molt de vegades. Jo bueno, penso en mi, eh, deu ni do... I de vegades quan més els agoviem menys cas ens fan, no? Una recomanació ben feta i no tantes, no? No els deixem madurar, no? Poques instruccions i ben donades.*

PREGUNTA 5

- **Quins aspectes creu que ajuden o que poden ajudar a facilitar la llibertat de moviments dels infants? Podria fer una valoració, crítica o positiva.**
- *Una cosa bona d'aquí Granollers és això de l'illa de vianants. Aquest espai tan gran per on no hi passen cotxes, està molt bé. Vas molt més tranquil i els nens juguen, tornen a jugar a les places i no hi ha soroll de trànsit i la gent parla... m'agrada molt tot això.*
- *Allà (referint-se a l'illa de vianants), és un bon lloc perquè els nens comencin a entrenar-se per anar sols, ves a comprar pa, jo per allà ho faig... perquè saps que no es trobaran cotxes i és molt poble el centre de Granollers. Això m'agrada.*
- *Penso que els pares hem d'ensenyar als nens la manera de moure's per la ciutat segura. Per tant, han d'aprendre que quan hi ha un semàfor en vermell s'han d'aturar... hem d'estar atents al que passa... i de vegades també les mares i els pares anem despistats.*
- *La nostra responsabilitat és educar-los a ells perquè es moguin amb seguretat per la ciutat i a la que siguin prou madurs per moure's sols doncs que ho facin.*

- *Donar una bona educació viària a l'escola, als pares, a les famílies també. Explicar com funciona el sistema que tenim muntat, això... Que tinguin informació i siguin més responsables...*
- *Nosaltres no hem de posar la por al cos dels nostres fills, sinó mai faran res, però alhora els em de posar... que estiguin en alerta també.*
- *Més policia no t'ho diria, policia no vaja... ja n'hi ha prou de policies jo crec.*
- *Més consciència de comunitat, de vegades això ja surt de la gent. Si veus un nano sol, doncs, ostres que fas, potser el veus caminant sol i al cap d'un moment el pare, però... bueno de vegades va tothom una mica a la seva.*

Respecte a la educació vial que reben els infants, sobre si és suficient o no?

- *Jo crec que és suficient, també es cosa dels pares i les famílies...*
- *Més civisme, lligat al tema dels patinets, perquè sobretot a la gent gran els hi fan por... educació, sobretot educació... de la família i l'escola.*

PREGUNTA 6

Sobre la zona única per triar escola i si afavoreix o no la llibertat de moviments i la proximitat.

Si que creu que la zona única afavoreix la proximitat però declara que hi ha altres criteris més importants en la elecció de l'escola que no pas la proximitat.

- *Jo estic d'acord amb aquesta zona única perquè et dona més llibertat d'elecció d'escola, sinó si que et condiciona anar a l'escola més propera.*
- *A mi l'escola més propera de casa no em convencia...gens. Llavors jo aquest criteri en el cas de Granollers, ja m'està bé. Llavors s'ha de ser conscient amb la decisió que es pren, si vius a Can Bassa no portaràs el nen al Lledoner, perquè t'estàs complicant la vida. Una mica depèn de cada família en el sentit de que... potser si treballes allà dalt (en referència a prop de l'escola Lledoner) potser si que el portes.*
- *Jo penso que està bé donar més llibertat, més marge.*
- *Clar, clar, no, no. Topen els interessos. Clar, clar, segur... Jo prefereixo tenir llibertat d'escollir l'escola, perquè penso en l'institut i el que em quedava més a prop era el Cumella i m'agradava més Can Bassa, per tant, prefereixo pagar bus i que la nena es llevi més d'hora però perquè prioritzo el projecte d'aquella escola.*

Si, la meva resposta es si, però hi ha coses més importants a part de la proximitat. Perquè clar cada escola és diferent i si tots fossin iguals... vale, però cada escola té un projecte diferent i un equip de mestres diferent... A mi ja m'està bé que sigui zona única a Granollers.

Dona 10

M. José Molina de l'escola Ponent.

La seva situació familiar és casada i amb una filla. Una nena que està cursant 5è de Primària (11 anys) i és qui li va lliurar l'enquesta.

PREGUNTA 1

- **Li és possible conciliar la vida laboral i familiar?**

En el seu cas en particular comenta que si perquè ella és autònoma i deixa de fer hores en la feina per conciliar els horaris escolars ja que en el moment de tenir fills ella i el seu marit van decidir que un dels dos hauria de canviar els horaris.

- *Sí, yo ahora mismo sí, pero me ha costado muchos años. Yo me voy a las 8 de la mañana y hago jornada intensiva hasta las 16h de la tarde. Pero durante muchos años porque he sido autónoma y entonces yo ya entraba con estas condiciones. Yo hago tantas horas pero... en el momento en qué me llaman y me dicen que hay algo yo... y me da igual prefiero hacer menos horas o que me lo descuenten, pero esto es difícil tal y como está el trabajo y por eso me lo monté de esta manera. Que ella tiene un día de fiesta o esa semana es festiva pues ese día o esa semana yo no trabajaba.*
- *Porqué mi marido está en la hostelería y la hostelería no permite horarios flexibles.... Entonces queríamos un niño y era uno de los dos había que cambiar los horarios y entonces lo hicimos así. Si no lo hubiéramos hecho así no nos lo podríamos haber montado.*
- **I en general, creu que els horaris laborals permeten a una família compaginar les tasques.**

En general, creu que no és possible la conciliació treball-escola. Destaca la facilitat de que en certs casos els familiars es puguin fer càrrec i ajudar en tasques domèstiques però no és el seu cas. També comenta la possibilitat de contractar algú però en aquests casos de vegades surt més a compte directament no treballar perquè el que guanyes per una banda es perd per altra.

- *No, no. Es muy difícil... Tienes que dedicarte a la limpieza, o al mantenimiento de empresas para poder conciliar un poco los horarios. O trabajar de noche, que se quede tu marido en casa y luego durante el día... porque yo al principio hacía eso me levantaba a las 5 de la mañana y a las 9 o 10 estaba en mi casa cuando mi hija era bebé y entonces él se iba a trabajar.*
- *No, en general no. Para que tengas una empresa o unos jefes que, que en cierta manera... y si tienes padres entonces dices, bueno, tienes padres o suegros que te ayuden es más fácil, pero si no, no. En nuestro caso no tenemos, y era o sí, o sí, o trabajas y... un poco lo organizas o no trabajas hasta que ya tenga una cierta edad o puedas dejarlo en el comedor. Es muy difícil.*

- *Si contratas a alguien y es muy joven... ya no te fias de dejarla todo el día. Y si contratas a alguien mayor como mínimo te pide 12 € la hora y entonces ya no te compensa trabajar, y te quedas en casa y cuando ella esta mala, pues esta mala y llamas y dices que hoy no vas a poder ir.*

PREGUNTA 2 i 3

Sobre donar llibertat al seu fill o filla per anar pel carrer sol o sola.

- **Habitualment el seu fill o filla va sol o sola als llocs, és a dir, va sol/a l'escola, a comprar, a jugar, amb amics, etc..?**

Comenta que és una edat complexa perquè volen autonomia però són nens i les dificultats que representa. Tot i que ha començat ara a anar sola, en aquest cas, la pròpia nena demana que la vagin a buscar.

- *Y entonces la dejas ir sola al cole porque es evidente que tienes que darle... un espacio, no? Tienes que empezar a darle ya una autonomía, pero cuesta más... cuesta mucho más.*
- *Tienes que dejarla ir porque la psicóloga que la tengo que dejar, pero... la machaco mucho, reconozco que la machaco mucho sobre todo para decirle que no se fie de nadie sea o no sea conocido. Que no se vaya con nadie, que no se suba a ningún coche, que no coja nada de nadie, porque aun así no deja de ser una cría.*
- *Claro y más ahora en los 11 años... Es complicado, (en referencia al fet de donar llibertats i alhora haver de incidir en què vigilin).*
- *Están en una edad en que quieren ser mayores y quieren comportarse como sus amigos pero claro, tú dices, es que no es mayor, es un niño y cualquier... y se te puede entretener en cualquier sitio, jugando... y... búscala.*
- *Al colegio este curso ha empezado a ir sola, pero al principio iba muy animada:*
 - *Sí, sí, yo voy al cole.**Pero ahora ya no tanto, no sé qué le ha pasado o que le han dicho que, ahora te dice:*
 - *Bueno, si me vienes a buscar.**Supongo que tampoco no lo ve muy claro, y entonces, si quiere venir sola pues viene, pero si yo puedo escaparme (risas) no te voy a engañar la voy yo a buscar, prefiero estar en la puerta. Ahora no lo ve tan guay como al principio, ahora que para mí mejor, porque yo estoy más tranquila.*

- **Per quina raó el deixa o no el deixa?**

M'explica que en el seu cas ha tingut un parell d'ensurts i males experiències amb la seva filla degut a que sembla més gran del què és però no deixa de ser una nena. Encara no es prou madura, ni tampoc li dona la sensació de seguretat a la seva mare com per donar-li més llibertat.

- *Miedo de alguna agresión, de que le digan algo... porque es muy infantil. Entonces es muy fácil... Hace poco, hará un año o así yo me iba a comprar, ella se iba con una amiga para casa, iba la madre de la amiga con ellas, pero fue girarnos un momento, 2 minutos y nosotras hablando y estar a 2 metros... y de golpe desaparecieron. La chica empezó a correr, yo empecé a correr, y se ve que las habían llamado desde un bar de esos que pone la carne en tiras..., kebab eso, y las habían invitado a un caramelo. Claro son muy fáciles de... y de eso hará un año y medio, o así. Entonces es muy fácil engañarlas. Y ya te digo fue cuestión de dos minutos... que enseguida nos dimos cuenta y... y las sacamos del bar, pero si por casualidad, por h o por b, en ese momento van solas.... Desaparecen y tú búscalas, a ver dónde las encuentras... entonces enseguida empezamos a machacar sobre ese tema...*

Comenta un altre incident amb la nena i destaca la utilització del mòbil com a eina de control i protecció.

- *Y hace muy poco también, estábamos de compras y un señor también se le acercó así en plan... a, a hacerles ciertos tocamientos, menos mal que estaba al lado y enseguida pues mi marido y yo lo apartamos, por eso te digo que es diferente. Tienes que tener mucho cuidado y eso, avisarla mucho, machacarla mucho y a veces la dejas, no? Que venga al mediodía a casa a comer o... pero me da miedo, porque..., porque ya tengo calculado cuanto se tarda del colegio a casa (risas) y se pasa más de cinco minutos ya estoy sufriendo, lo pasas muy mal porque ya te digo es muy fácil entretenirles y enseguida llevártelas a tu,... a tu terreno. Porque ella es muy golosa es una niña que le pirran los dulces, los caramelos (risas) y enseguida se la llevarían y por eso tengo pánico.*
- *Cuando ella tiene fiesta, le avisas: Oye, no abras la puerta!!, la machacas y le dices de todo. Yo ya te llamaré. Pero ya claro, con 11 años le tienes que comprar un móvil para tenerla localizada. Porque claro es que si no, hasta las 15:30 que yo llego a casa de trabajar... prefiero que me llame al móvil a que me conteste a la puerta de casa. Le dicen que es el cartero, le abres la puerta y no sabes quién entra.*
- **I si fos nen?**
- *Yo... creo que no. Supongo también que depende del grado de madurez del niño. Pero, conociéndome a mí yo creo que no, que si pudiera seguiría haciéndolo igual..., igual de mal (risas) pero lo haría. Yo creo que con un niño haría lo mismo.*
- **Sobre si el deixa o no utilitzar transport públic.**
- *Ha subido en autobús y en tren conmigo. Sola no. Ahí sí que no, de momento, si tuviera la necesidad quizás si lo tendría que hacer, pero no. En mi caso no. Tampoco me lo he planteado porque como tenemos coche los dos procuramos siempre que alguno... y se hemos ido, hemos ido siempre los tres.*

Fem broma sobre que passaria si perdés l'autobús i com es posaria a buscar per tot Granollers: conclusió impensable ara mateix que la seva filla vagi sola en transport públic.

PREGUNTA 4

Sobre la seva història i percepció temporal.

- **Quins aspectes destacaria quan vostè tenia la edat del seu fill o filla, en relació a la seva pròpia llibertat de moviments (anar a l'escola, al parc, a jugar, etc...)?**

En el seu cas en particular no va poder gaudir de llibertat de moviment ja que per circumstàncies personals i familiars es va haver de fer càrrec de la situació familiar sent molt jove.

- *Más libertad... no, no es el caso. Pero si crecí muy rápido, porque yo me tuve que hacer cargo de mi hermano muy rápido por circunstancias de mi madre. Yo con 11 años ya me hacía unos macarrones con tomate y le daba la comida y me lo llevaba al cole y a recoger. Y él empezó el instituto y yo era la que me encargaba de ir a reuniones y todo. Es que, ... las circunstancias eran diferentes.*
- *Yo no tuve una infancia de ir con mis amigas allí y tal... no.*
- *Ahora es diferente a cuando yo tenía su edad. Yo me acuerdo con 11 años que tenía un hermano y sí, lo llevaba al colegio. Ya con 11 años me encargaba de mi casa, ... porque mi madre tuvo que estar fuera 2 meses y yo me hacía la comida, llevaba mi hermano al colegio, lo traía, ... o sea..., ya todo con 11 años.*
- *Ahora es diferente porque yo ahora con 11 años la veo mucho más pequeña, no tan..., tan madura como cuando yo era más pequeña.*
- *Ahora es diferente porque tú ves más los peligros... y depende de la zona donde vives... yo por ejemplo vivo en Canovellas y según qué zonas de Canovellas... tiene una amiguita que a veces quiere irse con ella y que a partir de las 17:30 y tal, ... pero me da pánico. Me da pánico porque es muy grande (referint-se a la seva filla) es más grande que yo con 11 años. Físicamente abulta más y entonces me da miedo.*
- **Li reformulo la pregunta, ja que les seves circumstàncies són massa específiques, sobre si en general creu que abans hi havia major llibertat dels infants.**
- *Si, porque era diferente. Tú te ibas a jugar a la calle y tú estabas en la calle y... y no había problema. Te ibas a la orilla del río, te ibas aquí y allá y a tal hora te decía tu madre que estuvieses en la puerta y estabas en la puerta. Entonces no había tanto miedo como ahora a que te pasara algo. Porque si te tenía que pasar algo, te pasaba igual. Porque un amigo de mi hermano se ahogó en el río.*

- *Pero ahora es diferente, yo pregunto a amigas con críos y crías de la edad de la mía y también tienen el móvil y van igual. No es como antes que tú te ibas al parque o volvías..., la sensación de miedo y de que te pase algo es más grande ahora que antes.*
- **Li pregunto por, per algun motiu en especial?**
- *Porque oyes muchas cosas, antes quizás igual pasaban pero no te enterabas tanto. Ahora oyes de todo, que si el diario, que si las noticias constantemente: - Que si un niño ha desaparecido en tal sitio... (comenta la noticia del monitor de Guardiola de Berguedà, recent aquesta semana ha sortit). Entonces hay más miedo en general.*
- *La dejas ir y mira que el parque esta... mira, nosotros vivimos aquí en la fuente del milenario, que detrás está la plaza de la Juventud (on hi ha la policia local), está en el centro, y mira más fácil de ir allí y yo estoy allí y a los 10 minutos paso por allí, porque, por qué no puedo es superior a mí. En cambio antes, antes te podías pegar 2 y 3 horas en la calle...*
- **Sobre seguretat, abans hi havia més o menys?**
- *Sí. Yo creo que sí. Más seguridad, no exactamente..., en general antes tú salías a la calle y siempre te encontrabas algún vecino: Oye he visto a tu hija aquí o este allí y allá. Mi madre solo tenía que preguntar y cualquiera sabía dónde estábamos.*
- *Ahora tienes que buscarte la vida, porque la gente va más a lo suyo. Tú ves que hay un crío ahí y si le dices algo... malo, y si no se lo dices también malo. Entonces normalmente procuras pasar del crío por si acaso, a no ser que le estén haciendo algo, pero normalmente no te fijas. Y vives en una comunidad y no sabes los niños que hay. Antes... antes era como más familiar, incluso los barrios eran como más familiares, ahora no. Ahora yo he conocido a dos vecinas del barrio y llevo 4 años viviendo (risas) y te ven y te saludan y no siempre.*
- *Antes en mi escalera todos nos conocíamos, los niños sobretodo, conocías al de al lado, al del quinto, te juntabas a veces te llevabas bien a veces te pegabas... pero siempre ibas más o menos con los mismos grupos de gente, entonces todos te conocían y si no te veía la madre de uno te veía la madre de otro o la vecina de arriba... Había como más armonía, más armonía en el sentido de que siempre veías a alguien que te conocía y te protegía ahora no.*
- **Sobre accidents de trànsit i infants. Si abans hi havia més o menys?**
- *Ahora hay más accidentes. Porque los niños... al trabajar los padres van desde muy pequeños solos a casa, no por nada, sino por eso por el trabajo de los padres que no pueden ir a recogerlos y en general los padres les dan las llaves con 8 o 9 años, las llaves de casa para poder entrar en casa. Entonces es normal un niño de 7 u 8 años va por la calle y va jugando, pendiente de la pelota, del otro, y de no sé qué y así he visto varios atropellos. Pero es por eso,*

un niño quieras que no, es un niño, y su idea es jugar y a veces te cruzan y no te lo esperas y cuando te das cuenta lo tienes debajo del coche.

- *Esto antes no pasaba tanto porque la madre no trabajaba tanto, o no veías que los padres trabajaran tanto y entonces la mayoría de los niños iban acompañados o con un hermano mayor, ahora no.*

PREGUNTA 5

- **Quins aspectes creu que ajuden o que poden ajudar a facilitar la llibertat de moviments dels infants? Podria fer una valoració, crítica o positiva.**

No detecta aspectes concrets. Explica el cas particular de la seva filla i com la pròpia crueltat i males intencions dels infants els que impossibiliten una major llibertat de moviments a la seva filla en concret. Respecte a d'altres aspectes relacionats amb el trànsit, senyalització, policia o aspectes del vial li són plantejats:

- *No lo sé, sinceramente, no lo sé, que aspectos. Sabes por qué? Porque los niños ahora mismo a esa edad son muy crueles y yo lo sé por mi hija. Y sé que a veces le gustaría ir a los sitios, pero se puede encontrar con niñas “de su edad” y con una mentalidad bastante retorcida y le atacan bastante.*
- *Es difícil darle o dejarle ir a tal sitio porque tampoco sabes lo que se puede encontrar. Entonces es muy difícil.*
- *En general somos bastantes incívicos eh? Tanto conductores... es igual que pongan más policía, porque puedes tener dos policías ahí delante y pasar olímpicamente sin respeto ni nada, o, o estar el policía ahí y saltarse el coche igualmente el paso de cebra. No lo sé, en general tendríamos que ser más consecuentes todos.*
- *Se juntan muchas cosas, la policía, el tráfico que ahora mínimo son dos coches por persona y tampoco vas a peatonalizar toda la ciudad.*

PREGUNTA 6

Sobre la zona única per triar escola i si afavoreix o no la llibertat de moviments individual dels infants. Creu que és millor que estigui a prop, però et pot tocar a qualsevol altre indret de la ciutat llunya per tant es mostra a favor dels punts per proximitat. Finalment conclou que els pares en general escullen col·legi no sols per la proximitat sino que també per una qüestió de fames.

- *Claro, es que tú lo puedes escoger cerca y te toca la otra punta de Granollers. Tienes que desplazarte con él por qué no le vas a dejar ir sola....*

Claro, desde mi punto de vista los puntos por proximidad.

Dona 11

Maria Pages. Mestres Muntaña. (professora de 5è a Lledoner)

La seva situació familiar és divorciada i rejunta. Té tres fills seus i dos més de la seva parella. La petita dels tres seus, té 11 i és qui li va lliurar l'entrevista cursant 5è de Primària i el petit que va a una altra escola.

PREGUNTA 1

Pot conciliar els horaris perquè és professora i pot compaginar-los amb el seu horari laboral. D'altra banda, en general creu que no es poden conciliar de no ser que un pugui triar l'horari o el pugui combinar.

- **Li és possible conciliar la vida laboral i familiar?**
- *Clar jo gairebé que et podria dir que sí perquè sóc mestra i llavors no tinc problemes. Els horaris em combinen.*
- **I en general, creu que els horaris laborals permeten a una família compaginar les tasques.**
- *En general no, que va, és impossible. És impossible els horaris que hi ha a qualsevol empresa, tret de que facis un torn més o menys triat i t'ho combinis, és impossible.*

PREGUNTA 2 i 3

Sempre que pot acompanya al seu fill, tot i que creu que poc a poc ha de donar-li més llibertat sobretot a partir del proper any. En el seu cas el principal motiu per no deixar anar sol al seu fill és perquè personalment pot acompanyar-lo, a banda dels horaris d'extraescolars que acaben tard i la distància.

- **Habitualment el seu fill o filla va sol o sola als llocs, és a dir, va sol/a l'escola, a comprar, a jugar, amb amics, etc..?**
- *No, no, no a alguna extraescolar que fa al centre de Granollers si que... doncs quan surt de música se'n va a francès aquest tros si que el fa a peu perquè és res, és la zona peatonal i és una cantonada, aquest tros sí. La resta baixa en autobús amb els seus germans fins aquí a l'escola i llavors a la tarda sempre o el seu pare o un dia jo, un parell de tardes amb els seus germans pugem en autobús.*

Li comento que no ve sola però ve amb els germans però especifica que igualment no vindria sola si no hagués els germans.

- *Si no haguessin els germans no vindria sola perquè vivim a l'altre punta de Granollers i hauria d'agafar l'autobús i son moltes parades i jo crec que encara no té edat.*
- **Per quina raó el deixa o no el deixa?**
- *Potser si l'escola estigués a un carrer a prop, doncs la nena vindria sola, però com que estem a l'altre punta de Granollers doncs no...*

- *L'Arlet és una nena molt responsable i penso que a nivell de controlar el trànsit i això ho podria fer molt bé.*
- *El que no em sento molt segura perquè tampoc penso que visquem en una ciutat o en un país que hi hagi molta seguretat ciutadana i no em sentiria tranquil·la.*
- **I si fos nen?**
- *Lo mateix, lo mateix, perquè quan van començar a anar al institut dels grans primer va anar la nena i després va anar el nen però el mateix sentiment que vaig tenir en el primer any de la nena el vaig tenir el primer any del nen.*
- *Jo penso que va més lligat al caràcter que no al sexe. Llavors hi ha nens en el que pots confiar que saps que tornaran però hi ha nens que no. L'Arlet en aquest aspecte ho podria fer.*
- **Sobre si el deixa o no utilitzar transport públic.**
Ja ha contestat abans va en transport públic però va amb els seus germans.

PREGUNTA 4

Ella declara tenir més llibertat amb l'edat de la seva filla, no jugava al carrer però anava amb la seva germana d'una punta a l'altre de la ciutat. Sobre temes de seguretat creu que al créixer Granollers aquest caràcter de poble l'ha perdut i ja no coneixes a tanta gent, també en el seu entorn coneguts han patit algun tipus d'agressió empitjorant aquesta situació.

- **Quins aspectes destacaria quan vostè tenia la edat del seu fill o filla, en relació a la seva pròpia llibertat de moviments (anar a l'escola, al parc, a jugar, etc...)?**
- *Jo en tenia més llibertat. Jo me'n recordo que vaig estudiar fins a 7è, i jo i la meva germana anaven a una escola fins a l'altre punta de Granollers i baixaven fins les piscines de Granollers que és com aquell qui diu la mateixa distància que faria l'Arlet i ella i jo baixaven soles cada tarda a la piscina, anaven caminant pel carrer i no hi havia problemes de trànsit ni de por ni de res. Era algú com molt natural, molt espontani, i clar... molt més lliure.*
- *Les aventuretes que ens passaven cada tarda jo sé que l'Arlet no les està tenint.*
- *Jo al carrer no jugava, els nens tampoc cap a jugar al carrer perquè vivim en una zona on el parc més proper està a 4 o 5 cruïlles i llavors tampoc no... no és allò que dius: baixo al parc i quasi que et veig des de la casa. Llavors al parc no.*
- *El que si que passa és que nosaltres estem en una casa acollidora, llavors tots els nens del barri venen a casa, llavors mai som 5, sinó 6, 7 i clar juguen molt, però juguen a casa.*
- **Sobre seguretat, abans hi havia més o menys?**
- *Hi ha molta més inseguretat. No sé, suposo perquè, no sé si casualitat o no, però gent que he tingut a prop ha sigut agredida en algun aspecte o altre, no? I això et crea molta inseguretat davant de criatures, que dius, són petites i jo no em sento segura. Per exemple ella surt a comprar el pa i coses així a prop de*

casa i que més o menys és un moment i ho tens controlat però deixar-la anar a jugar tota una tarda al parc, per exemple, no ho faria.

- *No crec que hi hagi suficient seguretat, quan era petita no ho feia tampoc. Anàvem caminant d'un costat a l'altre però... com que teníem una extraescolar cada tarda i era molt llarga sortíem de l'escola i anàvem a la piscina i acabàvem allà fins a les 21h de la nit que ja no hi havia opció que diguéssim.*
- **Sobre accidents de trànsit i infants. Si abans hi havia més o menys?**
- *Clar, hi ha més trànsit i com que hi ha més trànsit hi ha més risc. El risc hi és però, clar, estic descontextualitzada, clar jo visc en una zona que a la que gires la cantonada de casa ets a la zona peatonal de Granollers. Doncs clar en aquest aspecte quan l'Arlet es mou per Granollers... és que aquest no és el seu barri, és la seva escola però no el seu barri.*
- *Clar, pel barri a nivell d'accidents i trànsit no pateixes perquè va per zones peatonals sempre, com aquell qui diu.*
- *Pots ser el tema, són els 30 anys que ens portem amb l'Arlet, per exemple. Doncs clar, abans no hi havia cap problema sorties pel carrer et trobaves..., a més a més coneixies a molta gent, Granollers era molt més poble i sorties i et trobaves al veí, i l'altre veí, i l'altre veí i en canvi ara s'ha convertit en una ciutat i això tot el que comporta. Tot aquest barri, per exemple, (on ens trobem) no existia fa 30 anys i és molt nou tot i ha crescut tot i la gent no es coneix com es coneixia, i tant..., si visqués en un poble seria diferent segur. Jo això ho trobo a faltar.*
- *... la sensació que tens és que no hi ha gent, no hi ha referents que en un moment donat que a ells els hi passi alguna cosa... jo per exemple em trobo amb els dos grans, que evidentment van sols a l'autobús, tenen 3 o 4 anys més que l'Arlet, que no es una diferència abismal, però porten el seu mòbil i llavors en un moment els truquen i els localitzen. Clar el fet de tenir mòbil ajuda molt a que tu els donis una mica més de marge, no?*
- *Ella té menys llibertat, ella menys, molta menys, si perquè és que també és veritat que és la petita dels meus i llavors quan s'ha de fer un recado és més normal que el facin els grans que no pas ella.*

PREGUNTA 5

Opina que més enllà de elements individuals creu que és un tema de tipus social.

- **Quins aspectes creu que ajuden o que poden ajudar a facilitar la llibertat de moviments dels infants? Podria fer una valoració, crítica o positiva.**
- *És un problema molt més social, no està contextualitzat en segons... clar a mi també em fa por sortir segons a quines hores per Granollers, vull dir que és un tema molt social.*
- *Més policia, doncs també hi hauria d'haver menys traficants, no? (riu). Clar, és molt relatiu i el que hauria d'haver-hi és gent més conscient en aquest món.*

- *Menys crisi, que potser també això augmentaria el nivell de vida de molts ciutadans i també baixaria el tema de robatoris, etc. clar podríem filosofar molt sobre el tema.*
- *Nosaltres tenim moltes més pors que els nostres pares, és un tema de confiança, no? I la confiança comença per un mateix, o sigui si jo confio en que la meua filla ho pot fer, ella tindrà clar que ho pot fer. No és tant el rol de que hi hagi un policia que t'estigui controlant, si fas o no fas.*
- **Respecte a la educació vial que reben els infants, sobre si és suficient o no?**
- *L'escola et pot explicar el que tu vulguis, però quan vas pel carrer i veus el pare i la mare xerrant al parc, i veus que el nen, tutututu... i accident. Què vols que faci l'escola? Evidentment els hi pots explicar que vol dir aquesta senyal però que la respectin és un altre tema. Fins que les famílies no s'impliquin juntament amb l'educació a l'escola, doncs, no anirem bé.*

PREGUNTA 6

Afirma que la zona única no afavoreix la proximitat ni aquesta llibertat de moviments, però pensa que és millor poder escollir una escola pel projecte educatiu i no pas per la seva proximitat.

- **Sobre la zona única per triar escola i si afavoreix o no la llibertat de moviments i la proximitat.**
- *Home, el fet de ser zona única no la afavoreix. Afavoreix que la gent triï per projecte i no per proximitat, que penso que és l'interessant.*
- *Jo vinc fins aquí (l'escola no li queda a prop), perquè m'interessa el que es dona aquí, però penso que és molt més còmode per proximitat, però es més interessant pel projecte, perquè quan una família creu en un projecte s'implica. Quan hi ha implicació els nens viuen l'educació d'una altra manera i és tot un global, per això aquest criteri de proximitat no és vàlid.*

Una bona escola per a tu, una bona escola pot ser aquesta o pot ser una altra, però és la teua bona escola, llavors és igual on estigui.

Dona 12

Marta Riera, de l'escola Pereanton. (Aux. Administrativa).

La seva situació familiar és parella de fet, no està casada, i amb dos fills. Té una filla que té 10 i és qui li va lliurar l'entrevista cursant 5è de Primària i un nen de 7 anys.

PREGUNTA 1

En aquest cas pot conciliar els horaris perquè treballa com administrativa a l'escola Pau Vila només de matí. D'altra banda, en general creu que els horaris de laborals no permeten aquesta conciliació i explica el cas del seu home.

- **Li és possible conciliar la vida laboral i familiar?**
- *Si, si perquè tinc la sort de treballar mitja jornada en una escola. És clar, faig el mateix horari que ells i al ser mitja jornada a les 15h en teoria ja he acabat.*
- *Jo en el meu cas tinc aquesta sort, vull dir, a veure, és igual que les vacances, com que és en una escola de Granollers també, tinc les mateixes vacances... o sigui que en principi no hi ha cap problema.*
- **I en general, creu que els horaris laborals permeten a una família compaginar les tasques.**
- *No, no. A veure, jo ho veig de prop pel meu home i seria impossible. Si jo fes l'horari del meu home seria impossible, perquè ell fa de 9 a 13h i de 15 a 19h. No podríem pas... vull dir, ell no pot, és al cap de setmana si però... no.*
- *En general no, si un dels dos pares potser si que pot, per això que un fa mitja jornada o fa jornada intensiva que es diu però marxa a les 8h del matí i torna pues a les 15h de la tarda, potser si, però en general és una mica difícil.*
- *Jo crec que els treballadors públics encara ho poden trastejar una mica lo que és privat...no, és molt difícil.*

PREGUNTA 2 i 3

Li dona certa autonomia, va i torna de l'escola sola, va fins extraescolars sola, però declara que són sempre trajectes curts. La seva principal preocupació més que el trànsit, és que pateixi una agressió. Sobre el transport públic no el fan servir van a peu o en cotxe habitualment.

- **Habitualment el seu fill o filla va sol o sola als llocs, és a dir, va sol/a l'escola, a comprar, a jugar, amb amics, etc..?**
- *A veure..., ara comença a anar-hi. Aquest any ha sigut diguem-ne el primer any que... trajectes curts de per exemple pues, de l'escola fins aquí (camp de fútbol) i les extraescolars va sola. Però..., o sigui, curts, i no per res, però també té bastanta por, però no sé si és por dels cotxes o por del entorn en general... de la gent.*
- *Clar que li dic: "que vigilis, que miris qui et mira, i qui no et mira, i tu fes a lo tuyo". Però vull dir que aquest any ha estat el primer any, comença a anar sola i ja sembla que comença a deixar-se anar una miqueta.*
- **Per quina raó el deixa o no el deixa?**
- *En principi és més por de patir una agressió que no pas el trànsit. Com que el Pereanton està en el centre l'únic carrer problemàtic seria Roger de Flor i ho té bastant assumit que ha de mirar bastant, a més aquest any ha fet això del curs vial i de tal... ho tenen bastant fresc, les normes.*
- *Ara si hagués d'anar cap a casa, jo crec que en seria capaç, (Pereanton-Z.Hospital), però hauria de travessar el carrer Girona, i el carrer Girona son "palabras mayores". La travessa per un semàfor però, espera't fins que tots els cotxes estiguin parats,..., però jo crec que seria capaç.*
- **I si fos nen?**

- *Igual jo crec que si, home jo tinc en el meu cas tinc el nano i amb ell en principi... intentaré,..., que no sempre passa, però intentaré fer el mateix que amb la nena..., a vera si fa no fa el mateix.*
- *Jo en el meu cas personal jo sóc la germana gran i tinc un germà més petit, 7 anys més petit, pues... moltes coses que a mi a la seva edat no em deixaven i a ell si li deixaven, clar, com jo ho he viscut en primera persona, no vull que amb la meva filla i el meu fill passi, almenys ho intentaré.*
- **Sobre si la deixa o no utilitzar transport públic.**
- *No, no l'utilitzem perquè com anem caminant o utilitzem el cotxe doncs no. A Granollers normalment anem a peu o en cotxe.*

PREGUNTA 4

Ella declara tenir més llibertat que la seva filla respecte a jugar al carrer, però sobretot pel fet de que la societat ara tendeix a protegir més als infants. Sobre seguretat creu que no és tracta d'això sinó de que abans hi havia menys volum de trànsit.

- **Quins aspectes destacaria quan vostè tenia la edat del seva filla, en relació a la seva pròpia llibertat de moviments (anar a l'escola, al parc, a jugar, etc...)?**
- *Tenia més llibertat, però a vera, perquè ens havíem d'espavilar. Jo crec que ara els tenim massa protegits als nanos. També la societat ens ha fet protegir-los més, jo amb la seva edat sortia a jugar al carrer. Al carrer Corró que passava un cotxe cada mitja hora i podies estar jugant al carrer tranquil·lament. Ara intenta jugar-hi!! No és lo mateix perquè ara hi ha més cotxes hi ha més..., més llibertat, potser teníem més nosaltres però en aquest sentit...*
- *Jo vivia en un carrer que eren cinc cases i estàvem o al carrer o a casa del veí. Mira, això ara aquí no passa, perquè cadascú de portes endins, doncs no m'emprenyis, el contacte entre veïns tampoc n'hi és, quan necessites... queda't un moment amb la nena.... doncs això a Granollers jo no ho veig. Vull dir que potser en carrers on han estat tota la vida la gent els mateixos potser si, però en general en un bloc de pisos no hi és, per tant, no....*
- *Potser si que hi havia perill però espavilat una miqueta, ara no, ara vull dir clar, veus que si han segrestat a no sé qui, que si han fet això, clar la mateixa societat jo crec que ja ens fa protegir una miqueta més els teus fills. Jo intento que no de dir, jo a la seva edat feia això, això, i això, llavors intenta fer-ho tu també, ara que per l'entorn i tot això ho pugui fer....*
- *Jo estic segura que la meitat de coses que jo feia ella no les farà però no perquè jo li digui que no ho faci, per l'entorn, la societat ara mateix. Aquesta inseguretat que...*
- **Sobre seguretat, abans hi havia més o menys?**
- *No és qüestió de seguretat, jo crec que és qüestió de trànsit, de que abans no hi havia tants cotxes, la gent anava més a peu i ara sembla que per anar a buscar*

- el pa em de treure el cotxe, ... però si tens el forn aquí a dos cantonades més enllà, camina una mica ...*
- *Jo crec que és més el volum de trànsit, no el fet de que hi hagi més seguretat o menys inseguretat, no, no és el volum de trànsit. Ara hi ha molts cotxes abans potser ni la meitat i passen per tot arreu.*
 - **Sobre accidents de trànsit i infants. Si abans hi havia més o menys?**
 - *Potser hi havia els mateixos però no se'n feia tant ressò. Crec jo que si fa no fa... potser ara n'hi ha més pel volum de trànsit que hi ha més i per això els sobre protegem i els estem tornant tontos que també podria ser...*
 - *Ara sembla que els pares tinguem la pell molt fina per als nostres fills. Ha passat, ha estat culpa d'algú, doncs ja està, però ara de seguida que hi ha un accident amb un nen se'n fa...vamos...*

PREGUNTA 5

Creu que una millor regulació de la zona peatonal seria una bona mesura. En general els ressaltos o badens als passos de vianants són una bona opció i més classes de seguretat vial als infants ja des de petits.

- **Quins aspectes creu que ajuden o que poden ajudar a facilitar la llibertat de moviments dels infants? Podria fer una valoració, crítica o positiva.**
- *La zona peatonal està bé però tampoc és segura, els cotxes passen igual. Jo a la meua àvia la van atropellar en una zona peatonal i quasi la maten amb un cotxe que tirava marxa enrere. És positiva sempre i quan es respecti per part dels conductors.*
- *S'haurien de mirar els passos de vianants, hi ha llocs on davant del pas hi ha ressaltos i que has de frenar si o si, aquests donen ja una mica de seguretat als vianants, però en general no sols els nens. Doncs això s'hauria d'implantar en d'altres més perillosos que no tenen semàfor ni res.*
- *Si hi ha baden "per huevos" t'has de parar.*
- *Policia si i no, potser si ha més... els cotxes farien més cas, potser si, però en una zona peatonal crec que el que s'hauria de fer en principi, en comptes de més presència policial, seria regular millor.*
- *En la sortida i entrada del col·legi els dijous els pares ens hem de plantar enmig del carrer per dir no, perquè les furgonetes del mercat passen.... Jo m'haig d'enfrontar amb un gitano... doncs va passar un policia i li vaig dir: Aquí qui té preferència si els nens que estan entrant a l'escola o aquest senyor que vol passar? El policia li va dir vostè s'ha d'esperar a que tots els nens estiguin a dintre i quan l'últim nen hagi entrat després vostè pot passar.*

(La ubicació del Pereanton, que es troba al centre de Granollers, és l'únic col·legi que està dins de la zona peatonal, llavors els dijous el dia del mercat setmanal en aquesta mateixa zona s'ajunten les parades i botigues del mercat generant greus problemes de mobilitat com comenta aquesta mare i també d'altres enquestats).

- **Respecte a la educació vial que reben els infants, sobre si és suficient o no?**
- *El curs aquest d'educació vial li ha anat molt bé (a la seva filla). El fet de que els hi expliqui un policia, que no és el pare o la mama que et diu i els nens et diuen no m'atabalis, un policia uniformat els que els diu: abans de travessar mira 40 vegades, no és el mateix que si t'ho diu el papa o la mama.*
- *Jo crec que els cursos aquests vials per nens s'haurien de fer més. Ja de petits, de 1r, de 2n, a vera tu li pots dir al teu fill si surt la pilota cap a la carretera no hi vagis, però el nano si surt la pilota anirà al darrera, clar la pilota és seva. Ara si en el cas de que t'ho diu un policia uniformat... ja és un policia... el toc d'atenció és diferent. El meu fill fa 1r i crec que s'hauria de fer cada any un recordatori o una explicació de les regles, potser no el mateix als de 1r que als de 5è, però una mica d'explicació de policies i tot això perquè realment vegin que no som els pares els que estem malament del cap i vigila que no sé que, que no se cuantos....*

PREGUNTA 6

En el seu cas opina que la zona única no afavoreix aquesta llibertat de moviments. Concretament, la proximitat del centre no va ser el principal criteri per escollir i va ser el projecte educatiu. Creu que tot i així hi ha gent que si que escull per proximitat ja sigui a casa seva o la dels avis.

- **Sobre la zona única per triar escola i si afavoreix o no la llibertat de moviment si la proximitat.**
- *No, no la afavoreix en absolut. O sigui que... jo crec que és una de les pitjors coses que han fet. Jo no sé si és qüestió d'educació o ... de lo que sigui.*
- *Ho dic perquè jo estic treballant a Can Gili, allà venen nanos de Can Bassa, de l'altra punta de Granollers... Clar, venen nanos de Can Bassa, jo entenc que et diguin que no volen venir a Can Gili, cony, és a l'altre punta, si tu no tens cotxe o no tens el... a vera si tens la sort de viure per aquí a Roger de Flor i tens el autobús que et passa directe i te'n vas cap allà, doncs encara, però si no tens possibilitat?*
- *La zona única, jo en el cas dels meus fills m'ha anat bé per això perquè han pogut anar al centre que jo volia. Però jo des de que treballo en el cole i ho veig, que hi ha molta gent que no vol venir per això.*
- *Jo crec que això de la zona única, en segons quines escoles, els hi ha anat bé, i en segons quines és lo pitjor que els hi han fet.*
- *Si, jo crec que si. (la proximitat com a criteri per escollir escola). Si no proximitat a casa dels pares, a casa dels avis.*

En el meu cas va ser una miqueta per projecte més que per proximitat, però hi ha gent que si que el tria per això.

Dona 13

Olga Romero, de l'escola Mestres Montaña. (Professora).

La seva situació familiar és casada i amb dos fills. Una nena de 10 anys és qui li va lliurar l'entrevista i fa 5è de Primària i un nen de 6 anys.

PREGUNTA 1

En aquest cas pot conciliar els horaris perquè tant ella com el seu marit son professors i es poden organitzar els horaris. En general creu que no i pensa que si és possible és pel fet de que s'han reduït els horaris laborals o bé algun membre de la llar està aturat.

- **Li és possible conciliar la vida laboral i familiar?**
- *T'explico que som valencians perquè entenguis tota la infraestructura que hem de fer per anar i sobretot per recollir-los, sort d'un amic que 3 dies a la setmana els recull...*
- *Ens és possible perquè ens hem muntat els horaris de manera que sempre a les tardes hi ha un dels dos. Afortunadament som professors i intentem organitzar els horaris, realment treballem en un món on els horaris els intentem flexibilitzar molt, molt, que és una de les avantatges que jo li veig a tot el món de l'educació... afortunadament, ens ho hem pogut muntar...*
- **I en general, creu que els horaris laborals permeten a una família compaginar les tasques.**
- *Jo crec que avui en dia no. Avui en dia si hi ha aquesta conciliació és pel tema de... s'ha reduït els horaris de les persones desafortunadament. Hi ha moltes persones que treballen mitja jornada... i això ajuntat amb alguna persona de la família que no treballa, doncs això ajuda.*
- *També veus molts avis que van per als nens, però han anat desapareixent i han anat apareixent una altre vegada... els pares... i els nens han guanyat en aquest sentit.*

PREGUNTA 2 i 3

La seva filla va acompanyada habitualment. Puntualment torna de l'escola sola, va a comprar a prop de casa però puntualment. Creu que encara és massa petita i innocent per deixar-la anar sola i la zona on viuen la detecta com conflictiva. No faria cap diferenciació per gènere, tot i utilitzar el transport públic la seva filla mai l'ha agafat sola.

- **Habitualment el seu fill o filla va sol o sola als llocs, és a dir, va sol/a l'escola, a comprar, a jugar, amb amics, etc..?**
- *Alguna vegada li he permès tornar sola a casa del cole, alguna vegada...*
- *La deixo sortir a comprar el pa i tornar ràpidament a casa i estic patint..., intento no demostrar-li, però estic patint...*

- *Si que alguna vegada puntualment ha anat a comprar el diari o a comprar el pa, puntualment, però diria que està com a 100 metres de casa el més llunyà.*
- *Normalment no va sola mai... perdona, aquest any a 5è i 6è entren abans i entre ells s'han muntat... van recollint amics, conforme el que viu més lluny va recollint a la resta...*
- *Al principi li vam comentar que hauria d'anar ella sola perquè el seu germà entra mitja hora després i no podíem... però després ella es va començar a organitzar amb els seus amics...*
- **Per quina raó el deixa o no el deixa?**
- *...tot i que no m'agrada massa perquè el barri on vivim (viuen al costat del carrer Colom), és un carrer molt conflictiu, conflictiu no..., no passa res però veus molta gent pel carrer...*
- *Tot i que a mi m'agrada que ella surti i passi per aquell carrer perquè penso que l'han de conèixer com a nena del barri, no m'agrada que vagi sola..., i em costa molt... deixar-la anar sola.*
- *Jo penso que amb 10 anys no té edat encara per decidir... no es queda mai sola en el parc, sempre tenim una lluita perquè alguna amiga es queda sola en el parc..., jo penso que amb 10 anys encara és molt promte, afortunadament és molt innocent... molt innocent encara i... se li ha de parar una mica.*
- *... no estic massa tranquil·la en aquest sentit (desplaçaments llargs).*
- **I si fos nen?**
- *Si, jo... si, si, si (rotund). Jo penso que seria el mateix, ara per ara el petit és molt més trasto i jo penso: "aquest no el deixo sol... ni vamos" (riu). La trobo a ella molt més madura, però no és perquè sigui una nena sinó perquè és de bona pasta, que a la primera...*
- **Sobre si la deixa o no utilitzar transport públic.**
- *Agafem tren i autobús, intentem sempre caminar... però ella sola mai, mai.*

PREGUNTA 4

Ella pensa que a la edat de la seva filla gaudia de menys llibertat perquè feia esport tots els dies i no tenia gaire temps lliure i opina que estava més controlada. No té clar sobre si abans hi havia més o menys seguretat, creu que ara amb tanta informació que hi ha potser hi ha més por. Opina que abans hi havia menys accidents que ara.

- **Quins aspectes destacaria quan vostè tenia la edat del seva filla, en relació a la seva pròpia llibertat de moviments (anar a l'escola, al parc, a jugar, etc...)?**
- *Jo no tenia més llibertat, el que passa es que també és veritat que quan jo era petita, vivia en un bloc d'edificis que eren quatre i tenien un pati comú a baix. Això permetia el fet de baixar a jugar, però sempre dins d'una zona tancada..., això potser era una mica més gran que ella.*
- *Jo quan tenia la seva edat vaig tenir una beca d'esport i cada tarda, cada tarda feia esport. Cada tarda em venien a recollir-me i em portaven a un complex*

- esportiu i feia esport, i clar feia de 17 a 21h, arribava a casa i havia de fer deures, per tant, no tenia massa temps.*
- *Arribar els caps de setmana i estava molt controlada, em costava molt sortir, fins i tot..., jo crec que vaig començar a sortir quan anava ja a la Facultat, potser alguna tarda també al institut però molt poques vegades... i no estem parlant de 10 anys.*
 - *Amb 10 anys suposo que els meus pares ho tenien solucionat i jo no tenia necessitat de sortir els caps de setmana perquè ja em veia amb els amics tots els dies a la tarda....*
 - *Jo crec que estava molt controlada... no podia sortir per la nit fins a la facultat... jo penso que estava molt més controlada que ella.*
 - **Sobre seguretat, abans hi havia més?**
 - *No ho tinc massa clar, potser no ho percebia tant com es pot percebre ara. No sé... ara hi ha més por en general... a tot, potser abans també...*
 - *Jo crec que ara estem tots més mentalitzats a que pot passar alguna cosa i anem amb més por... però no podem viure així....*
 - *El carrer Colom desgraciadament veus molta gent que esta a les 15, a les 16 a les 17h de la tarda, a les 18 a les 19h a les cantonades a les portes del bar i tu dius: "que no tenen res a fer"... i això és un problema, perquè et parlen i no saps que t'estan dient perquè no entens el idioma...*
 - *... la meva filla ho nota quan passa per allà,(carrer Colom), no em diu res però m'agafa més fort, això vol dir que alguna cosa pensa que li pot passar...*
 - **Sobre accidents de trànsit i infants. Si abans hi havíem més o menys?**
 - *Jo crec que indubtablement hi havia menys perquè no hi havia tant de cotxes. No ho havia pensat mai, però la meva percepció es que hi havia menys.*

PREGUNTA 5

Comenta la possibilitat de fer una iniciativa de portar els infants i que aprenguin poc a poc a moure's sols. No creu que es necessiti més policia però si més carrils bici. Sobre seguretat vial no sap si la seva filla l'ha fet però pensa que hauria de ser més experimental.

- **Quins aspectes creu que ajuden o que poden ajudar a facilitar la llibertat de moviments dels infants? Podria fer una valoració, crítica o positiva.**
- *Abans hi havia com unes parades per als nens que suposo que ara ja no funcionen...*
- *Era molt bona idea posar com una mena de carril per anar al cole. És molt complicat, sé que és molt complicat tenir persones que estiguin en punts concrets... per ajudar-los a anar sols.*
- *Si han d'agafar transport públic per anar d'una punta a l'altra de Granollers, el tema d'acompanyament també a dins dels autobusos...*
- *...organitzar alguna xarxa de coneixement d'anar recollint nens i portar-los o a una biblioteca o a la porxada i tenir-los una mica controlats...*

- *Jo no crec que es necessiti més policia, no veig que els nens es sentin més protegits, si que a la ronda de Granollers..., jo crec que respecten molt els semàfors els cotxes però potser la presència de la policia ajuda a que parin.*
- *Han tret els carrils bicis de Granollers, és una pena, és una pena total. Nosaltres l'aprofitàvem, jo crec que un carril bici que pugui arribar als coles, no a tots, però que comencin per algun, seria perfecte, perquè seria molt important per a la mobilitat dels nens.*
- **Respecte a la educació vial que reben els infants, sobre si és suficient o no?**
- *No sé si l'han fet, no tinc constància, si l'ha fet i no m'ha explicat res es que poca cosa li ha quedat sincerament... el que estaria bé ja no és que el policia hi vagi sinó muntar alguna cosa de dir: anem a veure, anem a veure la carretera, anem a veure aquest perill...,*
- *Jo penso més en portar-los allà on hi ha perill i que ho vegin directament, més experimental, les coses quan les manipules queden més...*

PREGUNTA 6

En el seu cas la proximitat els va acabar de decidir, proximitat i que els hi agradés el centre. Pensa que si van al més proper també els amics que fan son veïns. Pensa que afavoreix sempre i quan vagin al més proper.

- **Proximitat com a criteri per a seleccionar escola.**
- *En el nostre cas va ser la proximitat. Vam visitar els coles que ens agradaven, tant pròxims com més llunyans, i al final ens vam decidir per aquest perquè ens va semblar bé i era proper, llavors vam pensar que si algú ens havia d'ajudar per portar-los no podiem fer que hagi d'agafar l'autobús i anar a l'altre punta de Granollers, seria molt egoista.*
- *Ens va agradar i també per la proximitat, les dues coses, però la proximitat ens va acabar de decidir, evidentment.*
- *També vam pensar que si anaven al més proper, i van amb companys que viuen a prop de casa després a l'hora de trobar-se en el parc del darrere de casa, era molt més fàcil per a ells relacionar-se, perquè si va a l'altre punta de Granollers i torna a casa i quan sortim al parc no coneix a ningú doncs és un altre handicap més i que els aïlla.*
- **Sobre la zona única per triar escola i si afavoreix o no la llibertat de moviments i la proximitat.**

El tema de la zona única serveix per donar l'oportunitat als pares de triar qualsevol cole. Pel tema de si afavoreix o no, afavoreix que estiguis a prop de casa perquè tens el entorn amb el que conviuràs dins del cole i fora del cole.

Dona 14

Vanessa Alexandre de l'escola Pau Vila.(Equador).

La seva situació familiar és casada i amb quatre fills. La major, amb 11 anys és qui li va lliurar l'enquesta cursant 6è de Primària.

PREGUNTA 1

Pot conciliar els horaris perquè treballa en una empresa d'un familiar i el seu horari i el del seu marit el poden combinar. En general creu que si que els treballs permeten aquesta conciliació.

- **Li és possible conciliar la vida laboral i familiar?**
- *Si, menos mal porque trabajo en una empresa de la familia y yo me pongo el horario.*
- *Mi marido también trabaja aquí y si yo no puedo él viene, nos lo combinamos como podemos.*
- **I en general, creu que els horaris laborals permeten a una família compaginar les tasques.**
- *Umm..., sí. En el trabajo que estaba antes no porque tenía un horario que no me lo permitía, pero siempre ha estado él (marit) y esa facilidad para poder ir...*

Jo li vaig replantejar la pregunta sobre si en general ho permeten més enllà del seu cas particular i em va dir que si.

PREGUNTA 2 i 3

La seva filla va acompanyada a tot arreu, no fa res sola. Si va a comprar sola és perquè la pot veure. Les seves experiències negatives de petita fan que acompanyi sempre que pot als seus fills. No faria distincions per gènere i no ha anat mai sola en transport públic.

- **Habitualment el seu fill o filla va sol o sola als llocs, és a dir, va sol/a l'escola, a comprar, a jugar, amb amics, etc..?**
- *Nunca, a jugar con los amigos... nunca.*
- *A comprar... tenemos enfrente un Dia que ... si quiere algo pues baja y yo la estoy viendo por la ventana... y es lo máximo que baja.*
- *Cuando vivíamos aquí en el barrio (Can Gili) alguna que otra vez venía sola pero yo la veía... pero quedar con las amigas por ahí, nunca.*
- **Per quina raó el deixa o no el deixa?**
- *Yo creo que por lo que he pasado..., por eso no me gusta que ella vaya sola. Yo cuando estaba en tercer grado, unos 8 años, me tocaba irme sola y tenía que coger dos autobuses porque mi madre trabajaba y siempre pasaba miedo...*

- ... porque a veces si alguien se me acercaba más de la cuenta o algo y entonces..., más que nada por ese trauma, porque a veces me agarraban del brazo y me jalonaban y yo hacía bulla... mis hijos no van a andar solos.
- Yo es que... no sé. Más que por la seguridad vial, más por su propia seguridad, lo que pasa es que he visto tantos casos por la tele... niños desaparecidos y esto... creo que yo me he creado un trauma... yo le digo a veces a ella que hasta la universidad la voy a llevar (riu).
- ...este año que empezará el instituto su padre le dice que si no la lleva él la llevo yo... sola no. Aunque ella lleva su móvil de todas maneras, uno nunca sabe... entonces preferimos evitar... al menos si podemos,
- ... ya que podemos, pues lo hacemos, más que por las mañanas hace frío, pues su padre la sube en coche..., tratamos de facilitarle la vida... no sé más adelante.
- ... yo creo que tengo mucho miedo con esto de los coches porque a veces la gente no se da cuenta de que son niños que van a cruzar y no se paran a mirar a los lados, ellos van a su camino y como son tan pequeños y pasan entre medio de los coches... no se los ve... entonces...
- Ella podría irse porque hay muchos niños de su edad que se van solos y ella me dice a veces: “Mamá yo puedo andar sola“ y yo le digo: “pero es que prefiero evitarlo”.
- **I si fos nen?**
- Sí, igual porque tengo dos niñas y dos niños y después de ella va su hermano con 8 años y a veces él me dice que sus compañeros bajan solos hasta la plaza y yo le digo vale te espero en la sombrita...
- **Sobre si el deixa o no utilizar transport públic.**
- No, no, que va. Nunca..., incluso hubo un día la semana pasada que no pudimos venir a buscarla y le pedí a una amiga que viniera a buscarla...

PREGUNTA 4

L'entrevistada declara tenir més llibertat que la seva filla a la mateixa edat, degut a que la seva mare treballava, era divorciada, i ella anava sempre sola tot i no agradar-li. Sobre seguretat creu que ara es pitjor i destaca l'accés a Internet i possibles agressors a través de la xarxa. Sobre accidents opina que ha millorat respecte a quan era petita.

- **Quins aspectes destacaria quan vostè tenia la edat del seu fill o filla, en relació a la seva propia llibertat de moviments (anar a l'escola, al parc, a jugar, etc...)?**
- Yo sí, tenía más libertad que ella... incluso su padre también, él se iba solo, pero es que en mi país es distinto... mi madre trabajaba todo el día y a mí me tocaba irme sola y regresarme sola y... no me gustaba (riu)..
- ... ya cuando me pusieron el expreso, de donde yo vivía a donde tenía que coger el autobús y donde me dejaba hasta la escuela tenía que andar... y era duro.

- **Sobre seguretat, abans hi havia més o menys?**
- *No lo sé la verdad. Al menos aquí, claro, yo vine con 17 años, pero ves cada loco por carretera...*
- *... es que ese es mi miedo, la gente que te puedes encontrar por la calle, entonces..., yo creo que antes no se hablaba tanto de estos temas, ahora de un tiempo acá siempre lo mismo, que un niño ha sido raptado o algo...,*
- *Yo pienso que ahora hay más porque está el peligro del Internet que se dan muchos casos de pederastas que se hacen pasar por niños y les piden fotos y luego los chantajea y pienso que ahora es peor.*
- **Sobre accidents de trànsit i infants. Si abans hi havia més o menys?**
- *Yo creo que cuando era pequeña había más porque antes no estaba muy señalizada las carreteras..., en eso sí que se ha cambiado, se ha mejorado. En eso sí que se ha mejorado, sí (riu).*

PREGUNTA 5

Comenta que caldrien més semàfors amb botó i que la policia quan va no es col·loqui al final de la pujada a l'escola sinó a baix on creuen els nens i van ràpid els cotxes. Sobre educació vial opina que s'ha de realitzar des de petits i potser abans. Comenta una iniciativa que realitzen en Equador per tal que els infants aprenguin a conèixer i respectar les senyals.

- **Quins aspectos creu que ajuden o que poden ajudar a facilitar la llibertat de moviments dels infants? Podria fer una valoració, crítica o positiva.**
- *Más semáforos de estos que puedes clicar para que ... puedas pasar.*
- *Más policías porque..., cuando vuelven a poner policías aquí a la hora de entrar los niños al cole yo pienso que se deben poner en la subida que es donde los niños cruzan y los coches van rápidos no aquí arriba en las vallas.*
- **Respecte a la educació vial que reben els infants, sobre si és suficient o no?**
- *No, yo creo que deberían enseñar a todos, desde los más pequeños y fuese bueno que hicieran comisiones, en mi país se hacen, a ciertos niños se les da el chalequito y les dan el Stop o el Pase, acompañados de algún adulto que los está vigilando para que ellos aprendan a respetar las señales, más que nada.*
- *En quinto como que son muy grandes y no te harán caso. Si les quieres enseñar algo a los niños es mejor desde pequeños que lo entenderán mejor y lo pondrán más en práctica.*

PREGUNTA 6

En el seu cas la proximitat és el factor més important per escollir, creu que qui vol aprendre ho fa on sigui. Si afavoreix o no, no ho sap.

- **Per escollir l'escola del seu fill/a la proximitat va ser el criteri principal o van ser altres? Projecte educatiu, que li agradés...**

- *En mi caso que estuviera cerca era prioritario, porque hace unos años atrás vivía en Montcada y lo tenía lejos y no..., no iba bien, tenía que coger el coche, autobús o caminar 40 minutos. Cuando me cambié y me dieron este cole dije: Esto es la gloria!! (riu).*
- *... yo siempre digo que el que quiere aprender, aprende donde quiera. Aprende donde sea, aunque sea el peor colegio o instituto, a mí eso me da igual (projecte educatiu o famés)*
- **Creus que la zona única afavoreix la llibertat de moviments dels infants?**
- *... pues no sé, la verdad, ... no sé qué decirte.*

Dona 15

Dra. Victoria Montoro, escola Granullarius.

La seva situació familiar és casada i amb tres fills. La major té 14 està cursant 3r d'ESO, la mitjana 11 anys qui li va lliurar l'entrevista està cursant 6è de Primària (11anys) i el petit té 5 anys.

PREGUNTA 1

No li es possible en el seu cas conciliar horaris i vida familiar i laboral. D'altra banda, en general té la impressió que no es poden conciliar, perquè els horaris escolars acaben abans que la jornada laboral de molts pares i la solució és familiars o cangurs.

- **Li és possible conciliar la vida laboral i familiar?**
- *Home, per nassos ho fas ... La pregunta del milió seria és fàcil o és difícil? És difícil compaginar la vida laboral amb la vida familiar. Cada cas és un món però jo que em dedico a la medicina i que treballo tant a la medicina privada com la pública doncs... encara és més complicat.*
- **I en general, creu que els horaris laborals permeten a una família compaginar les tasques.**
- *La meva impressió general és que no, no t'ho permeten fàcilment... perquè... o sigui... Que els pares abandonin la casa a les 8h del matí o abans i no arribin fins a les 19h de la tarda, no, no permet una conciliació laboral i familiar. Perquè les escoles no acaben a les 18h de la tarda, acaben abans no? Llavors o bé et busques la vida amb familiars o cangurs o... demanar una reducció de jornada per poder anar a buscar als nens a l'escola que puguin fer les seves activitats extraescolars, etc.*

Especifica el dia de l'enquesta. En aquest cas la seva filla gran la que s'encarregarà d'anar a buscar als altres germans.

- *La nostre filla gran, és la que avui farà de cangur. Anirà a buscar el petit a l'escola, la mitjana que juga a handbol doncs la porta una altre mare al pavelló amb un altre nena i així anem... vale... la gran cada vegada fa un paper més de cangur. També té edat per anar tenint responsabilitats... però... no és fàcil.*

PREGUNTA 2 i 3

En general desplaçaments pròxims si que els realitza sola en certa mesura, però més llunyans no. En el cas d'anar a l'escola va fins a casa d'una amiga i la porten en cotxe, en cas que estigui malalta si que va caminant sola fins el col·legi tot i que el té força lluny 25-30 minuts caminant. El principal motiu per no deixar anar sola a la seva filla és la llunyania de l'escola, tot i que si no té més remei la deixa anar. D'altra banda la por a que pateixi una agressió és la seva principal preocupació més que el trànsit o altre tipus.

- **Habitualment el seu fill o filla va sol o sola als llocs, és a dir, va sol/a l'escola, a comprar, a jugar, amb amics, etc..?**

-Mira, ummm... a vera... Ella va sola a l'escola? No habitualment. Per què? Perquè ella... fa un tros sola, ella va a casa d'una nena i aquesta nena l'àvia les porta en cotxe. O sigui fa... no la meitat del trajecte, però si una bona part del trajecte, doncs sola, fins arribar a la casa de la nena. A la tornada al migdia perquè ara ja no es queda a dinar doncs, fa el mateix, la deixen en casa d'aquesta nena i fa un tros del trajecte sola. Ella va a comprar sola? No. Per què? Perquè no tenim botigues a prop, i no tenim la necessitat de que ella vagi a comprar el pa i coses d'aquestes. Ella surt a passejar la gossa al migdia sola? Doncs si, vale. L'any passat quan ella jugava al Granollers, teníem el poliesportiu "el tub" a tres minuts. Ella anava i tornava sola alguna vegada? Doncs és clar que si. Ha anat alguna vegada tot el trajecte sola a l'escola? Doncs si, quan la nena estava malalta ella va i torna sola... si.

- **Per quina raó el deixa o no el deixa?**

- *No té una escola propera al barri, això també és un handicap.*
- *És una qüestió de proximitat, està lluny. A mi el que em fa més por... el trànsit, potser és el que més por m'hauria de fer, i a mi no em fa tanta por. A mi el que em fa més por son les possibles agressions... O sigui, desconfies de la gent.*
- **I si fos nen?**

No declara cap diferència per qüestió de gènere, el seu problema és la llunyania.

- **Sobre si el deixa o no utilitzar transport públic.**

- *No, perquè no pot. Està prohibit, no el poden agafar si són menors de 12 anys. Aquest any, aquest any, fa poc el va agafar sola el autobús, però l'any passat el conductor de l'autobús no la deixava. Tampoc, tampoc... quan ens vam enterar que no podia tampoc vam insistir. La meva filla és menudeta, per tant tampoc aparenta l'edat que té, fàcilment li poden preguntar quina edat té, vale?*
- *Però aquesta si que és una opció que nosaltres ens vam plantejar l'any passat quan va començar a anar amb aquesta nena de que vagi sola en autobús. Però és que no la deixaven anar sola en autobús sola, havia de tenir 12 anys.*

PREGUNTA 4

Pensa que gaudia de més llibertat que no la seva filla. Anaven sola amb el seu germà a l'escola a partir de 3r de primària, fins i tot portaven al seu germà petit a l'escola bressol. Declara que el seu trajecte a l'escola era molt més curt que el de la seva filla.

- **Quins aspectes destacaria quan vostè tenia la edat del seu fill o filla, en relació a la seva pròpia llibertat de moviments (anar a l'escola, al parc, a jugar, etc...)?**
- *La tenia, la tenia, tenia més llibertat. Jo penso que vaig començar a anar sola a l'escola. Bueno anava amb un altre germà meu que era de la mateixa edat i anàvem junts, però de vegades ell anava per un camí i jo per un altre. Jo recordo que a 3r de primària jo ja anava sola, amb el meu germà anàvem sols. Ho recordo perquè aquell any va néixer un altre germà meu i jo recordo arribar a casa i que la meva mare estigués amb el meu germà petit, vale? A 4r no només anàvem sols sinó que portàvem al meu germà petit a l'escola bressol, o sigui que quan ell tenia un anyet o així el portàvem.*
- *O sigui coses que jo ara a la meva filla, a la Júlia no li deixaria que hi anés amb l'Arnau doncs pel carrer, d'anar a l'escola junts, ni molt menys. Jo a l'Arnau el porto a les 8h del matí i no li deixo, vale? Perquè em dona desconfiança ell, el petit, no perquè desconfiï de la gran, ell és un trasto. I nosaltres el meu germà i jo, portàvem al petit a l'escola, que ens venia de pas, eh?*
- *També el trajecte era més curt, 15 minuts màxim anant tranquil·lament eh? vale? o sigui que no és la distància que ha de fer la meva filla.*

Pensa que ara es tendeix més a sobreprotegir als infants que no pas abans, comenta que abans hi havia menys cotxes, era més habitual trobar mares acompanyant als nens a l'escola i trobar amics pel camí

- *Sí, i tant que sí... és una mica tot, eh? (en relació amb sobreprotecció) Jo penso que... a vera el trànsit que hi ha avui dia no és el mateix que hi havia abans. Veure cotxes pel carrer... doncs hi havia pocs.*
- *Hi havia molta més predisposició de que les mares acompanyessin als seus fills a l'escola. La dona no estava tant incorporada en el món laboral i, i ... llavors... la meva mare si que treballava, però pel camí sempre et trobaves més companys i amics que anaven a la mateixa escola i més mares... tu ets senties més protegit, tu no tenies sensació d'estar desprotegit per començar, però molt probablement els meus pares si que tenien aquesta sensació de que estaves com més protegit perquè sabies que en el fons aquest trajecte ho feia molta gent que anava a la mateixa escola i sempre et trobaves algú i entre tothom, tothom es vigilava, no?*
- *Eren carrers no gaire transitats, vale? De cotxes, eren carrers petits i sempre transitats per persones i no de cotxes i jo anava a jugar al carrer sola? Doncs sí. Però fa més anys potser a 2n o 1r de primària ja baixava sola al carrer a jugar, vale?*

Li pregunto si la seva filla ho fa, anar al carrer sola a jugar.

- *No. No ho fa perquè també no hi havien activitats extraescolars. Tu quan acabes l'escola només tenies el carrer per jugar, ja està. Però ara els nens estan... tenen una agenda d'activitats extraescolars que bueno, que van programats.*
- *La societat ha canviat i la nostra percepció del perill també és diferent. Les agressions sempre han existit però potser ara hi ha més informació i aquest excés d'informació potser et dona més inseguretat, no? També fa que es generi tot un cercle viciós, no?protegeixes més del que hauries de protegir, no? La meva filla va sola a l'escola i t'he de dir que quan vaig a la tarda a buscar-les, 2 o 3 dies a la setmana màxim, porto aquesta nena (amb la que va la seva filla), amb una altra àvia que la va a buscar. Aquesta àvia no té cotxe, i les porto i sempre em comenta que la meva filla és molt espavilada, "la necesidad te obliga". Clar aquella nena no va mai sola a l'escola, és impensable que vagi sola a l'escola i la meva ja va sola a l'escola. T'he de dir que en comparació amb la meva filla gran, la Mireia, ella va començar a anar sola en primer d'ESO, i no pas a 6è. També he de dir que no vivíem a Granollers, vivíem a Bigues i anàvem a Granollers a l'escola. O sigui que havien d'anar en cotxe per nassos... o sigui que les situacions són diferents.*

En temes de seguretat i accidents creu que està més relacionat amb el ritme de vida actual, aquest anar amb pressa i accelerats tot el dia.

- **Sobre seguretat, abans hi havia més o menys?**
- *Mira, no ho sé. No sé que dir-te. Abans no hi havia tants cotxes no circulaven tants cotxes pel carrer, vale? També és cert que no hi havia tants semàfors, tants pas de vianants, també penso que el ritme de vida podria ser més tranquil. Ara anem més accelerats, per tant, que un cotxe es salti un semàfor en àmbar o vermell, doncs pot passar, evidentment. Que no es respecti un pas de vianants o es despisti en un moment i no veu que està passant algú quan comença a passar, doncs pot passar... O sigui que hi ha més inseguretat ara? Doncs jo penso que sí, penso que sí que hi ha més inseguretat, però és que el ritme de vida ens porta a això.*
- **Sobre accidents de trànsit i infants. Si abans hi havia més o menys?**
- *Jo no sé quants accidents hi havia abans, però ara si que n'hi han.*

PREGUNTA 5

- **Quins aspectes creu que ajuden o que poden ajudar a facilitar la llibertat de moviments dels infants? Podria fer una valoració, crítica o positiva.**
- *Home, m'agradaria trobar-me més policia pel carrer, eh? M'agradaria, per començar. Un altre, doncs... potser... davant de segons quins passos de vianants doncs, posar més badens d'aquells que són estúpids (irònicament) i t'obliguen a frenar completament, i, i... , evidentment que hi hagués més educació per part de tota la societat. Però això és un exercici que ha de fer cada família, no?*

- *Confiar més en els nostres fills i que s'ajuntin per anar junts a l'escola. Jo aquesta nena (referint-se amb la que va la seva filla), li he dit a alguna de les àvies: "Ja estaria bé que les nenes, i més ara aquest any que fan 6è i l'any que vé doncs faran 1r d'ESO, i que aniran soles segurament, algun dia vagin i tornin soles a l'escola", però no hi ha, doncs... aquesta implicació. De fet uns veïns nostres van a la mateixa escola, però no tenim gaire relació, però els porta o bé el pare, la mare o els avis els venen a buscar. Però estaria bé que la meva filla s'ajuntés amb l'altra nena i anar arrossegant a més. Així serien més bultu, i així si han de passar un pas de vianant és com més evident, no? I, i ... un grup dona més sensació de seguretat.*
- *Més implicació i educació per part de les famílies, més presència policial al carrer, vale?*

Vull matisar sobre presència policial a què es refereix, si vol dir al costat de l'escola o altres aspectes?

- *En general, a mi que la policia estigui al costat de l'escola a mi no em serveix de res. Perquè tot el trajecte que ha de fer, esta desprotegida, i com més a prop de l'escola més segura es trobarà perquè teòricament més trànsit de nens i de mares i pares hi ha, vale?*

Destaca la figura dels avis com un element el qual podria participar en iniciatives relacionades amb la mobilitat degut a que tenen temps lliure.

- *Els avis, que tenen més disponibilitat, vale, que estan jubilats, que tingui esperit de, de ... fer coses noves. Aquí els avis podrien ser una figura molt bona, de que facin de controla... de guies, no?*

Respecte a la educació vial que reben els infants, sobre si és suficient o no?

- *No, hem d'educar primer a les famílies. Hem d'educar primer a les famílies i ja està.*

PREGUNTA 6

Sobre la zona única per triar escola i si afavoreix o no la llibertat de moviments individual dels infants, ho té molt clar, no l'afavoreix i en el seu cas ha canviat a diferents escoles de Granollers i afirma que ara vol proximitat per a l'escola del fill més petit i creu que els hi aniria millor per tenir amics a prop, etc.

- *No, no la afavoreix en absolut. Potser s'hauria d'implantar, per tenir més seny les famílies i ja està, vale? Jo m'he passat tota la vida portant les meves filles a l'escola que estava més lluny de casa, calla, calla, quina burrada!! Ara, actualment si tornés a començar no ho faria així. Buscaria l'escola que estigui més a prop, vale? I també per ells els aniria molt bé, ostres, la majoria de nens viurien per aquella zona, etc.*

- *Si que hi ha famílies que agafen l'escola per proximitat, però n'hi ha d'altres que són bojos com nosaltres que trien l'escola de més lluny, però bueno, tot això és evolutiu perquè jo ara tinc molt clar, després de l'experiència d'altres escoles que hem visitat per diferents motius de què no hi ha cap escola que sigui la ideal i el que et diuen és una cosa i el que es fa és una altra.*

Mira eh..., jo tinc 3 fills, no? I evidentment, a mida que et fas gran i vas experimentant doncs vas madurant i canviant d'idees, vale? I el que per mi era en principi, era molt important, jo que sé l'escola, doncs el ideal d'escola, jo vull aquesta on no m'importaven les distàncies, ara estic canviant d'opinió. Mira saps què? No crec que hi hagi una escola que sigui la més bona, que tingui els millors valors, la millor educació... Mentida, no n'hi ha cap, vale? Perquè no és la primera escola a la que anem, aquesta és la tercera que canviem eh? Totes a Granollers i per diferents motius i, i ... el meu fill que està a P5 i acabarà ara la infantil, la meva intenció és canviar-lo d'escola i posar-lo en una escola que estigui molt a prop de casa. Per què? Perquè jo vull anar a buscar, perquè el pugui anar a buscar caminant, vale? Perquè ell quan vagi a 4r de primària pugui anar sol a l'escola si es necessari. Ja que comenci, doncs a 4rt i sinó a 5è.

Dona 16

Ximena de l'escola Fàtima. (Bolivia).

La seva situació familiar és casada i té 2 filles. La més gran té 11 anys, és qui li va lliurar l'entrevista cursant 5è de Primària i l'altre té 3 anys i totes dues van al mateix.

PREGUNTA 1

L'entrevistada pot conciliar els horaris pel tipus de treball que té, el qual li dona certa flexibilitat. En general no creu que els horaris permetin aquesta conciliació.

- **Li és possible conciliar la vida laboral i familiar?**
- *Por el tipo de trabajo que tengo sí. Precisamente por eso tengo el trabajo que tengo, si tuviera otro, no podría.*
- **I en general, creu que els horaris laborals permeten a una família compaginar les tasques.**
- *No, no. En general creo que no.*

PREGUNTA 2 i 3

La seva filla va sola al col·legi habitualment i fins les 18h de la tarda té horari per sortir. Al parc no hi va perquè queda lluny i ha d'anar caminant. Els motius per deixar-la anar es perquè tot està a prop de casa tot i que els preocupa el trànsit. Ella no fa distincions per gènere però comenta que el seu marit si, si fos nen li donaria més llibertat. Sobre transport públic sola no ha anat mai.

- **Habitualment el seu fill o filla va sol o sola als llocs, és a dir, va sol/a l'escola, a comprar, a jugar, amb amics, etc..?**
- *La mayor sí. Hasta las 18h de la tarde la dejo ir con los amigos o al parque, ya más no. En verano, va a jugar a casa de su amiga que no está lejos de casa y llega a casa a las 19 o 19:30.*
- *A cualquier lugar no, en Canovelles, ella no cruza el puente. Siempre que sea cercano sí. Ella va a comprar, viene al cole, a casa de una amiga que vive a 3 calles de casa.*
- *Al parque sola no, porque esta al aire libre y está más rato... sola, no, no, está andando, así que no, al parque no.*
- **Per quina raó el deixa o no el deixa?**
- *Si está cerca va sola.*
- *He conversado con mi esposo y es el tema de la conducción, no respetan las señalizaciones. No hemos pensado en otro tipo de cosas, que existen no?, pero nuestro temor es siempre ese, la señalización. Por este motivo estoy siempre diciéndole: "aunque vigiles en el semáforo la gente no respeta las señales de tráfico".*
- *Porque de noche ya no la mando pero es por otros peligros. Aquí en Canovelles..., es diferente por la noche. Es más peligroso para ella, más por lo que le pueda pasar que por lo que pueda ver.*
- **I si fos nen?**
- *"... la mandaría a comprar a las 20h, le digo: si fueras hombre te mandaría a comprar, pero como no lo eres ya voy yo*
- *Yo creo que igual, porque mi prima tiene un hijo y tampoco lo manda a comprar... para mí, sea niño o sea niña, sería igual.*
- **Sobre si el deixa o no utilitzar transport públic.**
- *No ha cogido nunca el transporte público, es que como vamos andando a todos los sitios porque no tengo coche..., para lo único que mi hija coge el autobús es para ir al hospital y no va sola... a Granollers, a todos lados vamos andando.*

PREGUNTA 4

L'entrevistada explica que tenia més autonomia perquè vivia en poblets, degut a que el seu pare era enginyer en mines a Bolívia i en aquells pobles tothom va sol. Sobre seguretat opina que tant abans com ara hi havia força inseguretat i pensa que potser ara una mica més. Sobre accidents creu que aquí i ara està millor controlat.

- **Quins aspectes destacaria quan vostè tenia la edat del seu fill o filla, en relació a la seva pròpia llibertat de moviments (anar a l'escola, al parc, a jugar, etc..)?**
- *Allí hay inseguridad (a Bolivia), pero no tanta como aquí. No roban a los niños, tengo amigos de Argentina y quedamos para comer y siempre sale el tema porque tienen una hija de la misma edad que la mía. Cuando conversamos*

- siempre coincidimos que tanto en Bolivia como en Argentina a su edad (11) las cosas no eran así.*
- *Cuando yo tenía 11 años iba sola al parque y me volvía a mi casa a las 12h de la noche. Yo tenía 10 años y mi hermana 9, la cogía de la mano y nos íbamos al colegio que estaba a unos 20 minutos andando de ida y de vuelta.*
 - *Allí nadie respeta las señales de tráfico..., y mi madre no trabajaba, así que podía llevarnos pero no lo hacía. Yo no veía a nadie que sus padres les acompañaran, si acaso los grandes de los pequeños.*
 - *Los niños quizás teníamos más libertad..., supongo que depende también del barrio donde vivías, porque el nuestro era peatonal por tanto salíamos a jugar y todos los niños hasta las 12 de la noche que no nos llamaban los padres para casa.*
 - *Era un pueblo, en la ciudad no sé cómo sería...porque mi padre es ingeniero de minas y siempre vivíamos en las minas, por su trabajo, a parte a él lo conocía todo el mundo y todo allí está zonificado, los maestros aquí, los ingenieros aquí, entonces los niños mismos se relacionan entre ellos.*
 - *Ellas (les filles) siempre están diciendo: “podemos ir al parque”, entonces si no podemos ir con ellas no van.*
 - **Sobre seguretat, abans hi havia més o menys?**
 - *Cuando yo tenía 11 años mi hermano mayor siempre llegaba a casa sin zapatos porque le habían robado, o se había peleado, así que supongo que había inseguridad pero como yo no estaba en la calle a esa hora, o tarde no me pasaba.*
 - *Aquí yo he vivido dos años delante de un bar latino y veíamos cada cosa con mi marido por el cristal, que aquí pienso que es muy peligroso por todo lo que hemos visto, hemos visto de todo, entonces, supongo que es lo mismo pero ahora un poco más que antes.*
 - **Sobre accidents de trànsit i infants. Si abans hi havia més o menys?**
 - *Como te digo, allí no se respetan mucho las señalizaciones y aquí..., no he escuchado a nadie que hayan atropellado a ningún niño aquí, probablemente se haya perfeccionado un poco eso del tráfico.*

PREGUNTA 5

Pensa que més civisme tant de conductors com vianants és bàsic, comenta els agents cívics com a figura que dona seguretat als infants. Sobre educació vial pensa que estaria bé fer-la més continua.

- **Quins aspectes creu que ajuden o que poden ajudar a facilitar la llibertat de moviments dels infants? Podria fer una valoració, crítica o positiva.**
- *Aquí en general, en Canovelles la gente no respetamos, si tenemos que cruzar cruzamos, no como en Barcelona que la gente respeta, no sé si porque es doble*

- vía o son más grandes y tienen miedo a que los coja un coche, o porque la gente está más mentalizada. Como aquí somos tantos inmigrantes extranjeros puede que no estemos acostumbrados a este tipo de reglas o leyes, entonces nos da un poco lo mismo y vamos a nuestro ritmo.*
- *Sinceramente pienso que eso sería un poco soñar, incluida yo..., no creo que eso se pueda corregir.*
 - *... da un poco más de seguridad, a los niños, ir por la calle y ver algún policía. Antes habían estas personas que iban con un uniforme y multaban a la gente que escupe, a la que hace pis..., esas personas dan un poco de seguridad porque se supone que están instruidas o formadas para este tipo de cosas y los niños pueden ir un poco más tranquilos sabiendo que hay gente vigilando un poco por la seguridad de los niños.*
 - *... es que ahora uno no se puede fiar de nada porque se escucha de todo, hasta los que están metidos en religión y todo, y eso que están formados. Las personas si quieren hacer daño lo van a hacer.*
 - **Respecte a la educació vial que reben els infants, sobre si és suficient o no?**
 - *Aquí los niños reciben educación de tráfico, va el policía a dar charlas y están un poco más informados. Mi hija se enoja cuando algún coche gira y no ha prendido los intermitentes y por eso dice: “por eso no podemos ir seguros los niños por la calle, porque la gente conduce así”.*
 - *Yo pienso que depende de los niños también, mi hija se queda mucho con las cosas y supongo que con una es suficiente pero si fuesen cada año refrescando, cada 6 meses o cada tiempo no estaría de más, no? sería positivo para los niños también.*

PREGUNTA 6

En el seu cas la proximitat si que va ser el criteri per escollir escola. No sap si afavoreix o no la zona única.

- **Per escollir l'escola del seu fill/a la proximitat va ser el criteri principal o van ser altres? Projecte educatiu, que li agradés...**
- *Sí, que estuviera aquí a la vuelta. Nunca me he puesto a buscar un colegio por sus extraescolares o otras actividades.*
- *Cuando mi hija entró a P3, el 40% o quizás menos eran españoles, pero ahora en la clase de mi hija no hay ni una española, pero no sé porque se cambian, no sé.*
- **Creus que afavoreix la zona única afavoreix la llibertat de moviments dels infants?**
- *No lo sé, creo que no, pero no estoy segura.*

- *Mi hija cuando le toque el instituto, me voy. Me voy por seguridad, pienso que es más seguro para mi hija, para nosotros, vivir allá que estar aquí.*

- *Mi hija mayor es responsable, pero no deja de ser una niña*