

Cita bibliográfica: Fajardo Magraner, F., Salom Carrasco, J., & Pirtach Garrido, M.D. (2021). Criterios de elección de centro y segregación escolar en la ciudad de Valencia. *Investigaciones Geográficas*, en prensa. <https://doi.org/10.14198/INGEO.19086>

# Criterios de elección de centro y segregación escolar en la ciudad de Valencia

## *School choice criteria and school segregation in the city of Valencia*

Félix Fajardo Magraner<sup>1\*</sup>   
Julia Salom Carrasco<sup>2</sup>   
María Dolores Pitarch Garrido<sup>3</sup> 

### Resumen

El objetivo de este estudio es conocer cuáles son los patrones que intervienen en la elección de centro escolar y detectar los factores sociodemográficos, económicos y de localización que subyacen tras ellos. Para ello, se ha realizado una encuesta a la demanda potencial de los centros públicos que imparten el segundo ciclo de educación infantil en la ciudad de Valencia. Los resultados indican que el principal criterio de elección de centro escolar es la proximidad entre el hogar y el colegio, y que el modo de desplazamiento más utilizado es el peatonal. Sin embargo, los costes de desplazamiento y los medios utilizados están directamente relacionados con las características socioeconómicas de las familias y con la morfología urbana de los barrios en los que se ubican los centros educativos y las residencias de los menores. Además, también existen diferencias de género en el cuidado de los menores y en la tarea de acompañamiento escolar. Por tanto, la elección de centro escolar implica un proceso de segregación que responde a factores demográficos, socioeconómicos y espaciales y que han de ser valorados por los planificadores de la red escolar a fin de garantizar un acceso a la educación pública en condiciones de equidad.

**Palabras clave:** segregación escolar; elección de centro educativo; movilidad escolar; brecha de género; Valencia.

### Abstract

The objective of this study is to discover the patterns that intervene in the choice of school and detect the underlying sociodemographic, economic, and location factors. For this purpose, a survey has been carried out on the potential demand for secondary school places in the city of Valencia. The results show that the main criteria for choosing a school is the proximity between home and school. In addition, the most common way of travelling is by foot. However, this research reveals that travel costs and the means used to complete the school journey are directly related to the socioeconomic characteristics of the families and the urban morphology of the neighbourhoods. Furthermore, gender differences exist in the care of minors and in the school accompaniment task. For these reasons, the choice of school implies a process of segregation that responds to demographic, socioeconomic, and spatial factors. These processes must be valued by the school network planners to guarantee access to public education in equitable conditions.

**Keywords:** school segregation; choice of college; school mobility, gender gap; Valencia.

1 Instituto Interuniversitario de Desarrollo Local. Departamento de Geografía. Universitat de València, España. [Felix.Fajardo@uv.es](mailto:Felix.Fajardo@uv.es).

\* Autor para correspondencia

2 Instituto Interuniversitario de Desarrollo Local. Departamento de Geografía. Universitat de València, España. [Julia.Salom@uv.es](mailto:Julia.Salom@uv.es)

3 Instituto Interuniversitario de Desarrollo Local. Departamento de Geografía. Universitat de València, España. [María.Pitarch@uv.es](mailto:María.Pitarch@uv.es)

## 1. Introducción

Los equipamientos educativos son instalaciones deseables de uso ordinario que generan externalidades positivas en el entorno en el que se ubican y poseen una serie de características propias que pueden condicionar la atracción o la repulsión que ejercen sobre su demanda potencial. Algunas de estas características son la distancia entre el centro escolar y el lugar de trabajo o del hogar, el horario, la titularidad y los equipamientos o la calidad percibida de la enseñanza. Además, la elección del centro educativo también está directamente condicionada por el sistema de asignación escolar vigente en cada territorio. Tanto los criterios de elección de centro como los sistemas de asignación escolar guardan una relación directa con las posibilidades de accesibilidad espacial y temporal a los centros educativos y pueden ser factores explicativos de procesos de segregación escolar (Andersson, Malmberg y Östh, 2012).

En España, la asignación del alumnado de nuevo ingreso a los centros escolares subvencionados con fondos públicos se realiza básicamente mediante dos sistemas. El primero de ellos se conoce como el modelo de Distrito Escolar y consiste en dividir el término municipal en varios sectores o distritos asignándoles a cada uno de ellos al menos un centro escolar. En este sistema los alumnos obtienen una mayor puntuación en el proceso de baremación para la obtención de plaza escolar si eligen aquellos colegios que han sido asignados al distrito escolar en el que se ubica su lugar de residencia. Así pues, en aquellos colegios en los que la demanda supera a la oferta de plazas, el hecho de residir en el distrito asignado a dichos centros puede ser determinante para la obtención de la misma. La segunda vía se conoce como el Sistema de Distrito Único o de Libre Elección. En este modelo los alumnos pueden solicitar plaza en cualquier colegio del término municipal, independientemente de su lugar de residencia. En España, la elección de uno u otro sistema de asignación es competencia de las Comunidades Autónomas. Actualmente, en la Comunidad Valenciana (zona del ámbito de estudio) se aplica el modelo de Distrito Escolar atendiendo a lo dispuesto en el Decreto 40/2016, de 15 de abril, del Consell, por el que se regula la admisión en los centros docentes públicos y privados concertados que imparten enseñanzas de Educación Infantil, Educación Primaria, Educación Secundaria Obligatoria y Bachillerato.

Cada uno de estos dos modelos tiene defensores y detractores, fundamentalmente por las posibilidades de elección de centro que implican. En un entorno urbano caracterizado por la segregación socioeconómica, dichas posibilidades pueden suponer una profundización en dicha segregación o, al contrario, una posibilidad de favorecer la mezcla social y la igualdad de oportunidades.

Por ejemplo, los defensores del distrito único argumentan que este sistema produce un aumento de la competitividad entre los distintos colegios a fin de incrementar la captación de estudiantes, hecho que propicia un aumento de la calidad de la educación; es decir, la competencia entre los distintos colegios hace que estos mejoren o incrementen sus servicios a fin de diferenciarse del resto de colegios y atraer a un mayor volumen de alumnado. Asimismo, algunos autores defienden que con el sistema de libre elección se mitiga la segregación escolar (Tooley, 1997; Lindbom, 2010), ya que los alumnos pueden acceder a cualquier centro con independencia de las condiciones socioeconómicas y demográficas de su zona de residencia.

Para otros investigadores, el sistema de distrito único aumenta la segregación escolar, ya que no todos los alumnos disponen de los mismos recursos ni de las mismas posibilidades reales de elección (Andrada, 2007; Barthón y Monfroy, 2010; Östh, Andersson y Malmberg, 2013; Murillo, Belavi y Pinilla, 2018), de modo que se beneficia a la población con más recursos, mejor cualificada e informada. Del mismo modo, los resultados obtenidos en algunos estudios (Manzo, 2013; Millington, Butler y Hamnett, 2014; François, 2002) afirman que existen una serie de factores sociales, económicos y geográficos que influyen en la elección escolar y que cuestionan seriamente el principio de libertad de elección de centros.

Atendiendo a las variables geográficas, diversos autores (Andre-Bechely, 2007; Poupeau y François, 2008; Andersson *et al.*, 2012); establecen que la distancia entre el centro escolar y el hogar actúa como factor limitante de las posibilidades de elección de centro, ya que la distancia recorrida para acceder a un servicio está fuertemente condicionada por las características demográficas, socioeconómicas y locacionales de la demanda (Sang, O'Kelly y Kwan, 2011; Chen, *et al.*, 2011).

Según Andersson *et al.* (2012), existen dos factores geográficos que van a influir en la elección del centro escolar. Por una parte, está el capital relacional que hace referencia a la capacidad que tienen los alumnos para sufragar los gastos atribuibles al desplazamiento entre el hogar y el centro escolar, de modo que aquellos alumnos que poseen un mayor capital relacional tienen una mayor capacidad para elegir el

centro escolar al que desean acudir, o, dicho de otro modo, tienen mayores posibilidades de accesibilidad locacional. Por otra parte, está el capital posicional, que alude a las oportunidades que ofrece el entorno local tanto en lo referente a la calidad de los centros escolares cercanos al lugar de residencia como en lo relativo a la percepción positiva o negativa que la población asocia a las distintas zonas de la ciudad. Según este estudio, a priori, los inmigrantes parten de un menor capital posicional debido al desconocimiento del proceso de elección de centro o bien por las barreras lingüísticas y culturales, de modo que su capacidad de elección es menor. Además, existen diferencias respecto a la distancia recorrida en función del origen de los inmigrantes. Los autores también señalan que los inmigrantes extranjeros recién llegados tienden a recorrer mayores distancias que aquellos que llevan más tiempo residiendo en el país debido a la concentración de recursos de aprendizaje lingüístico en determinados centros educativos que se ubican en puntos concretos de la ciudad, hecho que denota una evidente falta de equidad espacial en la distribución de estos recursos. Por otra parte, las minorías étnicas visibles tienen cierta tendencia a la concentración, por lo que las distancias que recorren son menores.

Otro de los factores que influyen en la distancia recorrida es la capacidad económica de los padres (Hofflinger, Gelber y Cañas, 2019). Aquellos padres sujetos a ayudas sociales tienen un menor capital relacional, de modo que tienden a matricular a sus hijos en centros cercanos a su lugar de residencia. Del mismo modo, el nivel educativo de los padres también ejerce cierta influencia sobre la distancia recorrida entre el colegio y el hogar, de modo que los alumnos procedentes de familias cultas tienden a recorrer mayores distancias para acceder a los centros escolares. No obstante, en aquellas zonas donde existe una elevada concentración de estudiantes pertenecientes a familias con un elevado nivel de estudios, la tendencia a alejarse del lugar de residencia disminuye, ya que, por lo general, en la zona encuentran colegios que cumplen las expectativas de los padres (Andersson et. al, 2012;).

Por tanto, todo ello conduce, tal y como afirman diversos expertos (Valenzuela, Bellei y De Los Ríos 2010; Gortázar, Mayor y Montalbán, 2020), a la existencia de una fuerte correlación entre la segregación escolar y la segregación residencial, de modo que, en ocasiones, los procesos de segregación residencial que se producen en los barrios en los que se ubican los centros escolares pueden ejercer un papel determinante en la composición social de los centros educativos.

Otros investigadores (Holme, 2002; Poupeau, François, y Couratier, 2007) establecen que la información que los padres obtienen de los distintos colegios por las redes familiares y de amistad tiene una mayor influencia en la elección de centro que el currículo, las características del colegio, los test de calidad o las visitas al centro educativo, hecho que contribuye a aumentar la segregación social en los centros educativos (Manzo, 2013).

Por tanto, de acuerdo con estos autores, la elección del centro escolar depende de factores individuales, familiares, sociales, y espaciales que propician que el sistema de libre elección no pueda garantizar que todos los alumnos tengan las mismas oportunidades para acudir a aquellos centros que desean, ya que los estudiantes procedentes de familias con pocos recursos económicos y/o culturales tienen la capacidad de elección mermada y tienden a realizar desplazamientos más cortos, produciéndose así un aumento de la segregación escolar. Si el lector desea profundizar más en estas cuestiones puede consultar el monográfico que la revista *Urban Studies* dedica al estudio de la segregación escolar en las ciudades contemporáneas (Boterman, Musterd, Pacchi, y Ranci, 2019).

Cabe señalar que la controversia sobre la segregación escolar que puede conllevar la asignación de los niños a las escuelas se debe a que la oferta no es igual en todas ellas, sino que existen diferencias, al menos percibidas, en la calidad de la enseñanza y de los equipamientos. Por otra parte, es necesario considerar que los estudiantes son menores que necesitan acompañamiento, tanto en la llegada al centro escolar como en la salida, lo que supone que los horarios de los servicios escolares necesitan acomodarse a los horarios de los acompañantes o viceversa, no a los de los estudiantes. Todo ello tiene una implicación muy clara sobre el concepto de accesibilidad. Tradicionalmente, la accesibilidad a los equipamientos o servicios se ha medido desde la perspectiva del lugar. Esta perspectiva mide la accesibilidad en términos de proximidad espacial a los servicios entre la residencia o el trabajo y no tiene en cuenta aspectos como los horarios de los equipamientos y el tiempo disponible de los usuarios (Neutens, Delafontaine, Scott y De Mayer, 2012). No obstante, en la actualidad, la sociedad hace un uso intensivo del tiempo y un uso extensivo del espacio, de modo que la toma de decisiones sobre la asignación de estudiantes a centros escolares debería migrar desde el tradicional enfoque espacial hacia un nuevo enfoque basado en las posibilidades personales de acceso y elección (Miller y Shaw, 2001). Así pues, no basta con que un centro

educativo se encuentre a una distancia determinada del hogar, sino que, además, dicho centro debe tener un horario compatible con el desarrollo de las actividades obligatorias de los responsables de realizar la tarea de acompañamiento escolar. Analizar cuáles son las preferencias horarias de la población, así como la posible existencia de patrones diferenciados en función de sus características sociodemográficas (como el género), puede aportar información muy relevante para los planificadores de la red escolar.

En resumen, en la elección del centro escolar intervienen múltiples factores demográficos (nacionalidad, etnia, etc...), socioeconómicos (ingresos del hogar, nivel de estudios de los progenitores, etc...), políticos (sistema de libre elección, sistema de distritos escolares etc...) y geoespaciales (localización de los colegios, domicilios y lugares de trabajo, horarios laborales y escolares, etc...) que influyen tanto en los criterios y preferencias de elección de centro escolar (proximidad, calidad de la enseñanza, equipamientos...) como en el modo de acceso a los mismos. En el ámbito español, existen pocos estudios empíricos dedicados al análisis de los criterios de elección de centro escolar por parte de las familias. Por ello, el objetivo de este trabajo consiste en conocer cuáles son las pautas y las variables que intervienen en la elección de centro escolar, así como detectar los elementos que subyacen en dichas decisiones y que pueden derivar en procesos de segregación escolar. Para ello, se ha realizado una encuesta a la demanda potencial de los centros públicos que imparten el segundo ciclo de educación infantil y el primer ciclo de primaria en la ciudad de Valencia. A partir de los resultados obtenidos en la encuesta se pretenden corroborar dos hipótesis:

1. Los centros escolares ofrecen un servicio de proximidad y, por tanto, el criterio de elección prioritario para la mayoría de los padres y madres es el de cercanía entre el hogar y el centro escolar.
2. Pese a lo establecido en la hipótesis 1, existen diferencias significativas en los criterios de elección y en las pautas de movilidad escolar en función del nivel socioeconómico de los progenitores.

Los resultados y las conclusiones obtenidas en el presente estudio pueden contribuir a mejorar la planificación de la red escolar, ajustándola al comportamiento real de la demanda potencial, y pueden ayudar a conocer y mitigar los procesos de segregación que se esconde tras la elección del centro escolar. Además, los resultados también servirán para corroborar o refutar, de una manera empírica, la existencia de patrones de segregación socioeconómica y/o residencial vinculados a la elección de centro escolar en la ciudad de Valencia y que han sido comentados de manera teórica en el presente apartado.

## 2. Metodología

### 2.1. Área de estudio

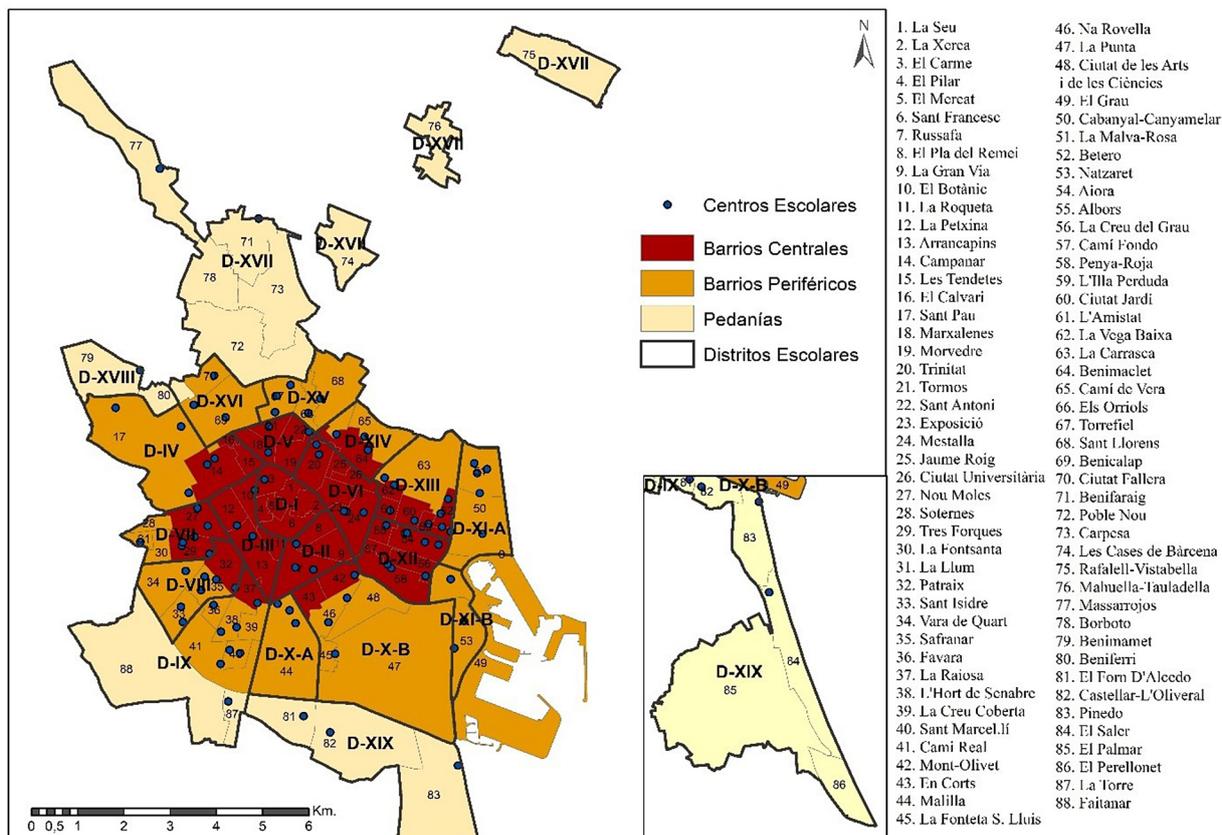
El área de estudio del presente trabajo es la totalidad del término municipal de Valencia. El municipio está dividido en 606 secciones censales que se agrupan en 88 barrios, que a su vez conforman 19 distritos administrativos. La estructura física y sociodemográfica de los barrios y distritos es bastante heterogénea, de modo que existen algunas diferencias físicas, demográficas y socioeconómicas entre las distintas unidades espaciales. En términos de política educativa la ciudad se divide en 19 distritos escolares de los que dos de ellos se subdividen en dos zonas más, de modo que el municipio queda compuesto por un total de 21 zonas educativas (Figura 1). Los distritos escolares coinciden en gran medida con los distritos administrativos, si bien introducen algunos cambios con el objetivo teórico de conformar un sistema de elección con una relación oferta-demanda más equilibrada.

El municipio cuenta con 169 centros públicos que imparten el segundo ciclo de educación infantil y/o educación primaria. Estos centros presentan un patrón de distribución espacial disperso, ya que, al tratarse de un servicio público, en su localización prima el criterio de equidad y justicia espacial, de modo que es posible encontrar algunos centros que se ubican en algunas pedanías y distritos periféricos donde la escasa demanda potencial provoca que estas zonas no resulten atractivas para los centros privados y concertados.

Por otra parte, si se atiende a la morfología urbana de los barrios, se observan notables diferencias entre los barrios centrales, los barrios periféricos y las pedanías. Los barrios centrales se ubican en torno al casco histórico del municipio y cuentan con una elevada densidad de población y de servicios urbanos. En cambio, los barrios periféricos son los que conforman el perímetro exterior del compacto urbano y, generalmente, presentan densidades de población inferiores a las de los barrios centrales y cuentan con una menor dotación de servicios. Finalmente, las pedanías son pequeños núcleos de población que se

encuentran dispersos y separados del núcleo urbano principal. En estas unidades, las densidades de población y la oferta de servicios urbanos son muy inferiores a las de los barrios centrales y periféricos y en ellas existe mucha edificación dispersa.

Figura 1. Distritos escolares, colegios públicos y barrios del municipio de Valencia



Fuente: Oficina de Estadística y Oficina Municipal de Escolarización del Ayuntamiento de Valencia. Elaboración propia

## 2.2. Diseño de la encuesta y explotación estadística

Con el objetivo de conocer los factores que subyacen en las pautas de elección de centro escolar se ha realizado una encuesta a las madres, padres o tutores legales de los niños y niñas escolarizados en el segundo ciclo de Educación Infantil y en el primer ciclo de primaria de los centros escolares públicos del municipio de Valencia. El cuestionario cuenta con 26 preguntas (cerradas y abiertas) que se estructuraron en cuatro bloques (Anexo I). Las preguntas del primer apartado versan sobre el vínculo personal de la persona encuestada con el menor y, además, buscan determinar quién es la persona encargada de realizar la tarea de acompañamiento escolar. El segundo bloque contiene cuestiones relacionadas con los criterios y preferencia de elección de centro escolar. El tercer apartado se destina a preguntas relacionadas con la accesibilidad espacio-temporal a los colegios (preferencias y compatibilidades horarias, duración del trayecto escolar, modos de desplazamiento, etc...). Finalmente, el cuarto apartado tiene por objetivo conocer las características demográficas y socioeconómicas de las personas encuestadas (nacionalidad, nivel de estudios, ingresos del hogar, etc...).

El universo de la encuesta se compone de un total de 13 950 alumnos matriculados en los 92 centros públicos que imparten el segundo ciclo de Educación Infantil o el primer ciclo de Educación Primaria en el curso 2017-2018. La encuesta se ha realizado durante el periodo de enero a junio del año 2018 a los padres o a las madres de los alumnos del segundo ciclo de Educación Infantil y del primer ciclo de Educación Primaria de los centros escolares que han autorizado la realización de la encuesta.

Se ha considerado un universo finito y se ha realizado un muestreo no aleatorio intencional. En primer lugar, se ha seleccionado un conjunto de centros escolares en función de sus características (titularidad,

equipamientos, servicios ofertados) a fin de obtener una muestra representativa de la diversidad de colegios. Además, también se ha tenido en cuenta la localización espacial de los centros a fin de valorar si las características físicas y socioeconómicas de los barrios condicionan el comportamiento de los padres y de las madres durante el proceso de elección. Así pues, atendiendo a estos criterios se ha seleccionado un total de 6 Colegios Públicos de Educación Infantil y Primaria (CEIP) que presentan unos valores medios de equipamientos y servicios, y que se encuentran ubicados en barrios con distintas condiciones socioeconómicas y de trazado urbano (centro, periferia, pedanía). El número de alumnos y alumnas matriculadas en estos 6 centros ha permitido obtener una cantidad de respuestas suficiente para que los resultados de la encuesta sean significativos. En concreto, la muestra estudiada está formada por un total de 284 encuestas. Así pues, los resultados obtenidos en la Encuesta son representativos para las personas que tienen hijos e hijas matriculados en el segundo ciclo de Educación Infantil y en el primer ciclo de Educación Primaria en los CEIPs de la ciudad de Valencia y presentan un margen de error del  $\pm 5,8\%$  (para  $pq=0,5$ ) a un nivel de confianza del 95%. Cabe señalar que el nombre de los centros que han participado en el estudio tiene carácter confidencial, tal y como han solicitado los mismos, ya que la asociación de algunos resultados a colegios concretos puede alterar el comportamiento de la demanda futura y/o las percepciones de las familias que acuden a dichos centros.

Respecto a las características demográficas y socioeconómicas de los encuestados cabe señalar que, de las 284 encuestas, un 79,9% han sido respondidas por mujeres y un 20,1% por hombres. Este hecho apunta a un posible desequilibrio por razón de sexo en algunas tareas relacionadas con la educación y el cuidado de los menores, como puede ser el acompañamiento escolar. Además, cabe destacar que un 87,1% poseen nacionalidad española, frente a un 12,9% que tienen nacionalidad extranjera. Esta proporción se sitúa en torno al porcentaje de extranjeros del municipio de Valencia para el año 2018 (12,8%). Respecto al nivel de estudios, destaca el elevado porcentaje de personas con educación superior (estudios universitarios), ya que éste se sitúa por encima del 50,5%. Asimismo, el 74,9% de la población encuestada se encuentra trabajando, sobre todo a jornada completa (57,6%) y solamente un 15,8% está buscando trabajo. Finalmente, cabe señalar que un 28% de los encuestados acude a centros ubicados en los barrios centrales del municipio, el 42,9% en barrios periféricos y el 29,1% en una pedanía.

Los datos obtenidos en la encuesta han sido analizados mediante el uso del programa estadístico IBM SPSS Statistics 24. A partir de las respuestas obtenidas se han calculado las frecuencias y algunos estadísticos descriptivos básicos como porcentajes y medias que han permitido realizar una descripción básica de las características demográficas y socioeconómicas de la muestra, así como establecer el valor relativo de cada categoría dentro de cada una de las variables analizadas.

Además, también se han construido diversas tablas de contingencia bidimensionales con el objetivo de estudiar las relaciones entre las distintas variables estudiadas. Para medir el grado de relación existente entre las distintas variables se ha utilizado la prueba de Chi Cuadrado ( $\chi^2$ ) propuesta por Pearson (1911), ya que este test permite determinar si las variables analizadas son dependientes o independientes entre sí. Concretamente se ha analizado el grado de dependencia existente entre distintas variables demográficas (sexo y nacionalidad), socioeconómicas (estudios, nivel de ingresos, situación laboral), de preferencias de elección de centro, de morfología urbana (tipología de barrios y características de los barrios), de horario (tipo de jornada escolar, ampliación horaria, compatibilidad horaria) y de distancia y tiempo (real, ideal, máximo) empleados para realizar el trayecto escolar. En el apartado de resultados se comentan todas aquellas asociaciones en las relaciones entre las variables son estadísticamente significativas, es decir, en las que el valor de  $\chi^2$  es inferior a 0,05.

Finalmente, cabe señalar que también se ha calculado la distancia existente entre los hogares de los encuestados y los colegios en los que se encuentran matriculados los menores. Para ello, mediante el uso de un Sistema de Información Geográfica, se ha calculado la ruta más corta a partir de la red de calles del municipio de Valencia. Cabe señalar que en este cálculo no se han tenido en cuenta las direcciones de circulación del tráfico rodado, de modo que estas distancias están asociadas a los desplazamientos peatonales.

### 3. Resultados

#### 3.1. Accesibilidad y preferencias de elección de centro escolar

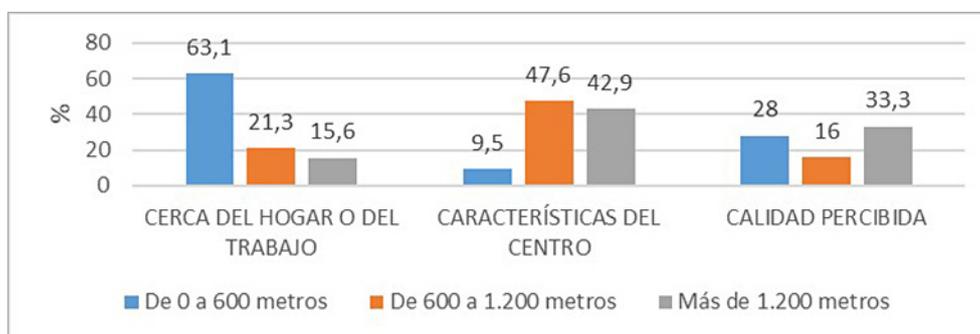
El principal criterio que se valora al elegir el centro educativo al que acuden los menores es la cercanía al hogar o al trabajo, ya que más de un 70% de los encuestados alegan que este fue el principal motivo

que guio la elección del centro escolar. Otros criterios con menor peso proporcional son la calidad percibida de la enseñanza (15,3 %) y las características físicas del centro (servicios y equipamientos) (13,8 %). Por tanto, el criterio de cercanía al hogar o al trabajo es, sin duda, el principal motivo de elección de centro escolar.

Este hecho queda constatado cuando se aborda el estudio de la accesibilidad a los centros educativos. Así pues, el 48,60 % de los encuestados residen a menos de 600 metros del centro escolar al que acuden los menores, mientras que un 25,70 % vive a una distancia de entre 600 y 1.200 metros y el 25,70 % restante reside a más de 1.200 metros del centro escolar en el que están matriculados los menores (Figura 12). Estos datos reflejan nuevamente, que la educación es un servicio de proximidad, ya que cerca del 75 % de sus usuarios residen a menos de 1.200 metros de su centro escolar.

Como cabría esperar, la distancia recorrida entre el centro escolar y el hogar presenta diferencias significativas en función del motivo de elección del centro (Figura 2). Dentro del grupo de personas que priorizaron el criterio de proximidad destacan aquellas que realizan recorridos inferiores a los 600 metros (63,1 %). Sin embargo, al cambiar de criterios de elección se produce un aumento importante de la distancia recorrida. Un claro ejemplo de ello lo protagonizan aquellos encuestados que han priorizado la calidad percibida del centro, donde más de un 56 % realiza trayectos superiores a los 1.200 metros.

Figura 2. Distancia entre el hogar y el centro escolar en función de los motivos de elección



Resultado de la prueba Chi Cuadrado:  $X^2(4) = 35,722$ ;  $p < 0,000$ .

Fuente: Encuesta de pautas de movilidad y de elección de centro escolar. Elaboración propia

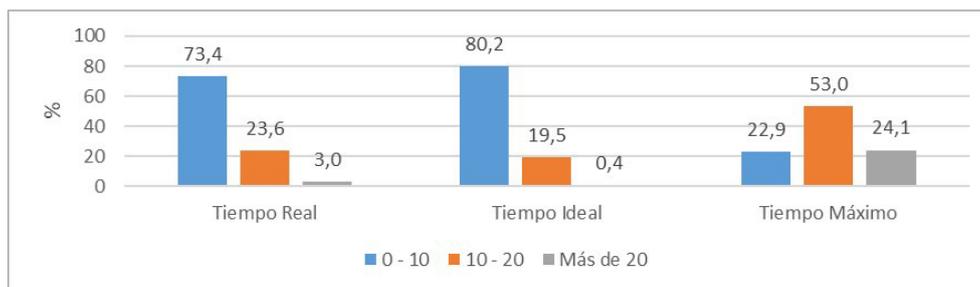
Respecto a la duración de los trayectos, cabe señalar que el tiempo medio del trayecto para llevar a los menores al centro escolar es de 9 minutos y 38 segundos. Este tiempo se sitúa en torno al tiempo medio que los encuestados consideran como deseable, que es de 9 minutos y 8 segundos. Finalmente, la media del tiempo máximo que los encuestados están dispuestos a invertir en el trayecto escolar se sitúa en los 18 minutos y 14 segundos, siendo prácticamente el doble que el tiempo considerado como ideal.

En la Figura 3 se muestra la distribución porcentual de las respuestas relativas al tiempo real dedicado al trayecto escolar, al tiempo ideal y al tiempo máximo. Como se puede observar, la mayoría de los encuestados dedican menos de 10 minutos a esta tarea, mientras que solamente un 3 % dedica más de 20 minutos. Si se comparan estas cifras con las del tiempo ideal se puede afirmar que, en general, los tiempos reales se ajustan a los tiempos ideales, ya que para un 80 % de los encuestados el tiempo ideal del trayecto escolar se sitúa por debajo de los 10 minutos. Finalmente, en cuanto al tiempo máximo que los encuestados están dispuestos a invertir en el desplazamiento escolar, existe una distribución de respuestas más equilibrada; si bien más del 75 % de los encuestados establece el umbral máximo de desplazamiento por debajo de los 20 minutos. No obstante, resulta destacable el elevado porcentaje de encuestados que estarían dispuestos a realizar trayectos superiores a los 20 minutos, si se tiene en cuenta el escaso peso que esta categoría tiene en las respuestas relativas al tiempo real y al tiempo ideal. Probablemente, este hecho se deba a que la educación es un servicio necesario y fundamental que ejerce un papel determinante en el desarrollo de los menores y que, por tanto, el acceso a este servicio justifica desplazamientos hacia centros escolares percibidos como de mayor calidad, que exceden con creces al tiempo que se considera como ideal.

Finalmente, en el análisis de la accesibilidad resulta pertinente analizar cuáles son los medios de transporte que se utilizan para realizar el trayecto escolar. Un primer análisis de los resultados de la

encuesta muestra que existen pautas de movilidad diferenciadas entre los desplazamientos realizados para acceder al centro escolar y los realizados por otros motivos. Por un lado, en la movilidad urbana por motivos generales predomina el uso del transporte privado (34,2 %), seguido muy de cerca por el transporte público (31 %). Además, un importante porcentaje de los encuestados (18,9 %) hace un uso combinado del transporte público y privado en función del trayecto que deseen realizar (Figura 4). Asimismo, las dimensiones de la ciudad de Valencia propician que existan trayectos urbanos que sean poco asumibles desde la movilidad peatonal, hecho que explica, al menos en parte, el bajo porcentaje de encuestados que solamente se desplazan a pie por el municipio (13,9 %).

Figura 3. Tiempo real, ideal y máximo destinado a realizar el trayecto escolar. En minutos

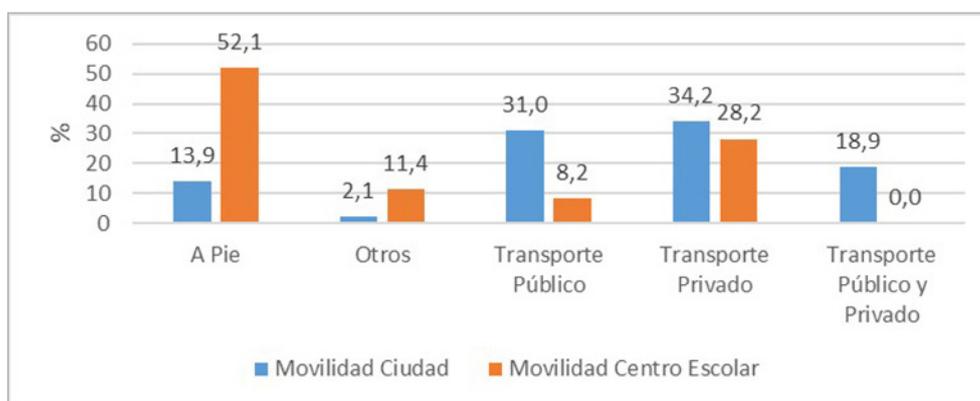


Fuente: Encuesta de pautas de movilidad y de elección de centro escolar. Elaboración propia

Por otro lado, como ya se ha comentado, la cercanía es el principal factor que determina la elección del centro escolar y, por tanto, es lógico que en el trayecto escolar predomine ampliamente la movilidad peatonal (52,1 %) frente al resto de modos de desplazamiento. En segundo lugar, se encuentra el uso del transporte motorizado privado (28,2 %), seguido de otros medios de transporte como las bicicletas y los patinetes (11,4 %). Finalmente aparece el uso del transporte público (8,2 %). El escaso uso del transporte público en el trayecto escolar puede estar relacionado con los tiempos de espera para usar dicho servicio, ya que estos pueden ser un inconveniente a la hora de realizar trayectos cortos, que se pueden hacer andando.

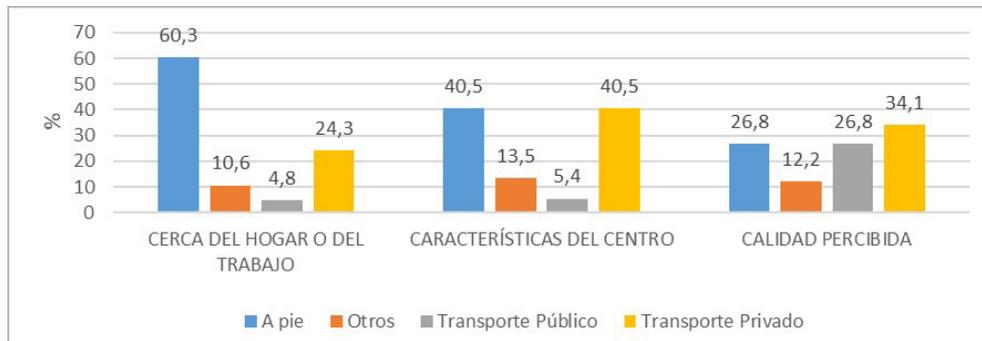
Entre aquellos que eligieron el centro escolar basándose en la cercanía al hogar o al trabajo predomina la movilidad peatonal (60,3 %) ya que, como se ha visto anteriormente, este grupo es el que recorre una menor distancia e invertía menos tiempo en el trayecto escolar (Figura 5). En cambio, el peso de la movilidad peatonal desciende entre aquellos que basaron la elección del centro en sus características y servicios (40,5 %) y, sobre todo, entre los que la basaron en la calidad percibida de la enseñanza (26,8 %). Este descenso del peso de la movilidad peatonal está relacionado con el incremento de las distancias y del tiempo de desplazamiento como consecuencia de basar la elección del centro educativo en criterios alternativos a la proximidad. Este hecho se traduce en un aumento del uso de medios motorizados, especialmente del vehículo privado. Por último, es importante mencionar el peso que adquiere el transporte público entre aquellos que optaron por basar la elección de centro en la calidad percibida de la enseñanza.

Figura 4. Medios de transporte utilizados para realizar el trayecto escolar y para desplazarse por la ciudad



Fuente Encuesta de pautas de movilidad y de elección de centro escolar. Elaboración propia

Figura 5. Medios de transporte utilizados para realizar el trayecto escolar en función del criterio de elección del centro educativo

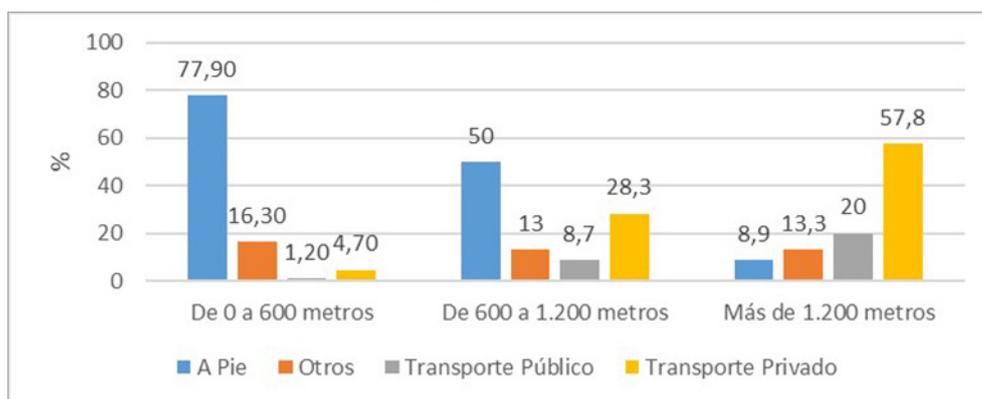


Resultado de la prueba Chi Cuadrado:  $X^2(6) = 32,496$ ;  $p < 0,000$ .

Fuente: Encuesta de pautas de movilidad y de elección de centro escolar. Elaboración propia

Por último, cabe señalar la existencia de diferencias significativas respecto al medio de transporte utilizado para acudir al centro escolar en función de la distancia entre el hogar y el colegio. Un 77,90 % de los encuestados que residen a menos de 600 metros de su centro educativo acuden andando y únicamente un 5,9 % utiliza medios motorizados para realizar este trayecto (Figura 6). Sin embargo, a medida que aumenta la distancia disminuye el número de encuestados que realizan el trayecto escolar andando de modo que entre los 600 y los 1.200 metros esta opción es elegida por un 50 % de los encuestados, mientras que a partir de los 1.200 metros el porcentaje decae hasta el 8,9 %. En cambio, el aumento de las distancias implica un aumento del uso de otros medios de transporte motorizados, especialmente de los vehículos privados. De este modo, un 28,3 % de los encuestados que residen a una distancia de entre 600 y 1.200 metros utilizan el transporte privado para realizar dicho trayecto, mientras que este porcentaje se eleva hasta el 57,8 % en el caso de los que residen a más de 1.200 metros. Del mismo modo, el transporte público gana protagonismo a medida que se incrementa la distancia, siendo utilizado por el 8,7 % de los encuestados que residen a una distancia de entre 600 y 1.200 metros y por el 20 % de los residentes a más de 1.200 metros del centro escolar.

Figura 6. Medios de transporte utilizados para realizar el trayecto escolar en función de la distancia entre el hogar y el centro educativo



Resultado de la prueba Chi Cuadrado:  $X^2(6) = 74,926$ ;  $p < 0,000$ .

Fuente: Encuesta de pautas de movilidad y de elección de centro escolar. Elaboración propia

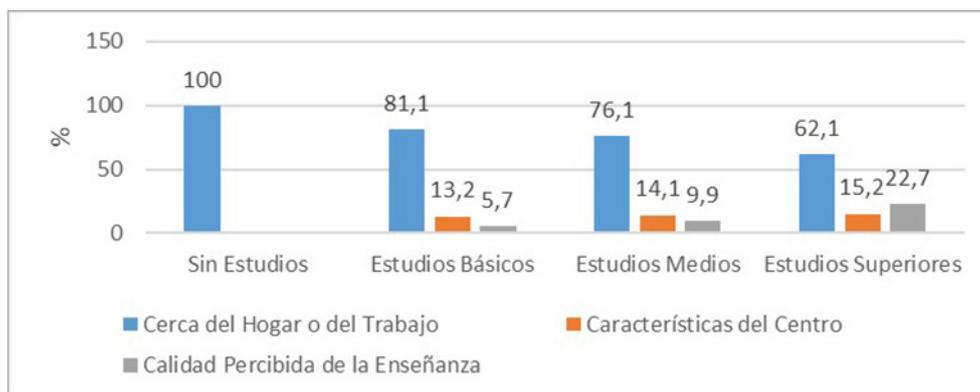
### 3.2. Patrones de segregación socioeconómica y elección de centro escolar

Como se ha visto en el apartado anterior la proximidad es el principal criterio de elección de centro educativo y la movilidad peatonal es el modo de desplazamiento prioritario para realizar el trayecto escolar. No obstante, el presente estudio ha permitido detectar diferencias significativas en los criterios de elección y en las pautas de movilidad de los encuestados en función de distintas variables demográficas y socioeconómicas como la nacionalidad, el nivel de estudios y el nivel de ingresos del hogar. Esta diferencia

de comportamiento entre los distintos grupos sociales puede derivar en procesos de segregación escolar vinculados, principalmente, al estatus económico.

Así pues, cabe señalar que el nivel de estudios de los padres influye de manera significativa en los motivos de elección del centro escolar, así como en el tiempo máximo que se está dispuesto a invertir en el trayecto escolar (Figuras 7 y 8). Todos los encuestados sin estudios han basado la elección del centro en el criterio de proximidad, mientras que, al aumentar el nivel de estudios, aparecen otras razones, como las características de los equipamientos y servicios que ofrecen los centros educativos y la calidad percibida de la enseñanza, que explican la elección de centro escolar. El criterio de cercanía, aunque sigue siendo el prioritario, pierde importancia relativa a medida que se incrementa el nivel de estudios y las familias están dispuestas a invertir más tiempo en el trayecto escolar.

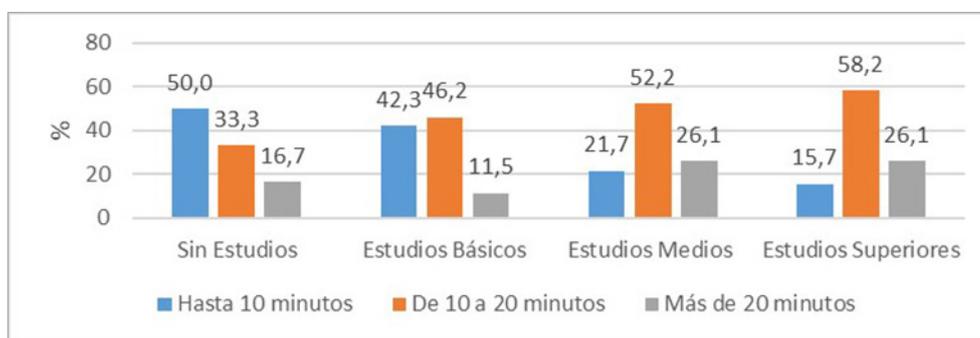
Figura 7. Motivos de elección del centro educativo en función del nivel de estudios



Resultado de la prueba Chi Cuadrado:  $X^2(6) = 14,933$ ;  $p = 0,021$ .

Fuente: Encuesta de pautas de movilidad y de elección de centro escolar. Elaboración propia

Figura 8. Tiempo máximo que se está dispuesto a utilizar para realizar el trayecto escolar en función del nivel de estudios



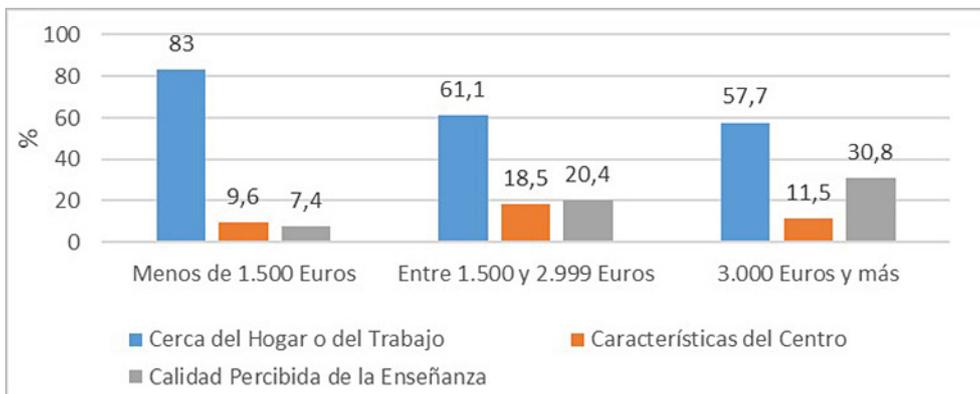
Resultado de la prueba Chi Cuadrado:  $X^2(6) = 18,759$ ;  $p = 0,005$ .

Fuente: Encuesta de pautas de movilidad y de elección de centro escolar. Elaboración propia

El motivo de elección del centro escolar también guarda diferencias significativas en función del nivel de ingresos del hogar de los encuestados (Figura 9). En todos los grupos de ingresos del hogar predomina nuevamente el criterio de proximidad, aunque, del mismo modo que sucede en el caso del nivel de estudios, este criterio pierde importancia a medida que aumenta el nivel de ingresos. Al aumentar el nivel de ingresos, adquieren mayor relevancia otros aspectos como los equipamientos y servicios de los centros educativos y, sobre todo, como la calidad percibida de la enseñanza.

Los modos de transporte utilizados para realizar el trayecto escolar también varían en función de los ingresos del hogar. Al aumentar los ingresos del hogar disminuye el porcentaje de encuestados que realizan el trayecto escolar a pie y aumentan otras modalidades como el uso del transporte público y el uso de otros medios como el bus escolar (Figura 10), ya que las familias con rentas más altas están dispuestas a recorrer mayores distancias para acceder a los centros escolares, hecho que implica un aumento del uso de medios de transporte motorizados.

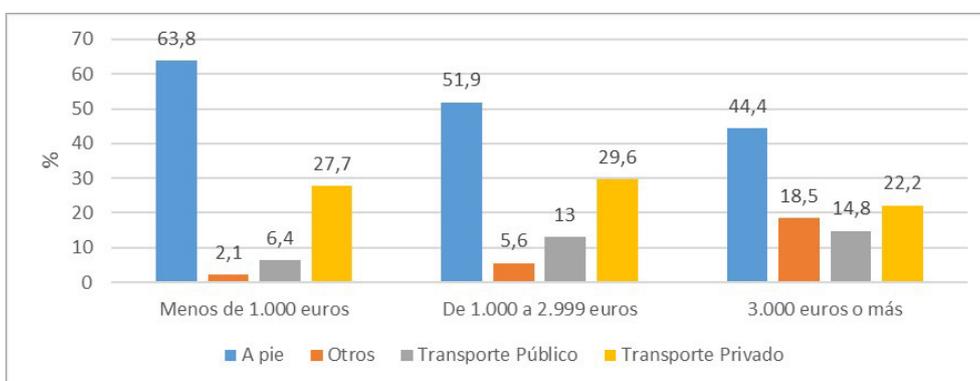
Figura 9. Motivos por los que se ha elegido el centro educativo en función del nivel de ingresos del hogar



Resultado de la prueba Chi Cuadrado:  $X^2(4) = 14,337$ ;  $p = 0,006$ .

Fuente: Encuesta de pautas de movilidad y de elección de centro escolar. Elaboración propia

Figura 10. Medios de transporte utilizados para realizar el trayecto escolar en función del nivel de ingresos del hogar

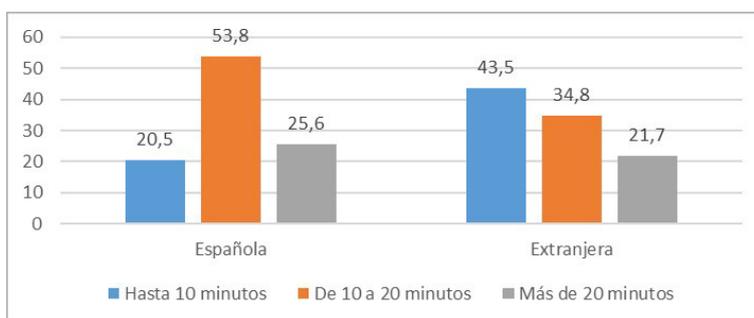


Resultado de la prueba Chi Cuadrado:  $X^2(6) = 14,375$ ;  $p = 0,026$ .

Fuente: Encuesta de pautas de movilidad y de elección de centro escolar. Elaboración propia

Finalmente, cabe mencionar que la población extranjera establece un tiempo máximo de desplazamiento inferior al de la población con nacionalidad española, de modo que un 43,5 % de los encuestados con nacionalidad extranjera considera que el trayecto escolar debe tener una duración máxima de 10 minutos frente a un 20,5 % de los españoles (Figura 11).

Figura 11. Tiempo máximo que se está dispuesto a utilizar para realizar el trayecto escolar en función de la nacionalidad



Resultado de la prueba Chi Cuadrado:  $X^2(2) = 6,044$ ;  $p = 0,049$ .

Fuente: Encuesta de pautas de movilidad y de elección de centro escolar. Elaboración propia

Por tanto, en la accesibilidad y en la elección de centro escolar intervienen factores relacionados con el nivel de estudios, la renta del hogar y la nacionalidad, elementos que, a priori, presentan una estrecha relación entre sí. Así pues, al aumentar el nivel de estudios y la renta del hogar el criterio de proximidad,

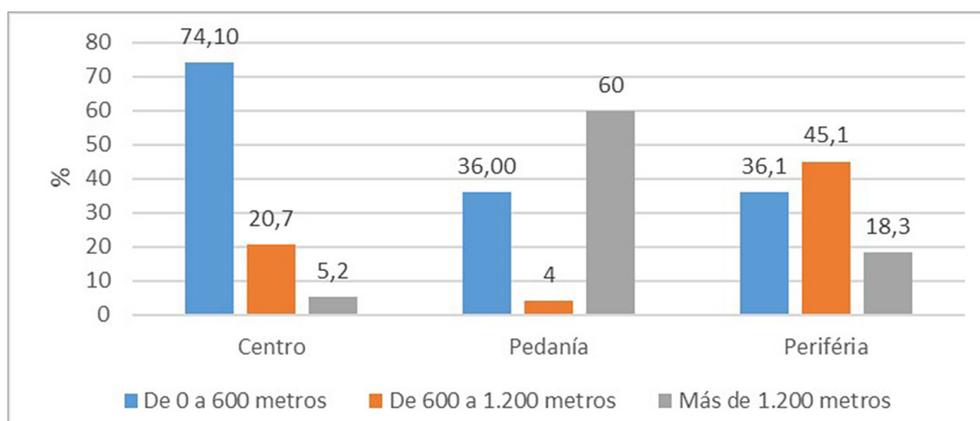
pese a ser todavía muy importante, va perdiendo peso relativo frente a otros ítems como las características del centro y, sobretudo, la calidad percibida de la enseñanza. La disminución de la importancia del criterio de proximidad hace que aumente el tiempo que se está dispuesto a emplear en realizar el trayecto escolar, hecho que se traduce en un descenso de la movilidad peatonal en aras de otros medios como el vehículo privado, dado que la distancia recorrida y, por tanto, la duración del trayecto, aumenta.

### 3.3. Patrones de segregación residencial y elección de centro escolar

El principal factor que influye en la accesibilidad y en la elección de centro escolar es la cercanía entre el colegio y el hogar de los menores. Es posible encontrar diferencias significativas en cuanto a la distancia existente entre el hogar y el centro escolar en función de la morfología urbana de los barrios en la que se ubican los centros escolares.

Los encuestados que acuden a centros escolares ubicados en los barrios centrales del municipio residen más cerca del centro escolar que las personas que acuden a los centros localizados en los barrios periféricos y, sobretudo, que las que acuden a colegios emplazados en las pedanías (Figura 12). De este modo, un 74,10 % de los encuestados que acuden a un centro escolar ubicado en un barrio central residen a menos de 600 metros del colegio, mientras que en el caso de los barrios periféricos y de las pedanías este porcentaje decae hasta el 36 %. Conforme crece la distancia al centro de la ciudad, aumenta también el porcentaje de niños que viven a más distancia de su colegio. En el caso de los barrios periféricos, destaca el porcentaje de encuestados que residen a una distancia de entre 600 y 1.200 metros del centro escolar (45,1 %), mientras que en el caso de las pedanías la mayoría de los encuestados (60 %) reside a más de 1.200 metros del centro escolar al que acuden. Además, en el caso de las pedanías destaca el escaso porcentaje de gente que reside a una distancia de entre 600 y 1.200 metros (4 %), muy inferior al de personas que viven a una distancia menor de 600 metros (36 %). Este hecho se explica por la morfología urbana de estas demarcaciones. En las pedanías existe un núcleo compacto de población en el que, normalmente, se ubican los servicios esenciales como los centros educativos. En este pequeño núcleo urbano las distancias a recorrer son muy reducidas, hecho que explica que el porcentaje de encuestados que residen a menos de 600 metros sea relativamente elevado. No obstante, también existen muchas viviendas dispersas que se encuentran separadas de los núcleos poblacionales por distancias considerables. Por tanto, en estos enclaves poblacionales existen básicamente dos situaciones contrapuestas respecto a la distancia entre el hogar y el centro escolar: distancias inferiores a los 600 metros para los residentes en el núcleo urbano de la pedanía (36 % de los encuestados), frente a distancias superiores a los 1.200 metros para los residentes en viviendas dispersas por la huerta (60 % de los encuestados).

Figura 12. Distancia entre el hogar y el centro escolar en función del tipo de trama urbana



Resultado de la prueba Chi Cuadrado:  $X^2(4) = 65,517$ ;  $p = 0,000$ .

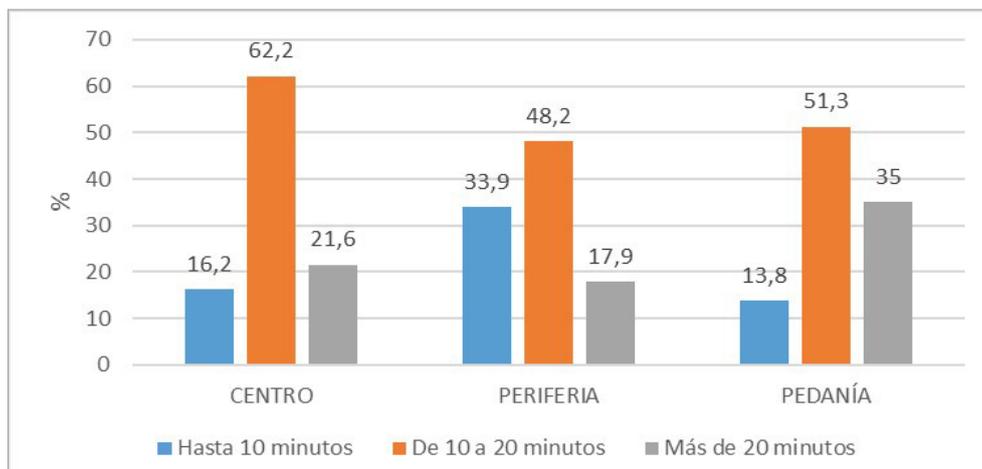
Fuente: Encuesta de pautas de movilidad y de elección de centro escolar. Elaboración propia

Asimismo, el tiempo máximo que se está dispuesto a invertir en realizar el trayecto escolar también guarda relación con la trama urbana del barrio en la que se ubica del centro educativo. El tiempo máximo es mayor en las pedanías (Figura 13). Como ya se ha comentado, estos enclaves están desconectados del continuo urbano de la ciudad y tienen núcleos de población dispersa y viviendas aisladas por toda la

huerta. Este hecho, junto a la existencia de una menor combinación de transporte público disponible y de un menor número de equipamientos escolares cercanos, obliga a sus habitantes a asumir tiempos de desplazamientos mayores a los del resto de los encuestados.

Cabe mencionar que los encuestados que acuden a centros ubicados en las periferias son los que menos tiempo están dispuestos a invertir en el trayecto escolar. En parte, este hecho puede quedar explicado por el nivel de ingresos del hogar. En la periferia existe un volumen importante de hogares con ingresos inferiores a los 1.000 euros y, como se ha visto anteriormente, estos hogares son los que menos tiempo máximo están dispuestos a invertir en el desplazamiento escolar.

Figura 13. Tiempo máximo que se está dispuesto a utilizar para realizar el trayecto escolar en función de la trama urbana del barrio donde se ubica el centro educativo

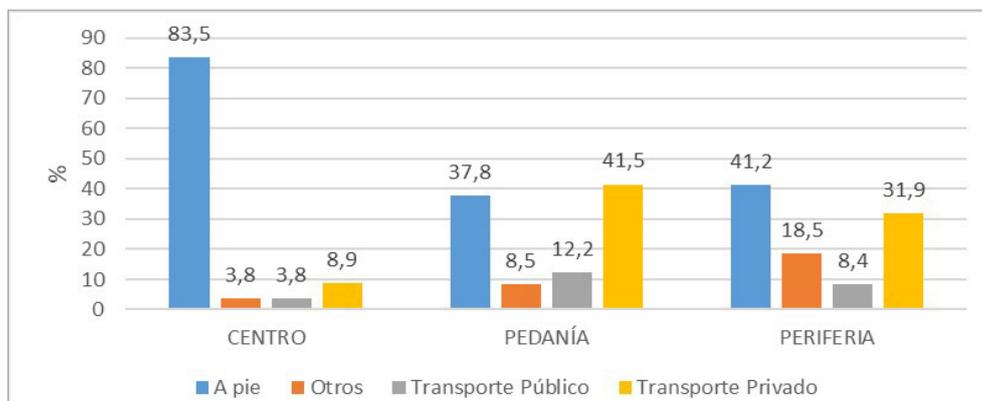


Resultado de la prueba Chi Cuadrado:  $X^2(4) = 17,958$ ;  $p = 0,001$ .

Fuente: Encuesta de pautas de movilidad y de elección de centro escolar. Elaboración propia

En los barrios céntricos existe un claro predominio de la movilidad peatonal (83,5 %), ya que la red viaria favorece los desplazamientos andando y penaliza la utilización de otros medios de transporte como los vehículos privados, especialmente durante las horas punta del día (Figura 14). Por otra parte, en los barrios periféricos también predomina la movilidad peatonal (41,2 %), aunque el uso del vehículo privado adquiere una mayor relevancia (31,9 %). En los barrios periféricos se incrementa el uso de otros medios de transporte como la bicicleta o el patinete. Por último, en las pedanías la movilidad peatonal (37,8 %) se ve superada por el uso del vehículo privado (41,5 %). Como ya se ha comentado, en estas zonas existen viviendas aisladas de los núcleos poblacionales y sin acceso a medios de transporte público, motivo por el que se incrementa el uso de vehículos privados a motor.

Figura 14. Medios de transporte utilizados para realizar el trayecto escolar en función del nivel de ingresos del hogar



Resultado de la prueba Chi Cuadrado:  $X^2(6) = 64,493$ ;  $p < 0,000$

Fuente: Encuesta de pautas de movilidad y de elección de centro escolar. Elaboración propia

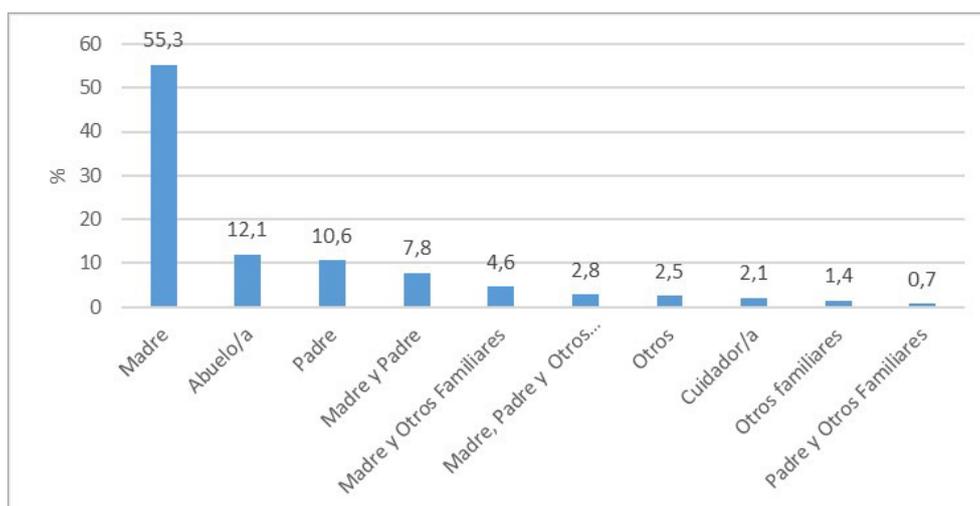
Por tanto, la trama urbana del lugar de residencia del menor y/o de ubicación del colegio condiciona la accesibilidad a los centros escolares. Además, como se ha visto en los apartados anteriores, existen diferencias significativas en cuanto a la nacionalidad de la población. La población extranjera tiende a concentrarse en los barrios periféricos, donde el parque de viviendas tiene un precio inferior al de los barrios centrales, mientras que rehúyen instalarse en las pedanías, ya que son zonas alejadas de los principales servicios y nichos de trabajo de la ciudad y requieren de un mayor gasto de dinero y tiempo en desplazamientos cotidianos, que, a menudo, deben realizarse en vehículo privado. Por todo ello, la tipología de trama urbana de los barrios en los que se ubican los centros escolares y/o residen los menores puede ser uno de los factores explicativos de los procesos de segregación escolar vinculados a situaciones previas de segregación residencial.

### 3.4. Accesibilidad escolar y brecha de género

La actividad educativa se presta en un espacio y en un horario determinado, y requiere de un desplazamiento previo del menor que, generalmente, transcurre desde su hogar hasta el centro educativo donde se va a desarrollar la jornada escolar. En el caso de los alumnos de Educación Infantil y Primaria, dada su corta edad, el trayecto escolar precisa del acompañamiento de una persona adulta. Así pues, el acceso de un menor a un centro escolar está condicionado, además de por la presencia de centros escolares con plazas disponibles, por la existencia de centros educativos que posean un horario compatible con las actividades obligatorias del responsable de acompañar al menor. Por tanto, en el análisis de la accesibilidad a los centros educativos resulta fundamental estudiar las características sociodemográficas y las preferencias y disponibilidades horarias de las personas encargadas de realizar el acompañamiento escolar.

El estudio de las características sociodemográficas de estas personas evidencia la presencia de diferencias significativas en función del género. El análisis de las frecuencias indica que la madre es la única responsable de acompañar al menor en un 55,3 % de los casos, mientras que el padre solamente es el único responsable de realizar dicha tarea en un 10,6 % de los casos, situándose, incluso, por detrás de los abuelos y de las abuelas (12,1 %) (Figura 15). Esta diferencia entre padres y madres se incrementa todavía más si se tienen en cuenta las combinaciones de acompañamiento en las que interviene cada uno de los progenitores. Además, la tarea de acompañar al menor únicamente es compartida entre el padre y la madre en un 7,8 % de los casos. Por tanto, estos datos reflejan un claro desequilibrio en las tareas que atañen al cuidado y a la educación de los menores, hecho que, como se verá más adelante, afecta a la conciliación familiar y laboral de las mujeres.

Figura 15. Responsables de acompañar al menor al centro escolar

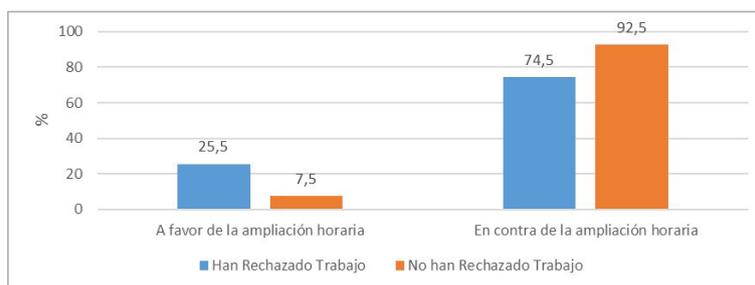


Fuente: Encuesta de pautas de movilidad y de elección de centro escolar. Elaboración propia

La accesibilidad escolar, tiene implicaciones directas sobre las actividades obligatorias de las personas que realizan la tarea de acompañamiento escolar. Un claro ejemplo de ello es que un 19,1 % de los encuestados han tenido que rechazar algún trabajo por incompatibilidad de horarios laborales y escolares.

Este elevado porcentaje pone de manifiesto la necesidad de implementar políticas de conciliación de la vida familiar y laboral. Una de las líneas de actuación de estas políticas debería consistir en la búsqueda de medidas que permitan compatibilizar los horarios laborales y escolares de los trabajadores con hijos en edad escolar. Algunas de las medidas podrían consistir en la flexibilidad del horario de entrada y salida al lugar del trabajo o en la ampliación del horario de apertura de los centros escolares. No obstante, cabe mencionar, que únicamente un 11 % de los encuestados desearían que el horario del centro educativo fuera más amplio, aunque existen diferencias significativas en función de si han tenido que rechazar o no una oferta laboral por incompatibilidad de horarios. Así pues, esta opción es apoyada por un 25,5 % de los encuestados que han tenido que rechazar algún trabajo por incompatibilidad de horarios, frente al 7,5 % de los encuestados que no han tenido que rechazar ninguna oferta laboral por este motivo (Figura 16).

Figura 16. Encuestados a favor y en contra de la ampliación del horario escolar en función de si han tenido que rechazar o no alguna oferta laboral por motivos de incompatibilidad horaria

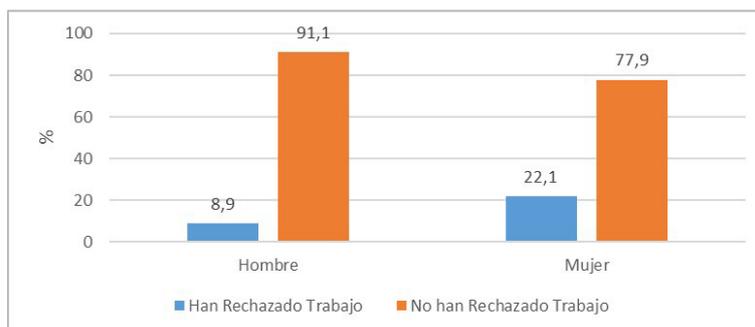


Resultado de la prueba Chi Cuadrado:  $X^2(1) = 13,602$ ;  $p < 0,000$ .

Fuente: Encuesta de pautas de movilidad y de elección de centro escolar. Elaboración propia

Además, existen diferencias significativas entre los encuestados que han tenido que rechazar algún puesto de trabajo por razones de incompatibilidad horaria en función del sexo. El porcentaje de mujeres es más del doble (22,1 %) que el de hombres (8,9 %) (Figura 17). Este dato pone de manifiesto las desigualdades de género que existen en el acceso al ámbito laboral y en el reparto de las tareas domésticas, ya que, como se ha visto anteriormente, las mujeres siguen siendo, en la mayoría de los casos, las principales responsables de acompañar a los menores al centro escolar.

Figura 17. Encuestados que han tenido que rechazar o no alguna oferta laboral por motivos de incompatibilidad de horarios en función del sexo



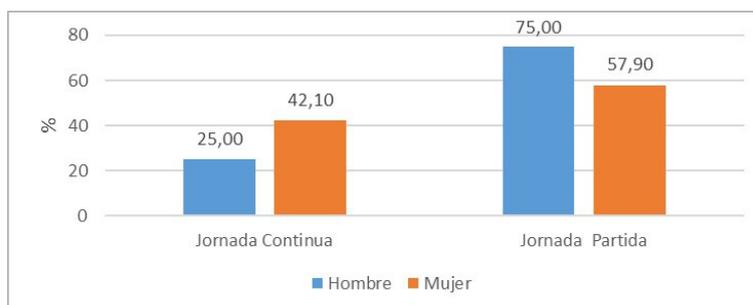
Resultado de la prueba Chi Cuadrado:  $X^2(1) = 4,936$ ;  $p = 0,026$ .

Fuente: Encuesta de pautas de movilidad y de elección de centro escolar. Elaboración propia

Finalmente, en relación con las preferencias horarias de la jornada escolar, se observa cómo la mayor parte de los encuestados prefieren la jornada lectiva partida (59,6 %) frente a la jornada continua (37,6 %). No obstante, cabe mencionar la existencia de diferencias significativas en función del sexo (Figura 18). Aunque tanto la mayoría de los hombres como de las mujeres prefieren la jornada partida (75 % y 57,90 % respectivamente), las mujeres muestran una mayor predilección que los hombres por la jornada escolar continua. Este hecho puede explicarse por el tipo de jornada laboral que predomina en cada sexo. En los hombres existe un claro predominio del trabajo a jornada completa (83,64 % frente al 51,36 % de

las mujeres) respecto a otras situaciones como el trabajo a tiempo parcial o el desempleo, de modo que disponen de menos tiempo para hacerse cargo de los menores. Por el contrario, un elevado porcentaje de mujeres presenta situaciones distintas a las del trabajo a tiempo completo, como son el trabajo a tiempo parcial (21,36 %) o la búsqueda de empleo (17,73 %), o son población inactiva, hecho que les permite disponer de más tiempo discrecional que pueden emplear en el cuidado y la educación de los menores.

Figura 18. Tipo de jornada escolar preferida en función del sexo



Resultado de la prueba Chi Cuadrado:  $X^2(1) = 5,506$ ;  $p = 0,019$ .

Fuente: Encuesta de pautas de movilidad y de elección de centro escolar. Elaboración propia

#### 4. Discusión de resultados

Los resultados de la encuesta señalan que el principal criterio que rige la elección del centro escolar por parte de los progenitores es el de proximidad entre el hogar y el centro escolar. Este resultado es consistente con la investigación llevada a cabo por Burgess, Greaves, Vignoles y Wilson (2015) en Inglaterra, ya que dicho estudio concluye que, en el caso de los menores de edades tempranas, la proximidad entre el hogar y el colegio, es un factor determinante en la elección de centro escolar. Respecto a la movilidad escolar, cabe señalar que el modo de desplazamiento que más se utiliza para realizar este trayecto es el peatonal. Por tanto, y, en primer lugar, desde la planificación urbana en general y desde la planificación educativa en particular se debe apostar firmemente por una distribución espacial de los servicios y de los equipamientos basada en los principios de la proximidad y que fomenten una movilidad peatonal segura. La estructura urbana, es decir, el modelo espacial urbano, contribuye sin duda a mejorar la accesibilidad a los servicios y permite promover formas de movilidad más igualitarias y sostenibles que ayuden a paliar las externalidades negativas derivadas de la ciudad dispersa y de la movilidad motorizada.

En segundo lugar, y de acuerdo con diversos estudios empíricos realizados por varios autores (Millington *et al.*, 2014; Andersson *et al.*, 2012; François, 2002) en países como Inglaterra, Suecia o Francia, se ha podido constatar que las preferencias en la elección de centro, así como los costes y medios de desplazamiento derivados están directamente relacionados con las características socioeconómicas de las familias. La segregación escolar puede venir derivada de factores como la renta de las familias, la nacionalidad de los padres y el sexo de la persona que acompaña habitualmente al menor y se hace cargo de su cuidado. Los resultados de la encuesta permiten afirmar que las familias con mayor renta, y mayor nivel educativo, valoran otros factores, además de la proximidad, a la hora de seleccionar el centro escolar, destacando la calidad percibida de la enseñanza. Estos resultados coinciden con el estudio realizado por Hastings, Kane, y Staiger (2009) en la ciudad estadounidense de Charlotte, en Carolina del Norte, donde las familias con bajo nivel socioeconómico mostraban una menor predilección por el criterio de calidad de la enseñanza que aquellas que poseían un status socioeconómico elevado. Como se ha señalado al principio de esta investigación, ello es debido a que la oferta de los centros difiere claramente, a pesar de ser todos ellos de titularidad pública, facilitando, por una parte, la vida laboral de los padres, por ejemplo, con servicios como comedor o admisión temprana, y por otra, reforzando la calidad percibida con servicios añadidos como actividades extraescolares, bilingüismo, etc., que atraen a aquellas familias con un nivel económico más elevado, bien por su valoración personal o bien porque pueden asumir el gasto extra que ello conlleva (por ejemplo, pagar un cuidador/a que acompañe al menor). Así pue, tal y como afirman diversos investigadores (Bartho y Monfroy, 2010; Östh, *et al.*, 2013; Murillo *et al.*, 2018), la implantación del sistema de elección de distrito único puede, por tanto, favorecer la segregación escolar debido a la concentración de familias en función de los ingresos del hogar.

Finalmente, la encuesta también ha permitido detectar la existencia de diferencias de género en el cuidado de los menores, corroborándose así lo expuesto en estudios de género realizados por otros investigadores (Prados y Lara, 2015). En la mayoría de los casos la tarea del acompañamiento escolar es asumida de manera exclusiva por las madres, hecho que supone un obstáculo para la incorporación de la mujer al mercado laboral. Un ejemplo de ello es que un 22,21 % de las mujeres encuestadas ha afirmado haber rechazado alguna oferta de trabajo por razones de incompatibilidad entre el horario laboral y escolar (frente a un 8,9 % de los hombres). Por tanto, para avanzar en materia de conciliación familiar y laboral, además de adoptar medidas que faciliten la compatibilidad de los horarios escolares y laborales, hay que seguir fomentando medidas que permitan reducir la brecha de género en las tareas relacionadas con el cuidado de los menores, ya que tal y como apuntan distintos autores (Caballo, Gradaílle y Merelas, 2012) la incorporación de la mujeres al mercado laboral debe ir acompañada de la ruptura de los viejos patrones organizacionales del ámbito familiar y laboral.

## 5. Conclusiones

Los resultados obtenidos en la investigación han permitido corroborar las dos hipótesis planteadas al inicio del artículo: (1) la proximidad entre el hogar y el centro escolar es el principal criterio de elección escolar para la mayoría de los padres y madres, y (2) existen diferencias en los criterios de elección en función del nivel socioeconómico de los progenitores. Estos resultados coinciden con las aportaciones teóricas y con los resultados empíricos de diversos autores citados en el texto, y apuntan hacia la posible vinculación entre la segregación escolar y la libre elección de centro educativo.

La distribución espacial de la oferta pública de educación infantil y primaria de la ciudad de Valencia, presenta una situación bastante equilibrada. El modelo de distrito escolar imperante en el municipio explica en gran parte esta situación. Sin embargo, aunque existe un claro predominio del criterio de proximidad a la hora de elegir el centro escolar, existen algunos elementos que pueden generar ciertas diferencias, dentro del mismo distrito, por parte de las familias y que pueden desencadenar procesos de segregación escolar.

Concretamente, en la presente investigación se han detectado comportamientos diferenciados en los criterios de elección de centro y en la movilidad escolar en función del estatus socioeconómico, del lugar de residencia y/o del sexo de la persona que acompaña al menor a la escuela, que pueden explicar la existencia de procesos de segregación escolar en el ámbito urbano. En primer lugar, cabe señalar la existencia de diferencias significativas en cuanto al criterio de elección de centro en función del nivel de estudios y de los ingresos del hogar de las personas encuestadas. Como se ha visto en apartados anteriores, a medida que aumenta el nivel de estudios y el nivel de ingresos de los hogares el porcentaje de encuestados que priorizan el criterio de proximidad, disminuye en favor de otros criterios como los equipamientos y servicios que ofrecen los centros escolares y la calidad percibida de la enseñanza. Por tanto, la implantación de un mapa escolar de distrito único podría suponer un aumento de la segregación escolar debido a la existencia de pautas diferenciadas en la movilidad y en los criterios de elección de centro educativo ligadas a factores económicos y culturales. En segundo lugar, también se han detectado diferencias significativas en cuanto al medio de transporte utilizado para realizar el trayecto escolar en función de la morfología de los barrios donde se ubica el colegio o el domicilio del menor. En los barrios céntricos del compacto urbano el principal medio de transporte para realizar el trayecto escolar es el peatonal, ya que se recorren distancias menores que en los barrios periféricos y en las pedanías. Tanto en los barrios periféricos como en las pedanías las distancias y los tiempos del trayecto escolar se incrementan, hecho que propicia un aumento del uso de los medios de transporte motorizados. Estas diferencias de accesibilidad vinculadas al lugar de residencia deben ser consideradas por los planificadores de la red escolar, pues podrían contribuir a generar procesos de segregación escolar vinculados a situaciones previas de segregación residencial. Finalmente, la investigación también ha permitido detectar la existencia de diferencias de género en el cuidado de los menores y en la realización de la tarea de acompañamiento escolar. El conocimiento de todos estos patrones por parte de los planificadores de la red escolar es fundamental para el diseño de políticas educativas que contribuyan a mitigar la segregación escolar y a garantizar un acceso más equitativo a los servicios educativos.

Por último, por lo que respecta a futuras investigaciones, se considera interesante seguir trabajando en la línea apuntada por la actual investigación, con el fin de analizar cuáles son las características

socioeconómicas y los patrones de movilidad y de elección de centro escolar de los usuarios de los centros educativos privados y concertados. Ello permitirá realizar un análisis comparativo con la información obtenida en los centros públicos, y contribuirá a enriquecer el conocimiento sobre el comportamiento de la demanda en cuanto a los patrones de movilidad y de elección de centro escolar, pudiendo así establecer recomendaciones que contribuyan a crear una oferta educativa más justa e inclusiva que la existente en la actualidad.

## **Financiación**

Este artículo se ha elaborado en el marco del proyecto “Sostenibilidad social, conectividad global y economía creativa como estrategias de desarrollo en el Área metropolitana de València” (CSO2016-74888-C4-1-R), financiado por la Agencia Estatal de Investigación (AEI) y al Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) dentro del Programa Estatal de Investigación, Desarrollo e Innovación Orientada a los Retos de la Sociedad, en el marco del Plan Estatal de Investigación Científica y Técnica y de Innovación 2013-2016, convocatoria de 2016.

## Anexo I. Encuesta de Pautas de Movilidad y de Elección de Centro Escolar

La Universitat de València y la Concejalía de Educación del Ayuntamiento de Valencia están realizando un estudio sobre el estado del sistema educativo en el municipio. Esta encuesta trata de averiguar los motivos por los que se ha decidido matricular a los menores en el centro, así como aspectos relativos a los modos de movilidad empleados para llegar al centro. La información proporcionada será tratada de manera confidencial y anonimizada. Los resultados obtenidos pueden contribuir a la mejora de la planificación escolar municipal y a la mejora del funcionamiento de su centro escolar.

Destinatario de la encuesta: La encuesta debe ser rellenada por la persona mayor de edad encargada de dejar y recoger al menor en el colegio y que resida en el mismo domicilio que el menor. En caso de que el menor acuda al centro escolar acompañado de otro menor (por ejemplo, un hermano o hermana) o de que acuda al colegio acompañado por un adulto no residente en el domicilio del menor, la encuesta la rellenará el padre, la madre o el tutor que resida en el mismo domicilio que el menor.

### Nombre del Centro en el que se realiza la encuesta:

### Relación con el Menor

1. Parentesco o relación con el niño/a:

- |              |                          |                     |                          |
|--------------|--------------------------|---------------------|--------------------------|
| a) Madre     | <input type="checkbox"/> | e) Otros familiares | <input type="checkbox"/> |
| b) Padre     | <input type="checkbox"/> | f) Vecino/a         | <input type="checkbox"/> |
| c) Hermano/a | <input type="checkbox"/> | g) Cuidador/a       | <input type="checkbox"/> |
| d) Abuelo/a  | <input type="checkbox"/> | h) Otros (indicar)  | <input type="checkbox"/> |

2. ¿Quién es el responsable habitual de dejar y recoger al menor en el centro?

- |                     |                          |                          |                          |
|---------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| a) Madre            | <input type="checkbox"/> | f) Vecino/a              | <input type="checkbox"/> |
| b) Padre            | <input type="checkbox"/> | g) Cuidador/a            | <input type="checkbox"/> |
| c) Hermano/a        | <input type="checkbox"/> | h) Acude solo/a          | <input type="checkbox"/> |
| d) Abuelo/a         | <input type="checkbox"/> | i) Otros (indicar) _____ | <input type="checkbox"/> |
| e) Otros familiares | <input type="checkbox"/> |                          |                          |

En caso de que la persona habitual de dejar y recoger al menor en el centro escolar no sea el padre o la madre:

3. ¿Cuál es el motivo?

- |                       |                          |                                   |                          |
|-----------------------|--------------------------|-----------------------------------|--------------------------|
| a) Motivos laborales  | <input type="checkbox"/> | d) Acude solo/a                   | <input type="checkbox"/> |
| b) Motivos familiares | <input type="checkbox"/> | e) Otros motivos (indicar): _____ |                          |
| c) Motivos físicos    | <input type="checkbox"/> |                                   |                          |

## Pautas o Criterios Empleados en la Elección de Centro

4. La proximidad o buena comunicación ha sido el principal motivo para la elección del centro
- Sí  ... en concreto  a nuestra casa  
 a mi lugar de trabajo  
 a otros lugares de uso común; ¿cuál/es? \_\_\_\_\_
- No  ... el/los motivos principal/es ha/n sido (señale hasta 3 en orden de importancia: 1,2,3)
- Horario del centro  
 Servicios generales (comedor, transporte, "Escola Matinera")  
 Programa/s o línea/s lingüística/s  
 Actividades de apoyo y extraescolares  
 Instalaciones (deportivas, aulas de informática, laboratorios)  
 Calidad percibida de la enseñanza y el aprendizaje  
 Orientación religiosa / ideológica del centro  
 Posibilidad de completar aquí la educación obligatoria  
 Otros: \_\_\_\_\_
5. ¿Tuvo en cuenta alguna característica del barrio o entorno en el que se encuentra el centro (accesibilidad, seguridad, limpieza, zonas verdes, nivel de renta, etc.) a la hora de elegirlo?
- Sí  ¿Cuál? \_\_\_\_\_  
No
6. ¿Es éste el centro que se eligió en primer lugar?
- Sí   
No  ... ¿Cuál fue el centro que eligió en primer lugar? \_\_\_\_\_  
... ¿Qué puesto ocupaba este centro en el orden de preferencias? \_\_\_\_
7. Para concluir este apartado, ¿le pediría algún elemento de mejora al centro?
- Sí  ¿Cuál? \_\_\_\_\_  
No

## Horarios y Desplazamientos

8. Respecto al horario escolar, usted prefiere:
- Jornada lectiva continua (9 – 14h)   
Jornada lectiva de mañana y tarde
9. ¿Desearía que el horario de apertura del centro fuera más amplio?
- Sí  ... ¿por qué?  
No  ... el horario actual es suficiente

10. ¿Ha tenido que rechazar alguna oferta de trabajo por incompatibilidad de horarios?
- Sí
- No
11. ¿Cuánto tiempo tarda en llegar desde su casa al centro escolar? \_\_\_\_\_ minutos.
12. ¿Qué medio de transporte utiliza para dejar y recoger al niño/a en el centro escolar?
- a) A pie  e) Metro/Tranvía
- b) En coche (conductor)  f) Bicicleta
- c) En coche (pasajero)  g) Moto
- d) Bus  h) Otros \_\_\_\_\_
13. ¿Qué medio de transporte utiliza habitualmente para desplazarse por la ciudad?
- a) A pie  e) Metro/Tranvía
- b) En coche (conductor)  f) Bicicleta
- c) En coche (pasajero)  g) Moto
- d) Bus  h) Otros \_\_\_\_\_
14. De manera ideal, ¿cuál es el tiempo al que todas las familias deberían tener un centro escolar con las características deseadas? \_\_\_\_\_ minutos.
15. ¿Cuál es el tiempo máximo que estaría dispuesto a emplear en llevar a su hijo/a a un centro escolar con las características deseadas? \_\_\_\_\_ minutos.
16. Rellene la siguiente tabla indicando aquellas actividades que usted realiza cotidianamente en un día laborable (en el día de ayer, por ejemplo) que tienen un horario de entrada y salida prefijado. Además del trabajo (si fuese el caso), en esta categoría podrían encontrarse asistir a curso de formación, acompañar a los hijos a su clase de natación, ir al gimnasio, ...

	Actividad	Lugar (Dirección)
<i>Ejemplo:</i> De 9_a_13_h.	Asistencia a curso de formación	Calle ... (si es en la ciudad) Municipio ... (si es fuera de Valencia)
De ____ a ____ h.		
De ____ a ____ h.		
De ____ a ____ h.		
De ____ a ____ h.		
De ____ a ____ h.		
De ____ a ____ h.		

## Datos Personales

17. Sexo:

Hombre

Mujer

18. Edad \_\_\_\_ años

19. País de Origen \_\_\_\_

20. Domicilio:

Calle \_\_\_\_\_ N° portal: \_\_\_\_\_

Municipio \_\_\_\_\_

21. Curso en el que se encuentra escolarizado el menor (indicar tantos cursos como menores escolarizados).

\_\_\_\_\_

22. Hogar monoparental (El hogar está constituido por un solo adulto y al menos un menor).

Sí

No

23. Nivel de estudios alcanzado (estudios completados):

a) Ninguno

b) Primaria /EGB

c) ESO/BUP

d) Secundaria (Bachiller o FP)/COU

e) Universitarios

f) Otros

24. Situación personal:

a) Trabajando a jornada completa

b) Trabajando a media jornada

c) Busca trabajo

d) No trabaja y no busca trabajo

e) Estudiante

f) Jubilado/Pensionista

g) Otros

25. Ingresos netos mensuales aproximados del hogar:

a) Menos de 499 euros

b) De 500 a 999 euros

c) De 1.000 a 1.499 euros

d) De 1.500 a 1.999 euros

e) De 2.000 a 2.499 euros

f) De 2.500 a 2.999 euros

g) De 3.000 a 4.999 euros

h) Más de 5.000 euros

26. Otras observaciones o sugerencias que quiera hacer constar:

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

¡Muchas gracias por su colaboración!

## Referencias

- Andersson, E., Malmberg, B., & Östh, J. (2012). Travel-to-school distances in Sweden 2000–2006: changing school geography with equality implications. *Journal of Transport Geography*, (23), 35-43. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.03.022>
- Andrada, M. (2007). Les effets du choix de l'école selon le dispositif mis en œuvre, une approche comparative en terme d'équité, Thèse de doctorat en sciences de l'éducation, Dijon : IREDU-CNRS / Université de Bourgogne.
- Andre-Bechely, L. (2007). Finding Space and Managing Distance: Public School Choice in an Urban California District. *Urban Studies*, (44), 1355-1376. <https://doi.org/10.1080/00420980701302304>
- Barthon, C., & Monfroy, B. (2010). Sociospatial schooling practices: A spatial capital approach. *Educational Research and Evaluation*, 16(2), 177-196. <https://doi.org/10.1080/13803611.2010.484978>
- Boterman, W., Musterd, S., Pacchi, C., & Ranci, C. (2019). School segregation in contemporary cities: Socio-spatial dynamics, institutional context and urban outcomes. *Urban Studies*, 56(15), 3055-3073. <https://doi.org/10.1177/0042098019868377>
- Burgess, S., Greaves, E., Vignoles, A., & Wilson, D. (2015). What parents want: School preferences and school choice. *The Economic Journal*, 125(587), 1262-1289. <https://doi.org/10.1111/eoj.12153>
- Caballo, M., Gradañlle, R. & Merelas, T. (2012). Servicios socioeducativos y corresponsabilidad en la conciliación de los tiempos familiares: situación de la infancia en la Galicia urbana. *Pedagogía Social. Revista Interuniversitaria*, (20), 179-202. [https://doi.org/10.7179/PSRI\\_2012.20.05](https://doi.org/10.7179/PSRI_2012.20.05)
- Chen, J., Shaw, S.B.L., Yu, H., Lu, F., Chai, Y. & Jia, Q. (2011). Exploratory data analysis of activity diary data: a space-time GIS approach. *Journal of Transport Geography*, (19), 394-404. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2010.11.002>
- François, J. C. (2002). Évitement à l'entrée en sixième et division sociale de l'espace scolaire à Paris. *LEspace géographique*, 31(4), 307-327. <https://doi.org/10.3917/eg.314.0307>
- Gortázar, L., Mayor, D. & Montalbán, J. (2020). School Choice Priorities and School Segregation: Evidence from Madrid. *FEDEA Estudios sobre Economía Española*, 2020-06, Madrid.
- Hastings, J., Kane, T. J., & Staiger, D. O. (2009). Heterogeneous preferences and the efficacy of public school choice. *NBER Working Paper*, (2145), 1-46.
- Hofflinger, A., Gelber, D., & Cañas, S. T. (2020). School choice and parents' preferences for school attributes in Chile. *Economics of Education Review*, (74), 101946. <https://doi.org/10.1016/j.econedurev.2019.101946>
- Holme, J. J. (2002). Buying homes, buying schools: School choice and the social construction of school quality. *Harvard Educational Review*, 72(2), 177-206. <https://doi.org/10.17763/haer.72.2.u6272x676823788r>
- Prados, M. Á. & Lara, B. M. (2015). Responsabilidad familiar. ¿Una cuestión de género?. *Revista de Educación Social*, (21), 28-44.
- Poupeau, F., François, J. C., & Couratier, E. (2007). Making the right move: how families are using transfers to adapt to socio-spatial differentiation of schools in the greater Paris region. *Journal of education policy*, 22(1), 31-47. <https://doi.org/10.1080/02680930601065858>
- Poupeau, F., & François, J. C. (2008). *Le sens du placement. Ségrégation résidentielle et ségrégation scolaire*. Paris: Raisons d'Agir Éditions.
- Lindbom, A. (2010). School choice in Sweden: Effects on student performance, school costs, and segregation. *Scandinavian journal of educational research*, 54(6), 615-630. <https://doi.org/10.1080/00313831.2010.522849>
- Manzo, G. (2013). Educational choices and social interactions: A formal model and a computational test. In F. Engelstad (Coord.), *Class and Stratification Analysis* (pp. 47-100). Bingley: Emerald Group Publishing. [https://doi.org/10.1108/S0195-6310\(2013\)0000030007](https://doi.org/10.1108/S0195-6310(2013)0000030007)
- Meuret, D., Broccolichi, S. & Duru-Bellat, M. (2001). Autonomie et choix des établissements scolaires: finalités, modalités, effets. *Les Cahiers de l'irédu*, 62. Dijon: Irédu, CNRS-Université de Bourgogne.

- Miller, H. J., & Shaw, S. L. (2001). *Geographic information systems for transportation: principles and applications*. Oxford: Oxford University Press.
- Millington, J., Butler, T., & Hamnett, C. (2014). Aspiration, attainment and success: An agent-based model of distance-based school allocation. *Journal of Artificial Societies and Social Simulation*, 17(1), 1-10. <https://doi.org/10.18564/jasss.2332>
- Murillo, J., Belavi, G., & Pinilla, L. M. (2018). Segregación escolar público-privada en España. *Papers: revista de sociologia*, 103(3), 0307-337. <http://dx.doi.org/10.5565/rev/papers.2392>
- Neutens, T., Delafontaine, M., Scott, D. M., & De Maeyer, P. (2012). An analysis of day-to-day variations in individual space-time accessibility. *Journal of Transport Geography*, (23), 81-91. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.04.001>
- Östh, J., Andersson, E., & Malmberg, B. (2013). School choice and increasing performance difference: A counterfactual approach. *Urban studies*, 50(2), 407-425. <https://doi.org/10.1177/0042098012452322>
- Sang, S., O'Kelly, M. & Kwan, M.BP. (2011). Examining Commuting Paderns. *Urban studies*, 48(5), 891-909. <https://doi.org/10.1177/0042098010368576>
- Tooley, J. (1997). Choice and diversity in education: a defence, *Oxford Review of Education*, 23(1), 104-116. <https://doi.org/10.1080/0305498970230109>
- Valenzuela, J. P., Bellei, C., & De Los Ríos, D. (2010). Segregación escolar en Chile. In S. Martinic & G. Elacqua (Coords.), *¿Fin de Ciclo? Cambios en la gobernanza del sistema educativo* (pp. 209-229). Santiago de Chile: Unesco.