



ZONAS DE TRANSPORTE Y MAPA ESCOLAR. UNIDADES TERRITORIALES PARA MEJORAR LA PLANIFICACIÓN EN LA POLÍTICA PÚBLICA LOCAL

TRANSPORT ZONES AND SCHOOL MAP. TERRITORIAL UNITS TO IMPROVE PLANNING IN LOCAL PUBLIC POLICY

Itahisa Chávez Santana* y Carmen Ginés de la Nuez**

Cómo citar este artículo/Citation: Chávez Santana, I. y Ginés de la Nuez, C. (2023). Zonas de transporte y mapa escolar. Unidades territoriales para mejorar la planificación en la política pública local. *XXV Coloquio de Historia Canario-Americana* (2022), XXV-049. <https://revistas.grancanaria.com/index.php/chca/article/view/10886>

Resumen: La transformación del modelo de movilidad es uno de los principales retos que recogen las agendas marco de desarrollo sostenible, donde se reconoce a la población infantil como grupo de especial vulnerabilidad. Sus prácticas están condicionadas por el urbanismo neoliberal, así como por las características físicas del territorio, pero su uso no siempre es correctamente considerado para el diseño efectivo de la planificación pública. Esta contribución reflexiona acerca de la idoneidad del actual Mapa Escolar de Canarias, que se analiza conforme a las zonas municipales de transporte, en un estudio de caso, en Las Palmas de Gran Canaria. Así, ajustadas estas últimas como unidades territoriales funcionales, se revela información clave para la política pública, que debe ampliar miras en la línea hacia la interseccionalidad y hacia la cooperación y colaboración intergubernamental.

Palabras clave: Movilidad cotidiana, infancia, zonas de transporte, Mapa Escolar, política pública.

Abstract: The transformation of the mobility model is one of the main challenges that must be embraced by sustainable development agendas, where children are recognized as a group of special vulnerability. Their practices are conditioned by neoliberal urbanism and the physical characteristics of the territory, but they are not always correctly considered for the effective design of public planning. This contribution reflects the suitability of the actual School Map of the Canary Islands, which is analyzed according to the municipal transport zones, as a case study in Las Palmas de Gran Canaria. Thus, configuring the latter as functional territorial units, key information is revealed for public policy, which must broaden its sights along the line towards intersectionality and towards intergovernmental cooperation and collaboration.

Key words: Daily Mobility, Childhood, Transport Zones, School Map, Public Policy.

INTRODUCCIÓN

En la línea en la que se planteara la investigación de Chávez¹, esta comunicación promueve mejorar las políticas públicas de la planificación escolar y, en paralelo, de movilidad. Ambos trabajos se alinean a las agendas marco de desarrollo y, además, se sustentan en la perspectiva

* Departamento de Geografía. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Campus del Obelisco, C/ Pérez del Toro, nº 1, Las Palmas de Gran Canaria. España. Teléfono: +34928451735; correo electrónico: itahisa.chavez@ulpgc.es

** Departamento de Geografía. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Campus del Obelisco, C/ Pérez del Toro, nº 1, Las Palmas de Gran Canaria. España. Teléfono: +34928451729; correo electrónico: carmen.gines@ulpgc.es

1 CHÁVEZ (2021).



epistemológica de la geografía contemporánea, donde cobra especial relevancia el urbanismo social, afín a otros estudios enmarcados en la geografía de la infancia².

En este contexto, la contribución pretende nutrir el enfoque de la planificación pública hacia la población infante, afectada por la pérdida de calidad de su movilidad cotidiana³. Y es que la movilidad de este colectivo presenta particularidades, considerada entre las múltiples movibilidades⁴ que se equipara como asunto relevante a las «guerras» de clases o de sexos⁵. Un propósito que deben considerar los gobiernos a través de la planificación y en pro de los derechos de las personas⁶.

Lo anterior explica el interés por el criterio de proximidad en el Mapa Escolar de Canarias, así como por el valor de la de la conectividad para su éxito. A colación, se plantea una reflexión acerca de la planificación de corte neoliberal, que ha agravado la complejidad de partida que representan cuestiones como el soporte físico en algunos territorios⁷. Para ello se aplica un estudio de caso que revela aspectos sobre la idoneidad del instrumento señalado, que materializa la planificación escolar de la región. En otras palabras, se analizan las áreas de influencia que determinan la admisión del alumnado de educación secundaria en centros educativos de carácter público de Las Palmas de Gran Canaria. Un examen de la consonancia entre áreas de influencia y unidades territoriales funcionales (UTF), que emanan de las zonas de transporte de la localidad.

Los resultados revelan información clave para que la política pública amplíe miras hacia la movilidad cotidiana de la población escolar, en la línea en la que expresa la legislación sectorial educativa⁸.

LA MOVILIDAD COTIDIANA DE ESTUDIANTES ANTE EL NUEVO PARADIGMA

En las últimas décadas, la movilidad ha ocupado buena parte de la política pública local, así como en nuevos enfoques de investigación⁹. Al respecto, el paradigma reciente exige que su planificación favorezca la proximidad, y que asegure condiciones de seguridad y comodidad al trabajar la inclusividad de los diferentes estratos sociales. Se trata de cuestiones alineadas al enfoque que Tonucci¹⁰ propone trabajar a través de la planificación de ciudades a escala humana, y centradas en la infancia¹¹, y que otros autores como Segovia¹² o Sevilla y otros¹³ han respaldado como líneas de acción favorables. Aspectos que la política pública debe articular a través de instrumentos como los Planes de Movilidad.

2 ORTIZ (2007); MALATESTA Y GRANADOS (2017); SEVILLA, CORROCHANO, GÓMEZ-GONÇALVEZ Y RATO (2021).

3 ALPARONE Y PACILLI (2012); WALES, MARTENSSON Y JANSSON (2021).

4 BARKER, KRAFTL y TUCKER (2009).

5 SEGOVIA (2017), pp. 153.

6 TAPIA (2018).

7 ARICÓ, MANSILLA Y STANCHIERI (2015); CALONGE-REILLO (2015); MONREAL (2016).

8 Art. 1 LE 2/2006, de 3 de mayo.

9 SHELLER Y URRY (2016).

10 TONUCCI (2009).

11 TONUCCI (2015).

12 SEGOVIA (2017).

13 SEVILLA y otros (2021).

En este sentido, tal como plantean Miralles-Guasch y Cebollada¹⁴, es imprescindible asegurar a cada colectivo las condiciones deseadas, para lo cual se requiere conocer las dinámicas particulares de movilidad cotidiana, donde la edad determina la concepción de aspectos como la distancia, la seguridad o la comodidad. Y este es, precisamente, un asunto del que se ha desviado el urbanismo neoliberal, que ha complejizado las dinámicas personales en los asentamientos humanos de todo el planeta al orientar la construcción del espacio público y el modelo de desarrollo al proyecto político de clases dominantes, basado en la producción, en la que la población de menor edad queda absolutamente excluida, a la vez que profundamente influenciada¹⁵.

De este contexto se deriva el interés por la transformación real y efectiva del modelo de ciudad y de movilidad, con una apuesta clara por atender a colectivos que hasta ahora siguen siendo tratados como minorías que desde el pasado siglo eran objeto de atención de trabajos reconocidos como el de Jacobs¹⁶. Y, en suma, no resulta casual que atendamos a los desplazamientos escolares, pues otros estudios manifiestan que el éxito del cambio de comportamientos de movilidad está determinado por el contexto ligado a la escuela¹⁷.

Planificación escolar, conectividad y proximidad en el punto de mira

En el contexto descrito ocurre que, a través del Mapa Escolar, buena parte de los países de la OCDE aplican políticas de zonificación como mecanismo para la planificación educativa¹⁸, que se reconoce como instrumento consolidado y como un «mecanismo clave a la hora de planificar el ajuste entre la oferta y la demanda de plazas escolares»¹⁹.

Tal instrumento resulta también relevante para la movilidad, pues se dan múltiples circunstancias a destacar. Así, ocurre que su configuración integra aspectos como la proximidad, a la vez que determina los desplazamientos residencia – escuela. A su vez, ello implica la relación origen-destino de desplazamientos escolares cotidianos que, al concentrarse en horas punta cada día, acaba por afectar a las dinámicas globales. Es por ello por lo que, en definitiva, puede decirse que el alcance del Mapa infiere plenamente y de forma amplia en las dinámicas sociourbanas.

A colación, contribuciones como la de De Madaira²⁰ reflejaron la relevancia del criterio de proximidad en la zonificación escolar. Ellos constataron que la planificación requiere aplicar criterios que contribuyan a la equidad, en la línea en la que también se pronunciaron Besalú o Murillo y Martínez-Garrido²¹, próximos al propósito de la normativa de referencia. Se comprende, por tanto, que tratamos un asunto fundamental para la vulnerabilidad y la exclusión social, que precisa de modelos acordes a las necesidades del colectivo objetivo, en los que se atienda a las relaciones de la movilidad con el territorio en el que esta se desarrolla²².

Así, debemos entender la conectividad como flujos, donde cada individuo se encuentra con el espacio público en el que se materializan trayectos cotidianos. Estos, habitualmente,

14 MIRALLES-GUASCH Y CEBOLLADA (2009).

15 ARICÓ y otros (2015), pp. 11-16.

16 JACOBS (1961).

17 LOVE, VILLANUEVA Y WHITZMAN (2019).

18 HALLAK (1978).

19 RODRÍGUEZ VICTORIANO; DE MADAIRA; GARCÍA DE FEZ; VILA (2020), p. 32.

20 DE MADARIA y otros (2018).

21 BESALÚ (2017) o MURILLO Y MARTÍNEZ-GARRIDO (2018).

22 CEBOLLADA (2006).

se reiteran durante años, a lo largo de la infancia y/o adolescencia, y articulan la conciencia, por lo que, a la larga, revierten de forma particular en el desarrollo personal, como miembros de una ciudadanía actual y futura²³. Con todo, y, por tanto, el espacio de tránsito condiciona, pero lo hace de una forma particular cada vez, según el trayecto que se trate, del mismo modo que resultan determinantes las características de la persona que realice el desplazamiento y las alternativas que esta encuentre para afrontar el recorrido, según sus capacidades, habilidades y aptitudes.

Entre tanto, la conectividad en sí misma queda supeditada a la relación origen-destino, que, si bien puede dar cabida a múltiples recorridos, cada uno de ellos puede representar un reto diferente según la persona que lo enfrente. Es aquí donde debe entenderse que, como ocurriría con cualquier otra persona, cada estudiante puede desarrollar una experiencia única que depende de múltiples factores, pero en la que la conectividad, y las condiciones de proximidad, comodidad y seguridad con las que esta se presentan, juega un papel fundamental para su libertad y sus oportunidades.

Zonas de transporte y Mapa Escolar

Atender al camino escolar implica aproximarse a las competencias que los gobiernos regionales asumen en materia de planificación educativa. No obstante, se precisa también conocer la planificación que los gobiernos locales municipales desarrollan para la movilidad en el ejercicio de sus competencias. Así resulta que, en el caso de Canarias, la movilidad a la escuela radica en una planificación regional, si bien su desarrollo queda supeditado a la planificación de la movilidad que emana de la política pública local.

En este contexto se entiende que el instrumento que regula la adscripción de estudiantes a centros educativos, el Mapa Escolar, debe considerar la articulación de la movilidad urbana para asegurar las condiciones previstas por las políticas marco. Y es que esto, en definitiva, ayudaría a garantizar la adecuación del criterio de proximidad, que se determina, junto a la igualdad, como claves para la definición de las áreas de influencia en las que se basa el Mapa Escolar de Canarias.

Pero lo cierto es que esta zonificación responde a otros criterios que, de forma indirecta, pueden condicionar la proximidad y, en consecuencia, incidir en la conectividad entre residencia y escuela. Y es por ello por lo que puede interpretarse que el criterio de proximidad esté sumido en un halo de subjetividad acorde a la concepción espacial de cada persona o sector de población²⁴. Así, se comprende conveniente llevar a cabo un análisis que facilite la identificación de escenarios poco ventajosos para los desplazamientos cotidianos. Un ejercicio cuyos resultados deben ser considerados para mejorar el instrumento de planificación y, por consiguiente, algunos determinantes de la movilidad cotidiana.

METODOLOGÍA

Las Palmas de Gran Canaria, escenario de investigación

Las Palmas de Gran Canaria no es una excepción a la realidad descrita. Se trata de un territorio municipal, de carácter metropolitano, capital insular y de provincia, que asume la centralidad en la isla de Gran Canaria. En este contexto, el municipio contaba con 381.223

23 FERNÁNDEZ (2009).

24 QUINTÁNS (2017); RICHTER (2020).

habitantes en el año 2020 (ISTAC), donde los menores de 15 años representaban en torno a un 9% de la población local: 33.903 habitantes que, en su mayoría, mantienen hoy relación con la educación obligatoria, buena parte en el municipio, como también ocurre con quienes son recibidos desde otras localidades.

Con lo anterior, cabe señalar que el municipio se encuentra inmerso en una dinámica urbanística de cambio, donde las estrategias se encuentran instrumentalizadas, por ejemplo, en el Plan General de Ordenación del municipio o en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible, ambos vigentes desde el año 2012. Estos documentos integran aspectos relacionados con la infancia, pero ninguno de ellos aporta un detalle tan particular como el estudio municipal formulado a partir de la investigación académica de Chávez²⁵ en el marco de su Tesis Doctoral.

A colación, la investigación concluye sobre el déficit del urbanismo neoliberal y de los modelos de desarrollo precedentes para con las necesidades de la pluralidad sociodemográfica y territorial, cuestión a la que señala como una «deuda de la política pública con el derecho ciudadano» que ha generado un incentivo a la «vulnerabilidad de diversos grupos poblacionales»²⁶. En este contexto, la autora apunta particularmente a la población escolar y, acerca de ella, señala que, en el caso de Las Palmas de Gran Canaria, las dinámicas reales y deseadas de la población objetivo encuentran una fuerte distancia en materia de uso del espacio público (donde se integra la movilidad); a la vez que desvela cómo las pautas de este grupo son una réplica de las de la población adulta, a pesar de las limitaciones que la población menor.

Lo expuesto ha alimentado en interés por llevar a cabo el estudio de caso que aquí se presenta, de modo que el análisis formulado pueda aportar pesquisas acerca del modo en el que la política pública de planificación escolar puede estar más o menos alineada a las pautas de movilidad de la población menor en el mismo territorio. Se trata, a la vez, de un ejemplo que sirve como buena práctica para superar la atención expresa y sesgada del enfoque clásico del modelo neoliberal.

Así, para comprender mejor el escenario, resulta conveniente aportar algunos detalles acerca del encuadre urbano y las relaciones funcionales del municipio, que han sido dos componentes clave para esta investigación. Por una parte, en lo que a la topografía se refiere, hay que destacar su carácter fragmentador que limita el aspecto de conectividad y la proximidad entre localizaciones, ya que el soporte territorial enfrenta un entramado de surcos, trazados generalmente en dirección suroeste – noreste. Por otra parte, acerca de la funcionalidad, su carácter mixto, que han tratado anteriormente autores como Boldú y Naranjo²⁷, acerca de tres dinámicas diferenciadas. Estas son, señalan los autores, las propias de la centralidad metropolitana, a la que responde la zona baja de la ciudad, en la plataforma litoral, (Ciudad Baja) donde la movilidad encuentra mayor diversidad y abundancia en los servicios de transportes; las relacionadas al carácter residencial, más propia de los Riscos y de Ciudad Alta donde, en un segundo anillo al que se suma el protagonismo de espacios comerciales referentes para el ámbito local, y que resulta algo más limitada en oportunidades de movilidad personal, tanto por el aspecto físico del territorio como por la disponibilidad de servicios de algunas zonas; y, en último lugar, una tercera dinámica de carácter heterogéneo, ligada a usos mixtos propios de la periferia urbana, en un tercer anillo que, sin duda, es el más limitado en los servicios de transporte (con menor cobertura del urbano, y algo más del de carácter interurbano)²⁸.

En conjunto, se trata de un escenario de configuración centrípeta, que va desde la franja litoral hacia el interior, donde el desarrollo urbanístico enfrenta cada vez más limitaciones

25 CHÁVEZ (2021).

26 CHÁVEZ (2021), p. 249.

27 BOLDÚ Y NARANJO (2020).

28 BOLDÚ Y NARANJO (2020), pp. 46-48..

para superar la orografía a favor de crecimientos contiguos que asegure la simplicidad de la conectividad a través de modos blandos de desplazamiento.

Proceso y fuentes de información

A tenor de los objetivos previstos, el estudio de caso comienza por concretar las UTF que sirven al análisis de la conectividad y de la proximidad a través de las áreas de influencia. Con relación, las unidades de movilidad asumidas por el Plan de Movilidad Urbana Sostenible del municipio (2012) fueron elegidas punto de partida, pues estas sirven a la planificación local y, a priori, resulta coherente que se encuentren integradas en la planificación educativa en la medida en la que la legislación de referencia habla de aspectos como el acceso a las escuelas y de la proximidad.

Así, no obstante, las unidades locales fueron sometidas a un ejercicio de geoprocésamiento mediante SIGs (Figura 1), pues su funcionalidad requirió ajustar la delimitación a razón de los accidentes geográficos y de las infraestructuras de transporte que implican mayor fragmentación del territorio. Dicho de otro modo, se armonizaron las unidades acorde a componentes básicos de la organización territorial, de la planificación urbanística y de los transportes, a fin de asegurar la continuidad para la movilidad básica más propia de la población menor y del modelo de movilidad sostenible al que aspiran las recientes agendas de desarrollo: desplazamientos peatonales o ciclables en transectos de proximidad.

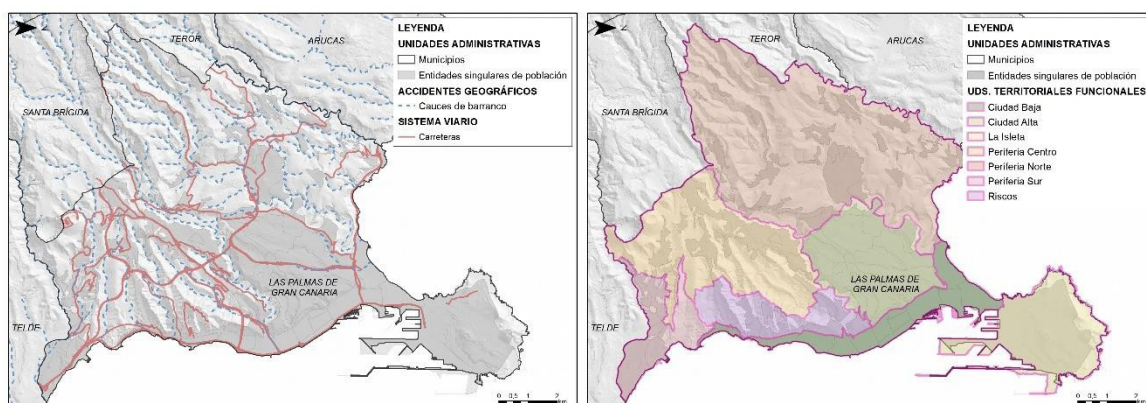


Figura 1. Representación del ejercicio de geoprocésamiento de las unidades de movilidad.
Fuente: Gobierno de Canarias. Elaboración propia.

De lo anterior resultaron siete UTFs que, en una segunda fase, fueron confrontadas con las áreas de influencia del Mapa Escolar de Canarias (2019). Además, se incorporó la localización de los centros educativos a un proceso en el que se consideraron:

Continuidad de las áreas de influencia. Se comprueba que cada una de las áreas esté conformada por un polígono único que asegure el vínculo zonal entre el centro educativo y escolares residentes en el áreas de correspondencia.

Fragmentación de las áreas de influencia. Se comprueba que cada una de las áreas se encuentre integrada en una misma UTF, o no fragmentadas entre UTFs.

En particular, las áreas de influencia corresponden al nivel académico de secundaria, que integra población a partir de los 11 años de edad. Este es un dato relevante si se tiene en cuenta que, en la línea de que apuntaran autores como López-Torrecilla²⁹, las autonomía de los

²⁹ LÓPEZ-TORRECILLA (2009).

desplazamientos llega en torno a esta edad. Una etapa que centra otros estudios sobre movilidad autónoma o independiente³⁰. Esto ha implicado un total de 30 centros y sus correspondientes áreas.

RESULTADOS

A tenor de las variables tratadas puede decirse que el estudio de caso revela escenarios de conflictividad, donde las áreas de influencia presentan incoherencias en su delimitación, así como respecto de la delimitación de las UTF. Así, sobre lo primero, un 13,33 % de las áreas (cuatro) no responden a una delimitación de polígonos únicos o, lo que es lo mismo, estas cuatro áreas de influencia presentan discontinuidad, o están conformadas por más de un polígono en cada caso. Esto implica que, para cada una de ellas, tan solo uno de los polígonos encuentra correspondencia con el emplazamiento del centro educativo, con lo que ello conlleva para la población escolar adscrita al espacio no coincidente: desigualdad frente al resto del alumnado. En definitiva, situaciones que afectan principalmente a las condiciones de proximidad, donde se ven implicados dos centros educativos de Ciudad Baja, uno de Ciudad Alta y otro de Periferia.

Por otra parte, en lo que respecta a la relación entre las áreas de influencia y las UTFs, encontramos fragmentación en un 40,00% de las áreas (una docena), ya que estas se solapan sustancialmente con más de una UTF a la vez. Esto resulta gravoso, especialmente, en áreas cuyos centros educativos se localizan en Ciudad Alta, pero que integran entidades de población de Periferia (Figura 2.a). Así, la criticidad es tal que, en algún caso, ni siquiera el centro educativo se encuentra integrado en el área de influencia de las entidades poblacionales con las que presenta adscripción. Y, a mayor abundamiento, resulta que, para una única área, por ejemplo, la afección puede alcanzar hasta 17 entidades donde la conectividad física ni siquiera está asegurada (Figura 2.b), por lo que no deja de ser un hecho relevante, más allá de que estas poblaciones cuenten con un volumen menos distinguido que el de otras localizadas en el centro urbano.

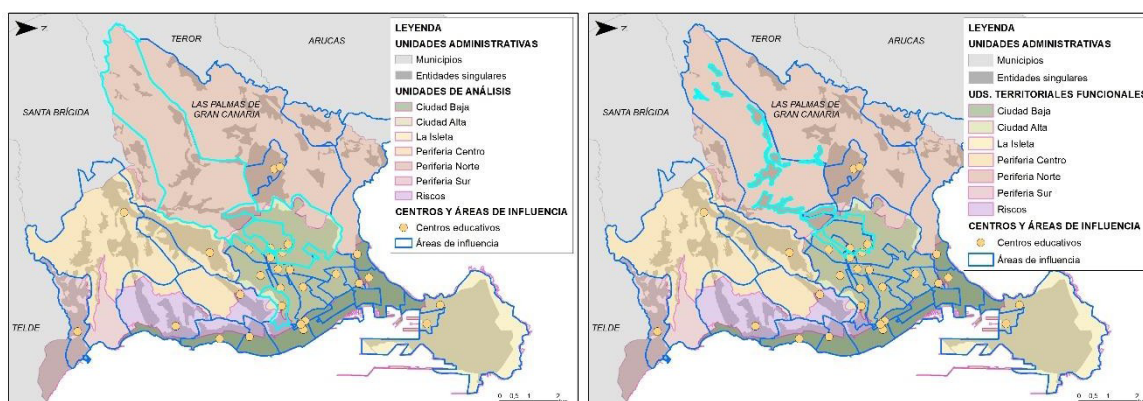


Figura 2. a) Ejemplo de áreas de influencia fragmentadas por más de una UTF (izq.) b) Ejemplo de área de influencia fragmentadas por más de una UTF e incidencia en multitud de entidades afectadas por conectividad física deficiente. Fuente: Gobierno de Canarias. Elaboración propia.

Precisamente, entre otros casos ligados a UTFs del centro ciudad, ocurre que, por ejemplo, mientras un centro educativo se emplaza en Ciudad Alta, parte del alumnado adscrito tiene su

³⁰ HILLMAN, ADAMS Y WHITELEGG (1990); O'BRIEN, JONES, SLOAN Y RUSTIN (2020); WALES y otros (2021).

residencia en la UTF Riscos. Esta es otra situación que merma las oportunidades de movilidad de un grupo de población frente a otro que, a priori, debiera tener aseguradas unas condiciones semejantes de acceso a la escuela. Y es que en este caso se implican condicionantes como la topografía compleja o la disponibilidad de transportes, a pesar de que estos entornos sean considerados comúnmente como parte de los espacios de centralidad. Una situación que no pareciera propia de un centro urbano.

DISCUSIÓN DE LOS RESULTADOS

A grandes rasgos, los resultados de este estudio corroboran la falta de armonía entre la planificación escolar regional y la política pública local. Se trata de una realidad contradictoria a las determinaciones de la legislación sectorial, en tanto en cuanto esta última dispone «garantizar la igualdad en la aplicación del criterio de proximidad a un centro (...) oídas las Administraciones locales» (art. 8 DL 9/2022, de 20 de enero).

En este contexto, la planificación escolar no asimila la realidad del territorio, donde el espaciopúblico se mantiene al servicio del transporte privado, que no resulta una opción para la población objetivo, y que contribuye a las deficiencias que enfrentan los modos blandos de desplazamiento o, en ocasiones, el servicio público de transporte. Y, si bien es cierto que la legislación incorpora criterios complementarios, la discontinuidad de algunas áreas de influencia limitan la conectividad básica para la movilidad universal y equitativa de los modos que resultan más apropiados a la población menor: «salir de casa y caminar acompañado de otros amigos o amigas»³¹.

Encontramos situaciones que afectan al territorio y a la población de forma heterogénea, pueusu mayor incidencia dibuja dos escenarios tipo. Por una parte, se encuentran los entornos que erróneamente son considerados de centralidad, y que, en ocasiones, presentan «limitaciones funcionales del espacio público de movilidad»³². Este es el caso de los riscos, que no cumplen con condiciones que aseguren la movilidad básica. Y, por otra parte, los entornos de periferia urbana, o de áreas urbanas en expansión, a las que se reconoce mayor grado de fragilidad³³. Realidades que, en definitiva, enfrentan a residentes de estas zonas a situaciones de mayor vulnerabilidad.

En última instancia, con lo anterior solo cabe afirmar que, en la práctica, la planificación escolar aún no se encuentra del todo alineada al nuevo paradigma de desarrollo, en el que la distanciaal modelo clásico de planificación implica la diversificación de la atención hacia las necesidades socioterritoriales plurales³⁴. En definitiva, una cuestiónque requiere de un instrumento renovado que contribuya a mejorar la calidad de vida de los grupos poblacionales que enfrentan mayor vulnerabilidad como, por ejemplo, los escolares.

CONCLUSIONES Y OPORTUNIDADES PARA LA INVESTIGACIÓN FUTURA

El análisis de caso presentado ejemplifica la conflictividad que existe entre la planificación escolar prevista para Canarias y los criterios de conectividad y de proximidad que resulta relevantes en la movilidad de la población de escolar. A este respecto, los resultados revelan la

31 ROMÁN (2011).

32 HERNÁNDEZ Y GINÉS (2020), p. 51.

33 BOLDÚ Y NARANJO (2020), p. 49.

34 CHÁVEZ (2021), pp. 237-243.

falta de correspondencia entre las áreas de influencia que configura el Mapa Escolar de Canarias y las áreas funcionales de movilidad que se integran, de forma aproximada, a las unidades de referencia previstas por la política pública local. Así, por ejemplo, la conectividad se ve mermada por la falta de consonancia entre las áreas de influencia delimitadas por el gobierno regional y las características físicas del territorio que integra algunas de estas áreas, o bien, porque el ámbito que acogen algunas de estas no ha sido consideradas como tal en la planificación local, urbana o interurbana, de los transportes.

La proximidad resulta limitada por cuestiones semejantes a lo anterior, si se tiene en cuenta que buena parte del territorio no presenta características que favorezcan los desplazamientos cómodos y seguros a través de modos blandos (a pie o en bici). Pero en este caso también ocurre que, simplemente, la delimitación de tales áreas implica fragmentaciones de la superficie que conforma un área cada vez, por lo que la proximidad en estos casos, simplemente, no encuentra cabida ante tales circunstancias.

Ante esta realidad se confirma que, más allá de las competencias adscritas a cada gobierno, la planificación debe tomar en consideración la realidad socioterritorial y las estrategias multiescalares que dan respuestas a las realidades locales, donde las necesidades, lejos de ser homogéneas, se multiplican afines a las circunstancias particulares de los diferentes grupos de población. Así, es necesario que la política pública vele por la integración de grupos como la población escolar, a fin de que estos puedan mejorar las condiciones en las que se desarrollan sus dinámicas de vida cotidiana, como parte de una comunidad, que encuentra un momento de oportunidad en la transformación actual del modelo de ciudad y de movilidad.

Para facilitar este asunto sería conveniente continuar ahondando en el asunto. Esto es, por ejemplo, a través de un análisis de los resultados frente al procedimiento actual de zonificación del Mapa Escolar, con el fin de realizar los ajustes que permitan mejorar las condiciones de conectividad y de proximidad. Además, en este proceso sería conveniente ahondar en la forma en la que se aplican criterios como el de eficiencia de los recursos públicos, para garantizar con prioridad la igualdad de condiciones no solo en el procedimiento de acceso a la educación sino, además, en las oportunidades cotidianas de acceso a la escuela y aquellas repercusiones que de ello puedan derivar: arraigo, identidad, pertenencia, etc.

BIBLIOGRAFÍA

- ALPARONE, F. y PACILLI, M. (2012). «On children's independent mobility: the interplay of demographic, environmental, and psychosocial factors». *Children's Geographies*, núm. 3, vol. 18, pp. 109-122.
- ARICÓ, G.; MANSILLA, J. y STANCHIERI, M. (2015). *Mierda de ciudad. Una rearticulación crítica del urbanismo neoliberal desde las ciencias sociales*. Barcelona: Pol·len Ediciones.
- BARKER, J.; KRAFTL, P. y TUCKER, F. (2009). «The Road Less Travelled: New Directions in Children's and Young People's Mobility». *Mobilities*, núm.1 (vol.4), pp.1-10.
- BESALÚ, X. (10 de enero de 2017). «La segregación escolar, un mal evitable. El diario de la educación». *El diario de la educación*. Recuperado de <https://eldiariodelaeducacion.com/2017/01/10/la-segregacion-escolar-un-mal-evitable/>[18/08/2022].
- BOLDÚ, J. y NARANJO, M. (2020). «Multiplicidad del territorio como concepto de análisis geográfico de las ciudades: el caso de Las Palmas de Gran Canaria». En PARREÑO J. y MORENO, C. (coord.). *La reconfiguración capitalista de los espacios urbanos:*

- transformaciones y desigualdades*. Las Palmas de Gran Canaria, España: Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Servicio de Publicaciones y Difusión Científica, pp. 41-56.
- CALONGE-REILLO, F. (2015). «Neoliberalización del territorio y movilidad urbana. Una agenda de investigación». *Territorios*, número 32, pp. 133-156.
- CEBOLLADA, A. (2006). «Aproximación a los procesos de exclusión social a partir de la relación entre el territorio y la movilidad cotidiana». *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, núm.48, pp. 105-121.
- CHÁVEZ, I. (2021). *Política pública en entornos urbanos: la calidad de uso del espacio público a través del análisis socioterritorial. Estudio de caso con población escolar en Las Palmas de Gran Canaria*. Tesis Doctoral. Sevilla: Universidad de Sevilla.
- DE MADARIA, B.; REQUENA, M.; GARCÍA, S.; VILA, L.; GABALDÓN, D.; MUÑOZ, D. y RODRÍGUEZ, J. (2018). «El proyecto 'Mapa Escolar de Valencia': Análisis de la zonificación educativa de la ciudad de Valencia». *Arxiu de sociologia*, núm. 39, pp. 129-42.
- FERNÁNDEZ, J. (2009). «Los niños y niñas: ¿ciudadanos de hoy o de mañana?». *Alternativas: Cuadernos de trabajo social*, núm.16, pp. 111-128.
- HALLAK, J. (1978). *El Mapa Escolar: un instrumento de la política de educación*. París: UNESCO, Instituto Internacional de Planeamiento y Educación.
- HERNÁNDEZ, S. y GINÉS, M. (2020). «La singular aportación de Los Riscos a la geografía urbana». En PARREÑO J. y MORENO, C. (coord.). *Geografías urbanas de Gran Canaria y Fuerteventura*. Las Palmas de Gran Canaria, España: Mercurio, pp.51-58.
- HILLMAN, M.; ADAMS, J. y WHITELEGG, J. (1990). *One False Move...: A Study of Children's Independent Mobility*. London: Policy Studies Institute.
- JACOBS, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Random House.
- LOVE, P.; VILLANUEVA, K. y WHITZMAN, C. (2019). «Children's independent mobility: the role of school-based social capital». *Children's Geographies*, núm. 3, pp. 253-268.
- MALATESTA, S. y GRANADOS, J. (2017). «La contribución de la geografía de los niños y de las niñas a la enseñanza de la geografía». *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 2017, núm. 3 (vol. 63), pp. 631-640.
- MIRALLES, C. y CEBOLLADA, A. (2009). «Movilidad cotidiana y sostenibilidad, una interpretación desde la geografía humana». *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, núm.50, pp. 193-216.
- MONREAL, P. (2016). «Ciudades neoliberales: ¿el fin del espacio público? Una visión desde la Antropología urbana». *QuAderns-e*, núm. 21, pp. 98-112.
- MURILLO, F. Y MARTÍNEZ-GARRIDO, C. (2018). «Magnitud de la segregación escolar por nivel socioeconómico en España y sus Comunidades Autónomas y comparación con los países de la Unión Europea». *Revista de Sociología de la Educación (RASE)*, vol. 11 núm. 1, pp. 37-58.
- O'BRIEN, M.; JONES, D.; SLOAN, D. y RUSTIN, M. (2020). «Children's Independent Spatial Mobility in the Urban Public Realm». *Childhood*, núm.3 (vol.7), pp. 257-277.
- ORTIZ, A. (2007). «Geografías de la infancia: descubriendo «nuevas formas» de ver y de entender el mundo». *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, núm. 49, pp. 197-216.
- QUINTÁNS, I. (2017). «Las distancias: qué son en la ciudad. Percepciones, espacios, aprendizajes». *URBS. Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales*, núm.1 (vol.9), pp. 17-32.
- RICHTER, D. (2020). «A Percepção espacial da cidade a partir das práticas cotidianas de jovens escolares». *AGALI journal: journal of social sciences and humanities*, núm. 10 (vol. 10), pp. 9-28.
- RODRÍGUEZ VICTORIANO, J.M.; DE MADAIRA, B.; GARCÍA DE FEZ, S.; VILA, L.E. (2020). «Informe Final del Programa de Investigación: 'Proyecto Mapa Escolar'».

Recuperado de https://www.researchgate.net/publication/338804279_INFORMES_DEL_PROYECTO_MAPA_ESCOLAR_VALENCIA_Y_PLAN_CONTRA_LA_SEGREGACION_ESCOLAR [18/08/2022].

- ROMÁN, M. (2011). «Camino escolar, más allá de la movilidad». *Estudios de Construcción y Transportes*, núm. 114, pp. 47-61.
- SEGOVIA, C. (2017). «La vida de la infancia en la ciudad y su conflicto con el mundo adulto». *Kultur*, núm.8 (vol.4), pp. 149-168.
- SEVILLA, J.; CORROCHANO, D.; GÓMEZ-GONÇALVEZ, A. y RATO, D. (2021). «¿Es recuperable la ciudad como espacio para la infancia? Aproximación teórica desde la perspectiva del urbanismo social, participativo y sostenible». *Ciudad y territorio*, núm. 207 (vol.53), pp. 77-94.
- SHELLER, M. y URRY, J. (2016). «Mobilizing the new mobilities paradigm». *Applied Mobilities*, núm.1 (vol.1), pp. 10-25.
- TAPIA, M. (2018). «La ciudad, para quién. Desafíos de la movilidad a la planificación urbana». *Biblio 3W*, núm. 1250 (vol.23).
- TONUCCI, F. (2009). «Ciudades a escala humana: la ciudad de los niños». *Revista de educación*, núm. extraordinario, pp. 147-168.
- TONUCCI, F. (2015). *La ciudad de los niños*. Barcelona: Graó.
- WALES, M.; MARTENSSON, F. y JANSSON, M. (2021). «‘You can be outside a lot’: independent mobility and agency among children in a suburban community in Sweden.» *Children’s Geographies*, núm.2 (vol.19), pp. 184-196.

