

JULIA SALOM CARRASCO*
JUAN M. ALBERTOS PUEBLA*

EL IMPACTO TERRITORIAL DE LA PLANIFICACIÓN EDUCATIVA: EL MAPA ESCOLAR DE APLICACIÓN DE LA LOGSE EN LA COMUNIDAD VALENCIANA¹

RESUMEN

El objetivo de este artículo es evaluar los efectos territoriales de la provisión de servicios públicos y, en particular, sus efectos sobre el sistema urbano. Las repercusiones territoriales de dichas políticas pueden ser de diferente naturaleza: aparición de externalidades en relación a decisiones de localización de equipamientos, incremento o disminución de la movilidad, o cambios en la jerarquía urbana derivados tanto de la cantidad como de la calidad de los equipamientos localizados en cada núcleo de población. En concreto nos centraremos en las políticas de provisión de servicios y equipamientos educativos en la Comunidad Valenciana. La información disponible permite trabajar con una amplia perspectiva temporal (1990-2000), lo que posibilita el estudio de los efectos de las intensas políticas desarrolladas durante la década de los 90, coincidiendo con el proceso de aplicación de la LOGSE.

ABSTRACT

The focus of this paper is to evaluate the territorial effect of the provision of public facilities and, specially, its effects on the urban system. Territorial consequences of such policies can have a different nature: externalities derived from location facilities, increase or reduction of daily mobility, and changes in the urban hierarchy derived from the amount and quality of the facilities located in every urban centre. We shall pay an special attention to the policies of provision of educational facilities and services at the Valencian Community. Available information allows us to work with a long term perspective (1990-2000), making possible the study of the effects of the intense policies developed during the 90s, when the LOGSE was applied.

INTRODUCCIÓN

El sistema urbano suele ser considerado como la estructura territorial básica sobre la que se construye la competitividad económica de una región, en la medida en que la pron-

* Departament de Geografia. Universitat de València.

¹ Este artículo presenta parte de los resultados del proyecto de investigación *Cambios en el sistema urbano y competitividad territorial: aplicación de un S.I.C. al caso valenciano*, financiado, dentro del Programa Sectorial de Promoción General del Conocimiento, por la Dirección General de Enseñanza Superior e Investigación Científica del Ministerio de Educación y Cultura (PB97-1366).

ta y correcta transmisión al conjunto del territorio de las ondas de innovación y modernización en el ámbito socioeconómico depende de su funcionamiento. Tradicionalmente el papel de cada nodo urbano venía definido por su tamaño poblacional puesto que éste actuaba como un umbral que permitía o no la presencia de diferentes tipos de servicios, infraestructuras y/o equipamientos. El resultado final óptimo suele identificarse como una jerarquía de lugares centrales que cubra el conjunto del territorio y que permita el acceso de toda la población y de todas las empresas a aquellos servicios, infraestructuras y equipamientos que precisen dentro de un radio de distancia no excesivo.

Sin embargo, esta visión tradicional se está quebrando por la actuación de un conjunto de fuerzas. La evolución y funcionamiento actuales del sistema urbano están siendo afectados por una serie de procesos, derivados de la actuación de los diferentes agentes políticos y económicos. Entre estos procesos recientes merece la pena destacar la aparición de funciones de carácter único o alto rango cuya área de mercado no está directamente relacionada con la distancia física y que se concentran en las grandes áreas metropolitanas, la intervención de la administración pública a través de la toma de decisiones sobre la localización de equipamientos dirigidos a satisfacer demandas tanto de la población en general como de las empresas, o el comportamiento locacional de las empresas de servicios tanto al consumo final como a la producción. Algunos autores afirman que estos procesos tienen como consecuencia la transformación del espacio puntiforme tradicional en un espacio "reticular", y la articulación del fenómeno urbano en sólo dos niveles jerárquicos de ciudades: un nivel superior, con interacciones "estratégicas" a escala transnacional, sede de las nuevas funciones metropolitanas, y uno inferior donde se localizarían los servicios de nivel intermedio y las funciones metropolitanas tradicionales (DEMATTEIS, 1996).

En todo caso, resulta evidente que muchos procesos recientes están transformando las características del territorio y del sistema urbano en una dirección que sin duda afectará a su capacidad para contribuir al desarrollo regional. La determinación de cuáles son estas nuevas tendencias en relación a la configuración del sistema urbano, y su posible influencia sobre las pautas de desarrollo regional, es una cuestión de gran relevancia e interés, sobre todo si tenemos en cuenta que las actuales condiciones de competitividad en los mercados internacionales están potenciando el carácter estratégico del ambiente local en que se desenvuelven las empresas y, entre estas condiciones, el funcionamiento del sistema urbano adquiere una importancia clave.

En el caso de la Comunidad Valenciana, se ha demostrado (SALOM, 1992) que el modelo de desarrollo territorial está estrechamente ligado a la formación y consolidación de un sistema urbano caracterizado por una cierta primacía de la ciudad de Valencia, una relativa abundancia de ciudades pequeñas y medias, y la tendencia a la concentración de actividades y población en el litoral. Sin embargo, investigaciones más recientes (SALOM *et al.* 1999) parecen apuntar que el sistema urbano regional no es totalmente funcional en relación con las nuevas pautas de desarrollo y, más concretamente, que el Área Metropolitana de Valencia no está jugando un papel motor en los procesos de innovación y modernización del tejido industrial más allá de su entorno más próximo. Al parecer, el sistema urbano valenciano, al igual que el de otros países (DEMATTEIS, 1996) y áreas (SALOM y RIERA, 1993) está siendo transformado por una serie de procesos que afectan tanto a la jerarquía de centros como al papel de las ciudades en relación al desarrollo regional. La conformación de un sistema urbano de dos niveles, derivado tanto de la aparición de nuevas funciones avanzadas en áreas urbanas muy concretas como de la difu-

sión de las funciones urbanas tradicionales por todo el resto del territorio, podría ser una de las claves explicativas de este funcionamiento. La actuación de la administración, mediante la provisión de servicios y equipamientos de carácter público, es una de las fuerzas conformadoras de la nueva situación territorial.

EL CONTEXTO DE LA PLANIFICACIÓN EDUCATIVA EN LA COMUNIDAD VALENCIANA

El objetivo de este artículo es evaluar los efectos territoriales, especialmente sobre el sistema urbano, de la provisión de servicios públicos, particularmente de las políticas de provisión de servicios y equipamientos educativos. Estas políticas se desarrollan en un contexto institucional, social, político y económico que condiciona tanto su propia aplicación como sus resultados.

El marco institucional en el que se mueve la planificación educativa ha experimentado profundas transformaciones desde mediados de los años 80. Desde el punto de vista puramente institucional varios son los hitos relevantes en cuanto a política educativa en la Comunidad Valenciana desde mediados de los años 80: la consolidación de la autonomía y la transferencia de las competencias necesarias para llevar adelante la gestión de los servicios educativos, la reforma educativa desarrollada por la LOGSE (Ley Orgánica de Ordenación del Sistema Educativo) promulgada en 1990, o la diversificación sectorial y territorial del sistema universitario, con la creación de nuevas universidades (Jaume I en Castellón, Miguel Hernández en Elx) y nuevos centros universitarios en ciudades de tamaño medio (Gandia, Xàtiva, Ontinyent), y la diversificación y cambio de orientación de las enseñanzas universitarias.

La dinámica social y política seguida por la región entre 1990 y 2000 ha venido caracterizada, en términos generales, por la expansión de la inversión en infraestructuras y los servicios públicos con el objetivo de acercarse al modelo de la sociedad del bienestar. La actuación de los gobiernos regionales democráticos se ha concentrado en la creación de equipamientos públicos destinados a paliar el enorme déficit existente. El contexto en que se ha desarrollado esta planificación educativa ha experimentado, no obstante, importantes transformaciones, durante la década:

1. La aplicación de la L.O.G.S.E. ha supuesto la ampliación del tramo de educación obligatoria hasta los 16 años, así como la adscripción de la nueva E.S.O. (Educación Secundaria Obligatoria) a los Institutos de Enseñanza Secundaria. Estos cambios exigen la adaptación del sistema de centros a las nuevas condiciones, y en la mayor parte de los casos, la creación y ampliación de los centros existentes. A estos cambios cuantitativos (en la cantidad y la localización de los equipamientos) hay que añadir los cambios cualitativos introducidos por la nueva orientación dada en la LOGSE a la Formación Profesional.
2. Disminución de la presión ejercida por la demanda de educación como consecuencia de la intensa caída de natalidad acaecida en el último cuarto de siglo. Entre 1990 y 2000 ello ha supuesto una reducción del 20% del flujo de población que accede a la enseñanza primaria, de un 36% en las cohortes que acceden a la secundaria obligatoria y del 27% en lo que respecta a la enseñanza secundaria no obligatoria. Este fenómeno parece haber llegado ya a su fin, al menos en lo que se refiere a la enseñanza primaria.
3. La educación, especialmente en lo que se refiere a la enseñanza secundaria, se ha extendido a capas de población más amplias, en primer lugar a través de la ya comen-

tada ampliación de enseñanza obligatoria hasta los 16 años, pero también por el incremento de las tasas de escolarización en la enseñanza secundaria no obligatoria debido al aumento de la renta y a otros cambios sociales que han elevado la demanda de educación por parte de la población.

4. La aplicación de la LOGSE ha supuesto también la introducción de nuevos niveles educativos y nuevos criterios de planificación, lo que en parte se ha traducido en una nueva tipología de centros. Los anteriores colegios de E.G.B., Institutos de Bachillerato e Institutos de Formación Profesional, han sido sustituidos por centros de Educación Primaria e Institutos de Educación Secundaria, donde además de la E.S.O. puede ubicarse también el Bachillerato y los Ciclos Formativos.
5. Finalmente, como consecuencia de sucesivos planes de carreteras estatales y autonómicas, han mejorado las condiciones de accesibilidad al conjunto del territorio, disminuyendo las distancias en tiempo que separan a los diferentes núcleos de población (SANCHIS, 1995)

Todos estos nuevos elementos han tenido un impacto importante en el sistema urbano y territorial de la región, contribuyendo al cambio en el modelo territorial descrito por Dematteis como el paso de la ciudad nodal a la ciudad red, del territorio puntiforme al territorio de los flujos. La forma en que las políticas pueden haber contribuido a este cambio son las siguientes:

- El incremento de la dotación educativa en centros de menor categoría urbana contribuye a la difusión de las externalidades por todo el territorio, especialmente en el caso de que la difusión de los servicios educativos haga referencia a la oferta más relacionada con la calidad del sistema productivo (formación profesional y nuevas titulaciones universitarias).
- La extensión de la educación secundaria obligatoria a edades no consideradas anteriormente, junto con la concentración de su oferta en determinados puntos, supone un incremento de los desplazamientos diarios de los estudiantes, y genera nuevas pautas de movilidad en el territorio
- Modificaciones en la composición de la oferta a nivel local pueden contribuir a la generación de cambios en la jerarquía urbana preexistente, sobre todo cualificando determinados centros urbanos respecto a otros.

METODOLOGÍA

Para verificar la entidad y el alcance de estos cambios, nos hemos centrado en la comparación de dos situaciones de planificación educativa: una real, la existente en el curso 1990/91, antes de la aplicación de la LOGSE, y una teórica, la situación resultante de la aplicación del Mapa Escolar que desarrolla la LOGSE, aplicación que estaba prevista en su totalidad para el año 2000, pero que todavía no se encuentra totalmente desarrollada como consecuencia básicamente de retrasos en la construcción de nuevos centros y de desarrollo de la Formación Profesional. La evaluación de estas situaciones, tanto globalmente como a escala local y comarcal, se realiza en base a distintos indicadores de eficiencia y equidad extraídos de la reflexión teórica realizada por economistas, geógrafos y planificadores en torno a la localización de servicios y equipamientos públicos. La elaboración de dichos indicadores, así como la gestión de la importante base de datos espacial

y no espacial creada durante la investigación se realiza a partir de un Sistema de Información Geográfica de fácil manejo².

La base de datos municipal construida al efecto cuenta con la siguiente información:

- Demanda educativa en el curso 1990/91 por niveles. Se ha calculado tomando como base la población por edades del Censo de 1991, agrupada por niveles educativos desde Educación Infantil hasta Universitaria, a la que se aplica el porcentaje medio de escolarización regional.
- Demanda educativa en el año 2000. Se trata de las proyecciones demográficas por grupos de edad que la propia Conselleria de Educación realizó con el objeto de planificar el desarrollo de la oferta de centros educativos.
- Oferta educativa en el curso 1990/91. Número de alumnos, unidades escolares, y centros educativos en cada municipio desde Educación Infantil hasta Enseñanzas Medias, según datos de la Consellería de Educación publicados por el Instituto Valenciano de Estadística.
- Oferta educativa en el año 2000. Número de puestos, unidades escolares y centros educativos en cada municipio tal y como aparecen en el Mapa Escolar diseñado por la Consellería de Educación con el fin de adecuar el sistema educativo a las necesidades de implantación de la LOGSE.
- Accesibilidad a los centros educativos en 1987. Distancia-tiempo desde cada municipio de residencia hasta el lugar donde se encuentra el centro educativo correspondiente. Se trata de la fecha más cercana al curso 1990/91 para la que se dispone de matriz inter-municipal de distancias-tiempo elaborada por la Conselleria de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte; su interés radica en su carácter previo a las mejoras de la red viaria introducidas con el Primer Plan de Carreteras autonómico
- Accesibilidad a los centros educativos en 1994. Distancia tiempo desde cada municipio de residencia hasta el lugar donde se encuentra el centro educativo correspondiente. Se trata de la fecha más cercana al año 2000 para la que disponemos de información, que incorpora ya buena parte de las mejoras de accesibilidad derivada de las inversiones del gobierno regional en la red viaria.
- Áreas escolares en 1991. Ya que la Conselleria de Educación no nos proporcionó la información referida a las áreas de carácter administrativo, las áreas de captación de estudiantes de cada centro educativo se han estimado a partir de la movilidad inter-municipal diaria por motivo de estudio que quedó reflejada en el Censo de Población de 1991 (SALOM *et al.* 1995).
- Áreas escolares en 2000. Asignación de cada uno de los municipios de residencia a las áreas escolares de Primaria, Secundaria Obligatoria y Bachillerato LOGSE, tal y como se definen en el Mapa Escolar publicado por Conselleria de Educación.

A partir de esta información hemos elaborado y calculado una serie de indicadores a diferentes escalas espaciales que ayuden a evaluar, en términos de eficiencia y equidad, la planificación educativa desarrollada durante la última década del siglo XX. No hay que olvidar que estamos comparando una situación real (1990/91), con una planificada (Mapa Escolar) que, aunque prevista para el año 2000, no estará totalmente desarrollada hasta que se construyan todos los centros nuevos propuestos, proceso que está siendo

² *Arcview* de Esri, versión 3.0

más lento de lo esperado. Para la presente exposición de resultados se han seleccionado los siguientes indicadores, calculados para cada nivel educativo y año, y referidos a municipios, áreas escolares y el conjunto de la región:

- Tiempo medio de acceso por municipio al centro de oferta (minutos)
- Tiempo medio de acceso por alumno al centro de oferta (minutos)
- Índice de ocupación de las unidades escolares (demanda efectiva/capacidad teórica), y
- Número de alumnos por aula (demanda efectiva/unidades escolares)

RESULTADOS

Los cambios en el contexto político, social y económico, junto con la propia práctica de una planificación educativa dirigida fundamentalmente a la localización de nuevos recursos educativos, han conducido a importantes variaciones tanto en la demanda como en la oferta educativa, así como en la relación oferta-demanda.

La disminución de los flujos de entrada a los diferentes niveles educativos entre 1900 y 2000 ha permitido realizar el tránsito hacia el nuevo modelo educativo que postula la LOGSE sin una excesiva presión demográfica, a pesar del incremento de la edad de escolarización obligatoria y del aumento de las tasas de escolarización en la enseñanza no obligatoria. No obstante, estos efectos se están agotando y en el inmediato futuro la planificación educativa dejará de contar con este elemento: el flujo de entrada en enseñanza primaria ya se ha estabilizado, mientras que las previsibles reducciones de matrícula en la enseñanza secundaria durante la primera década del siglo XXI serán ya pequeñas.

Aunque la demanda potencial ha experimentado una disminución en términos absolutos, la aplicación de políticas de ampliación y mejora de los recursos disponibles se ha traducido en un incremento durante la década del número de unidades escolares financiadas con fondos públicos del 4%. Estos incrementos son especialmente elevados en los niveles no obligatorios de educación infantil (61%), que partía de una situación de especial penuria, y en el Bachillerato postobligatorio (29%), así como en las edades correspondientes a la enseñanza secundaria obligatoria (24%); por el contrario la oferta de unidades de primaria, de primero a sexto, se ha reducido ligeramente (-6%), mientras que la implantación de la nueva formación profesional de grado medio, muy dependiente de los conciertos con escuelas privadas, no se ha resuelto definitivamente. El esfuerzo de la política educativa durante la pasada década se ha centrado en la potenciación de las enseñanzas medias, obligatoria y no obligatoria, como consecuencia de la aplicación de la LOGSE. Las decisiones tomadas en este campo tienen, por otro lado, claras consecuencias territoriales en la medida en que precisamente los equipamientos correspondientes a la enseñanza secundaria tienden a concentrarse en el espacio, en los principales núcleos urbanos.

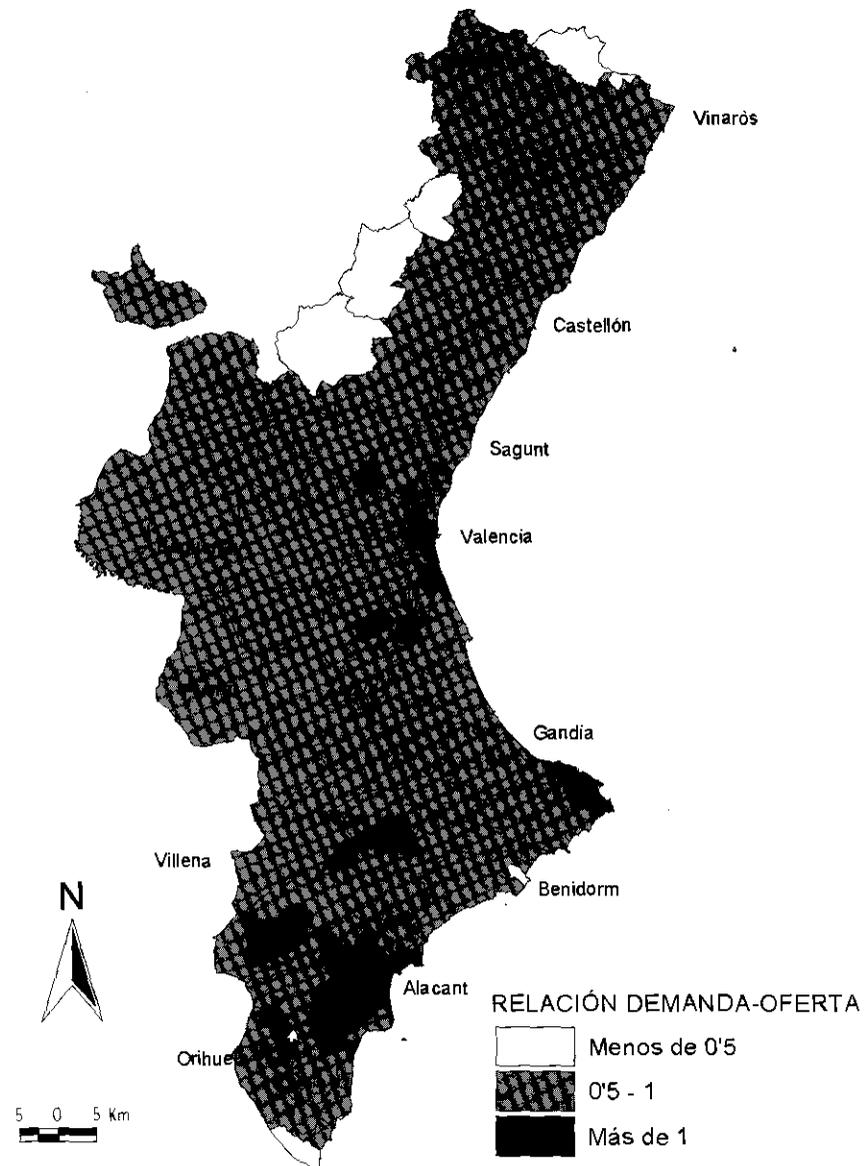
Este incremento de oferta ha tendido a concentrarse en las zonas más densamente pobladas de la provincia de Alicante y del litoral de las provincias de Valencia y Castellón, especialmente a través de la localización de nuevos equipamientos en núcleos urbanos cada vez de menor tamaño. No obstante, también se produce un esfuerzo de dotación de nuevos equipamientos en áreas interiores menos densamente pobladas, especialmente en el interior de Castellón. En conjunto, si en 1990 104 municipios de la región contaban con estudios de B.U.P., en 2000 son ya 145 municipios los que acogen estudios de Bachillerato LOGSE, y 188 de E.S.O.

En términos globales, este esfuerzo de dotación de nuevos equipamientos educativos ha permitido ajustar la oferta educativa a la demanda. No obstante, es posible observar algunos notables desequilibrios territoriales que afectan a la calidad de este ajuste (mapas 1, 2, 3 y 4). Así, en ocasiones, la creación de nuevos centros educativos en áreas interiores con una población relativamente escasa lleva a generar en 2000 situaciones de cierta sobreoferta (caso de las áreas escolares de bachillerato de Morella, Sant Mateu, l'Alcora, Onda, Segorbe, Ademuz, Utiel, Requena, Ayora, Moixent o Bocairent, entre otras). En todos estos casos, la planificación educativa ha optado claramente por primar las consideraciones de equidad social y territorial, en detrimento de la mera eficiencia económica de las inversiones realizadas.

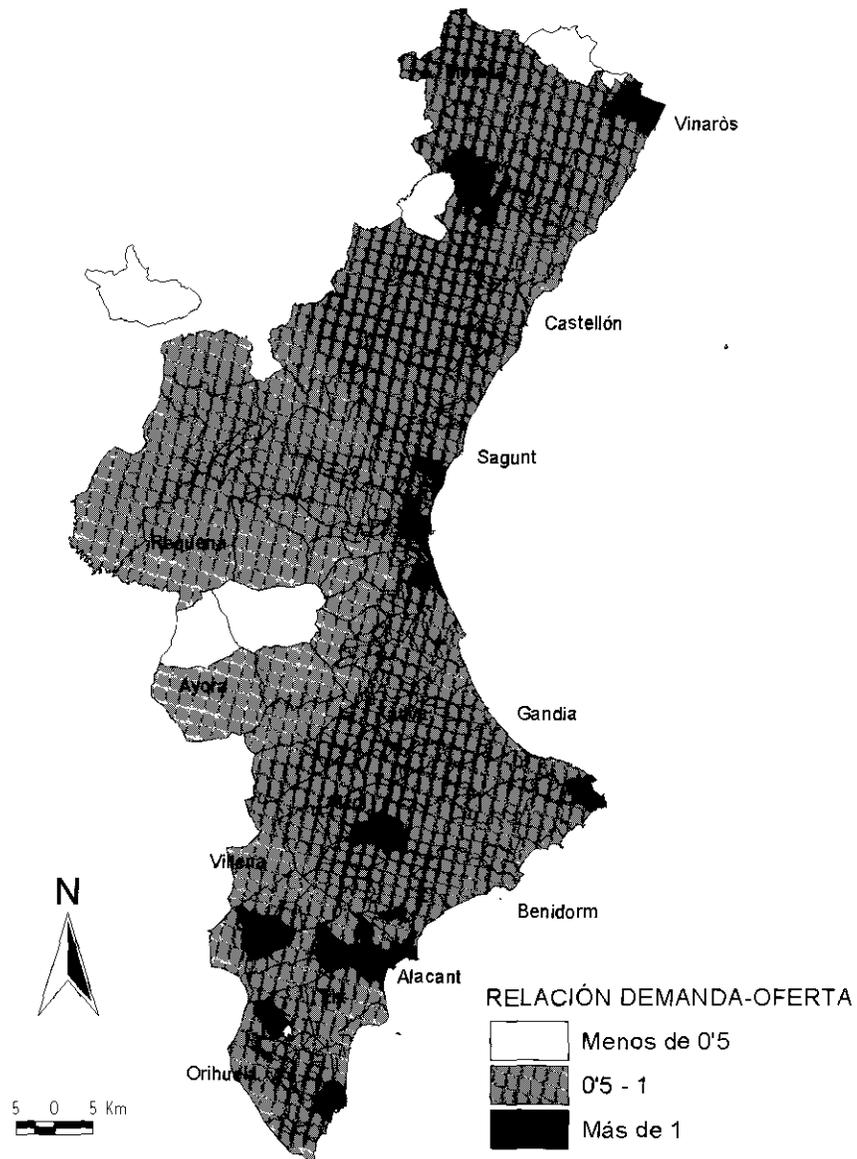
Por el contrario, existen áreas donde todavía se observa en 2000 un déficit de equipamientos financiados con fondos públicos que no pueden absorber, con las ratios alumnos/unidad manejados como óptimos por la administración educativa, la totalidad de la demanda potencial. Este fenómeno se observa, con diferente intensidad, en todos los niveles educativos, si bien los déficits tienden a ser especialmente visibles en los niveles no obligatorios, -aunque también afectan de forma puntualmente importante a la enseñanza primaria- y en los principales núcleos urbanos de las provincias de Valencia y Alacant. Así, destacan las situaciones de las áreas escolares de Valencia (déficits en educación infantil, primaria y bachillerato), Paterna (Bachillerato), Xàtiva (E.S.O. y Bachillerato), Carcaixent (Bachillerato), Alcoi (infantil, primaria y bachillerato), Elda (infantil y bachillerato), Alicante (infantil y primaria), o Elx (infantil y E.S.O). En algunos casos estas tensiones estaban ya presentes a principios de la década, lo que se traducía en tamaños de aula excesivamente grandes (p.ej. párvulos en Alicante, párvulos y E.G.B. en Elx, B.U.P. en Elda); en otros casos se trata de problemas que se han agravado durante la década, especialmente en lo referente a los estudios de primaria y secundaria en Alicante, Valencia o Alcoi. La planificación educativa desarrollada durante la década, si bien ha podido mejorar la situación de muchos núcleos urbanos pequeños y medios, no ha tenido el mismo efecto sobre las áreas escolares de las ciudades medias y grandes de la región al no prever en estas zonas el necesario incremento de equipamientos. A título de hipótesis podemos apuntar que la práctica política ha asumido *de facto* la existencia en estas zonas de una parte no desdeñable de la oferta y la demanda que no está sostenida por fondos públicos; por ello, el número de unidades escolares planificadas en el mapa Escolar es, a veces, inferior al máximo potencialmente necesario si toda la población acudiera al sistema de centros públicos y concertados.

En términos generales, las políticas desarrolladas están contribuyendo a generar un nuevo modelo territorial al introducir cambios en tres aspectos fundamentales de éste: 1) cambios en la intensidad de los desplazamientos; 2) alteración en la jerarquía de centros urbanos; y 3) reducción de las desigualdades territoriales

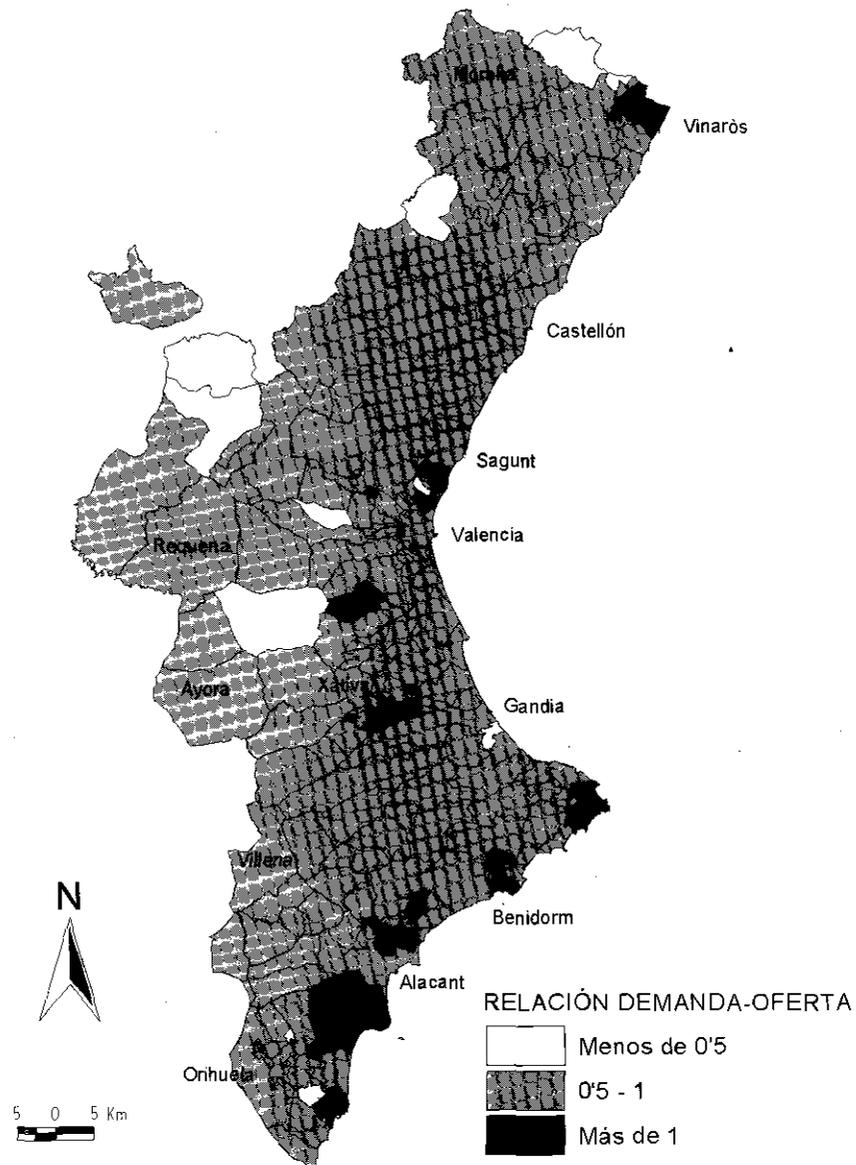
Globalmente, la intensidad de la movilidad obligada por motivo de estudio en el conjunto de niveles preuniversitarios se ha reducido durante la década. La adaptación de la estructura de centros educativos a las directrices de la LOGSE ha llevado a una tendencia a crear dos tipos de centros: los centros de primaria que a menudo cuentan también con unidades de infantil, y los centros de secundaria donde siempre se imparte ESO y en muchos ocasiones también Bachillerato LOGSE y Ciclos Formativos. En muchos casos, ello supone una nueva obligación de desplazarse al grupo de edades 12-13 años que antes nutría los dos cursos finales de la EGB y ahora integra el primer ciclo de la ESO que se imparte ya en Institutos de Enseñanza Secundaria. Sin embargo, la creación de nuevos



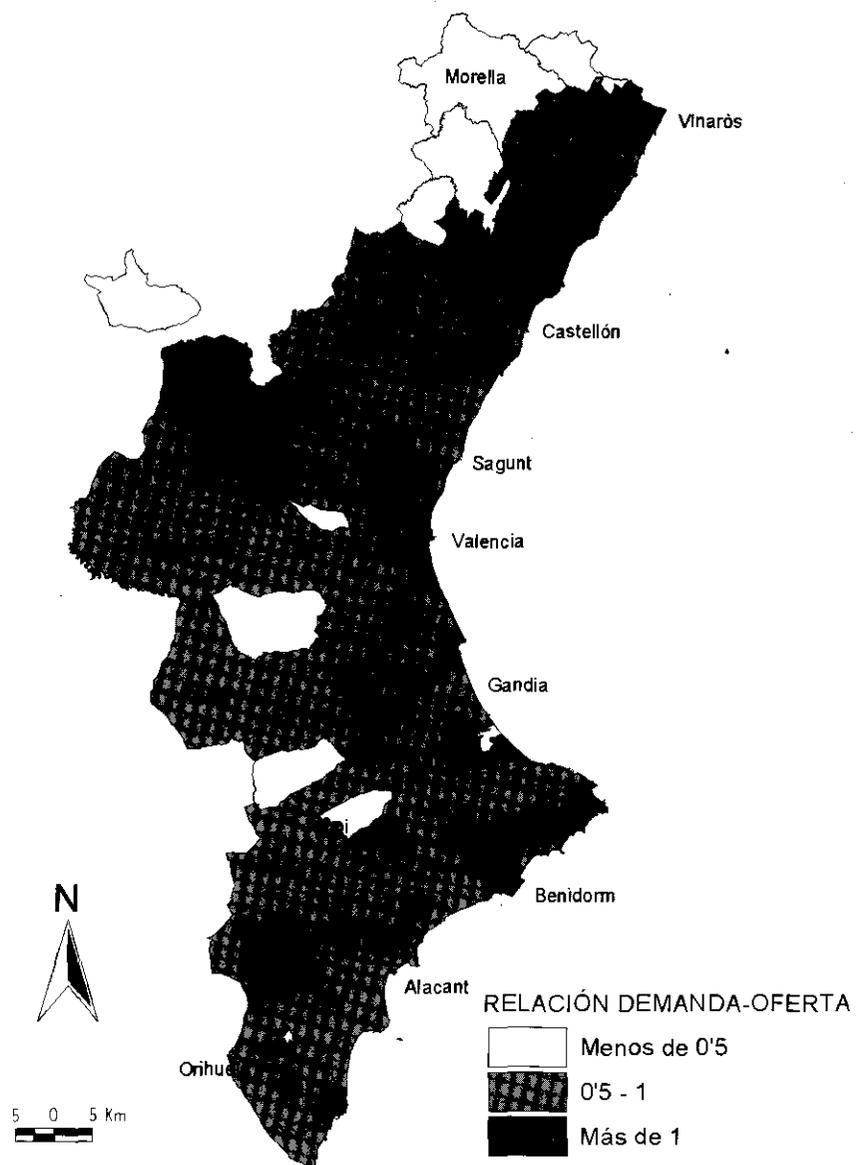
Mapa 1. Relación demanda-oferta en educación infantil según el mapa escolar. Índice= Número de estudiantes proyectados/ Número de puestos escolares. Base territorial: áreas escolares de ESO.



Mapa 2. Relación demanda-oferta en enseñanza primaria según el mapa escolar. Índice= Número de estudiantes proyectados/Número de puestos escolares. Base territorial: áreas escolares de ESO.



Mapa 3. Relación demanda-oferta en enseñanza secundaria obligatoria según el mapa escolar. Índice= Número de estudiantes proyectados/Número de puestos escolares. Base territorial: áreas escolares de ESO.



Mapa 4. Relación demanda-oferta en bachillerato según el mapa escolar. Índice= Número de estudiantes proyectados/Número de puestos escolares. Base territorial: áreas escolares de Bachillerato LOGSE.

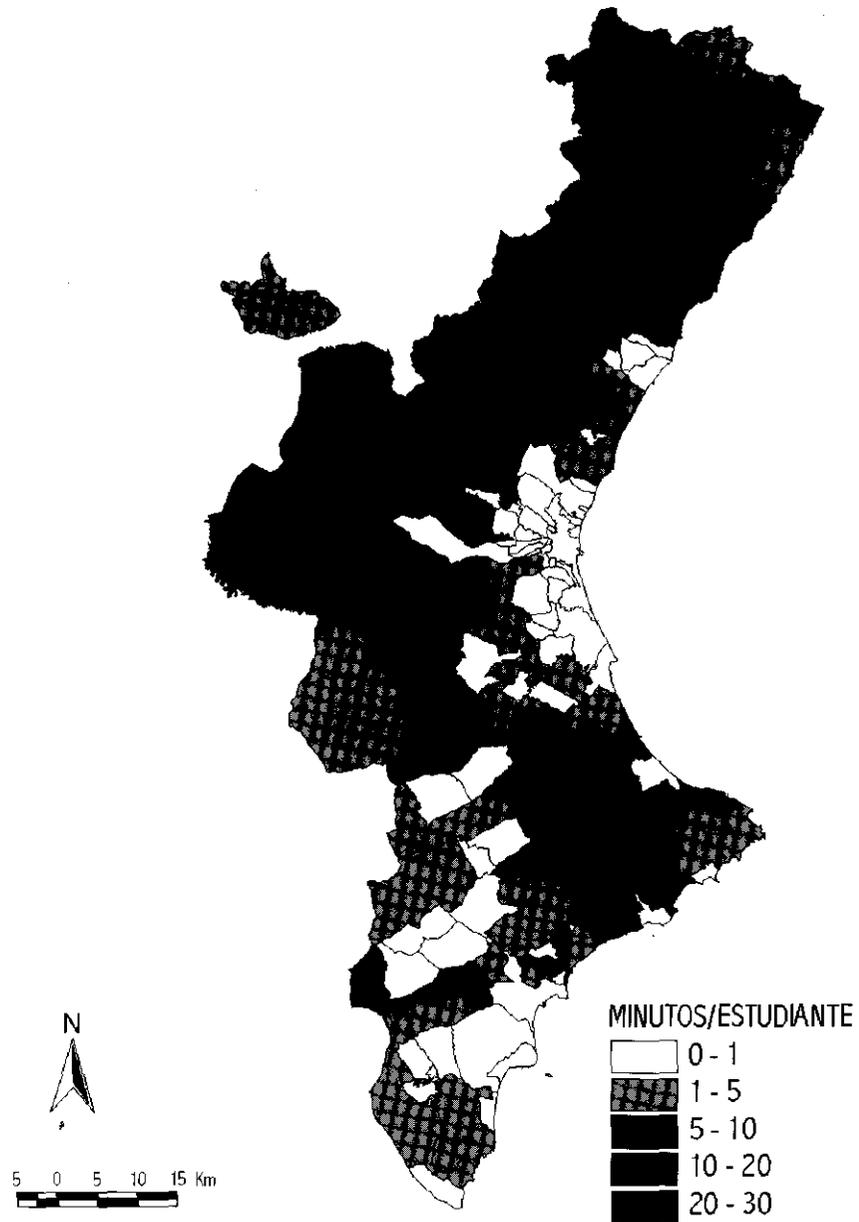
equipamientos de enseñanza secundaria tanto en el nivel obligatorio como en el post-obligatorio ha compensado con creces el incremento de movilidad que así podría haberse generado. De esta forma, aunque el número de personas que se desplaza se reduce menos de lo que cabría esperar, la longitud, el tiempo de los desplazamientos se reducen significativamente, a lo que también ha contribuido la mejora de las infraestructuras viarias. El análisis territorial realizado a través del SIG ofrece evidencias claras en este sentido: la distancia media a que quedaban el conjunto de municipios de la región de la oferta de estudios de BUP era en 1990 de 14.1 minutos, mientras que en 2000 ésta se ha reducido a 9.2 minutos para el Bachillerato LOGSE y a 6.9 para la E.S.O. Para todos los niveles preuniversitarios el tiempo medio que los alumnos deben emplear para acceder a su centro de estudios se ha reducido en un 73%, lo que da idea del intenso proceso de difusión espacial de equipamientos que se ha desarrollado (mapas 5, 6 y 7).

En 1990 solamente las áreas muy próximas a los principales centros urbanos disfrutaban de una accesibilidad elevada a los centros que impartían B.U.P. (parte de la Plana Baixa, la mayor parte de l'Horta, l'Alacantí, l'Alcoià, el Vinalopó Baix y Mitjà). El Mapa Escolar de 2000 amplía notablemente las áreas con una muy buena accesibilidad a los estudios de E.S.O. y Bachillerato, quedando ya restringidos los problemas de comunicación a muy pocos espacios. Las mejoras son especialmente ostensibles para amplias zonas muy densamente pobladas del sur de la provincia de Valencia (Ribera, Costera, Vall d'Albaida, Safor) y de la provincia de Alicante (Marina Alta, Vega Baja, Vinalopó), donde se han reducido los tiempos de acceso medios por alumno a centros de secundaria desde valores a menudo superiores a los 10 minutos hasta valores generalmente por debajo de 5 minutos.

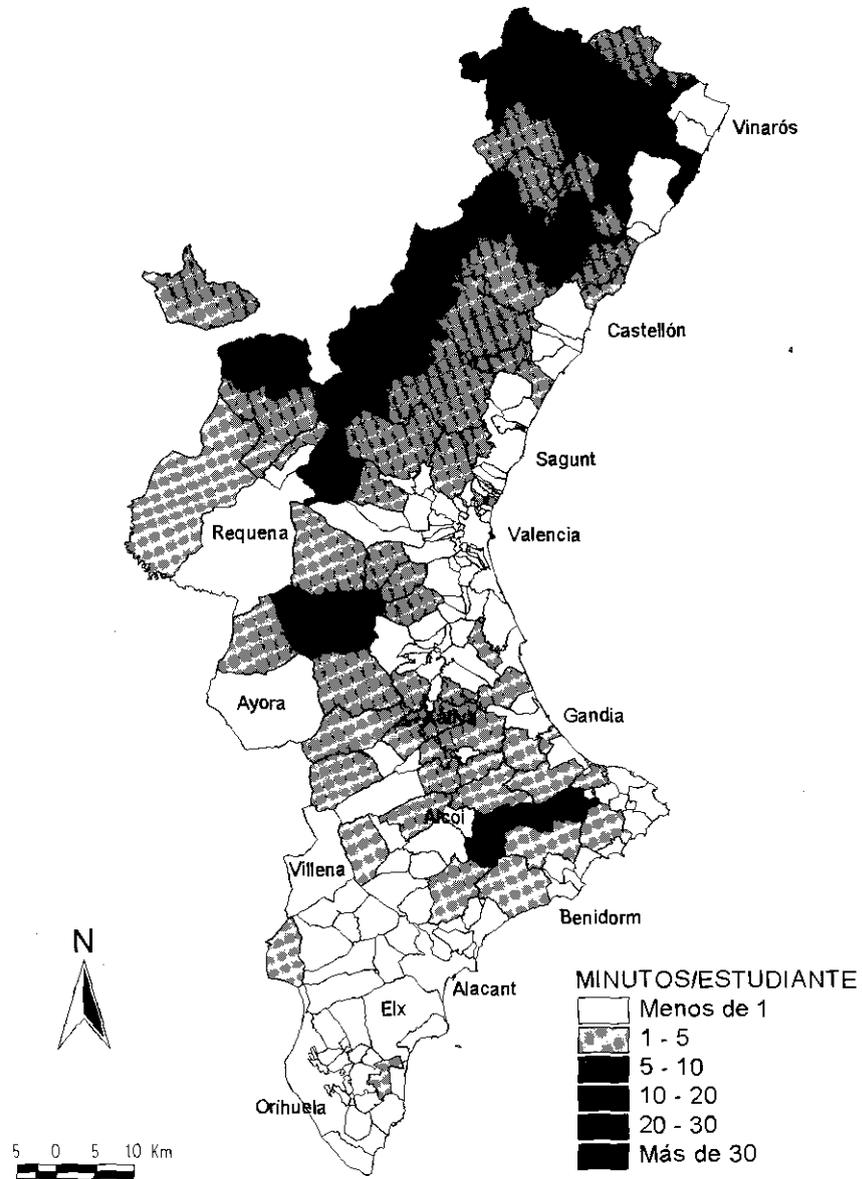
Ello no es óbice para que existan todavía algunas áreas-problema con tiempos medios de acceso todavía relativamente elevados. La localización de estas áreas se observa mejor si utilizamos como indicador el tiempo medio de acceso por municipio, que da un mayor peso en el cálculo a las pequeñas localidades alejadas de la oferta educativa (mapas 8, 9 y 10). Así, todo el interior de la provincia de Castellón, y de una buena parte de la provincia de las provincias de Valencia (Serranía, Camp de Turia, Requena-Utiel), y Alicante (áreas montañosas del Comtat y la Marina Baixa) presenta tiempos medios de acceso por municipio de más de 10 minutos para la ESO, y de más de 20 para el Bachillerato LOGSE.

Merece la pena destacar que en las áreas escolares de la Plana Alta, l'Alcalatén, el Maestrat, o el interior de la Marina, a pesar de que se contempla un notable esfuerzo de dotación de nuevos equipamientos, los tiempos medios de acceso por municipio siguen siendo relativamente elevados. En ocasiones la propia estructura territorial de estos espacios, marcada por la baja densidad de población y la relativa dispersión del poblamiento, hace difícil mejoras ulteriores significativas de la accesibilidad a los equipamientos sin restar gravemente eficiencia al propio funcionamiento de la oferta educativa que se encuentra ya en una posición de sobredotación de puestos escolares; este es el caso de las áreas escolares de Bachillerato de Morella, l'Alcora, o incluso Sant Mateu o Segorbe. En otros caso, sin embargo, se combina una mala accesibilidad con problemas de infradotación de oferta educativa en niveles no obligatorios (Bachillerato), dejando todavía espacio para la actuación de políticas que combinen la búsqueda de la eficiencia y equidad; en esta situación se encuentran las áreas escolares de la Vall d'Alba, Alcalà de Xivert, Callosa d'En Sarrià, Benissa, o la práctica totalidad de la comarca de los Serranos.

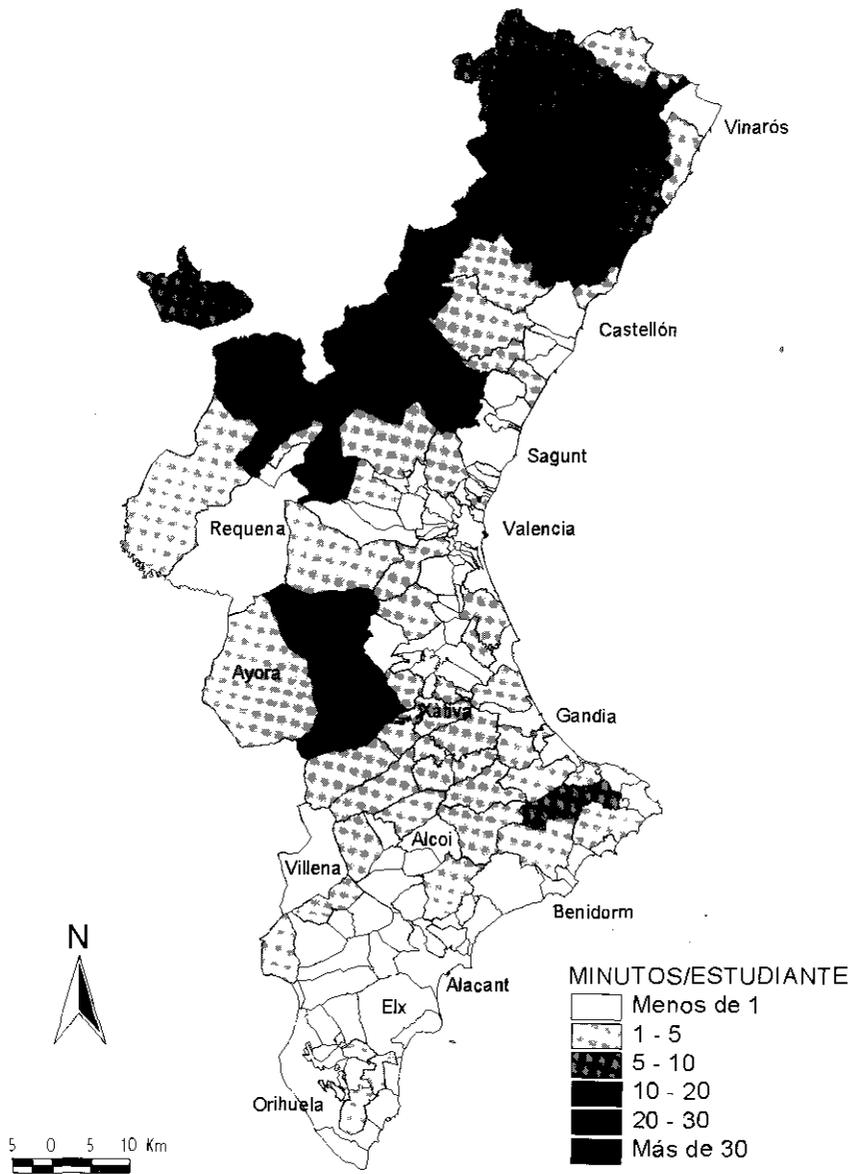
Otra importante repercusión de la política educativa es la alteración en la jerarquía de centros. Esta se debe a la aparición de nuevos equipamientos que proporcionan casi siem-



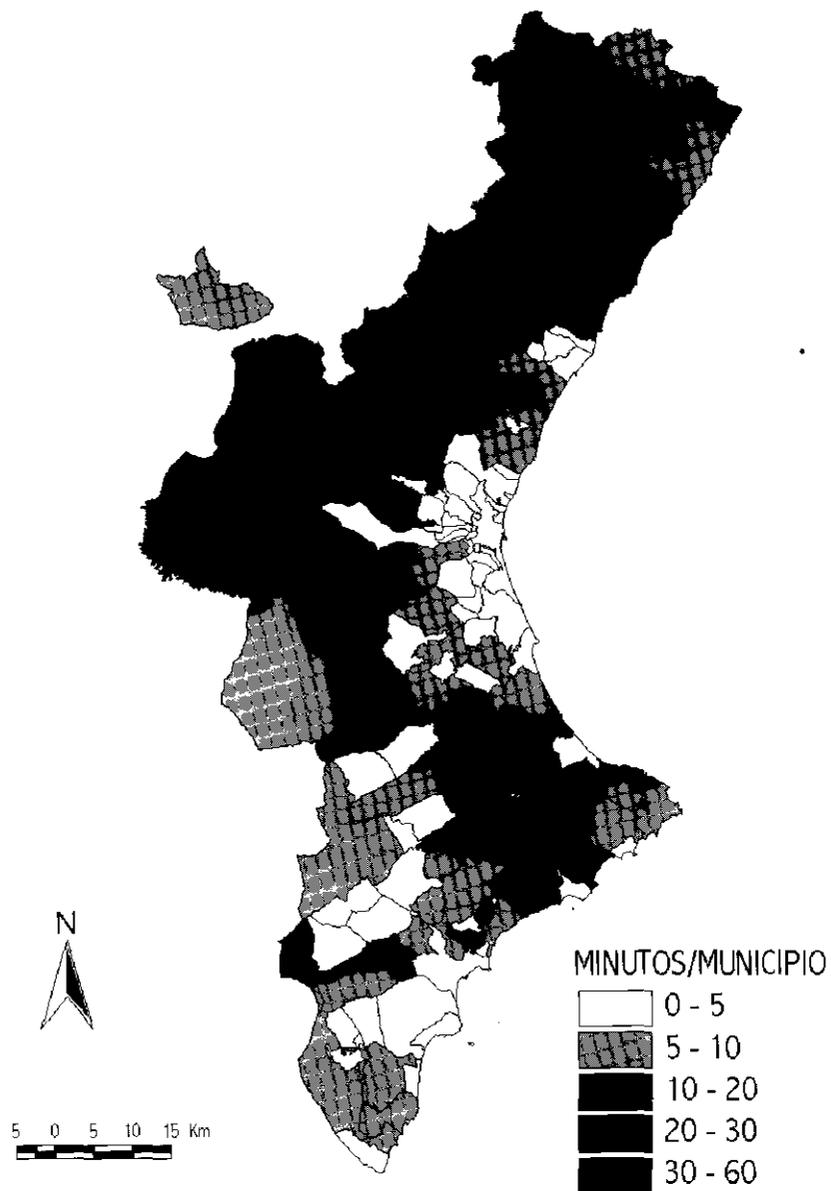
Mapa 5. Tiempo medio de desplazamiento al centro de estudios. bup, 1990 Base territorial: áreas escolares de BUP.



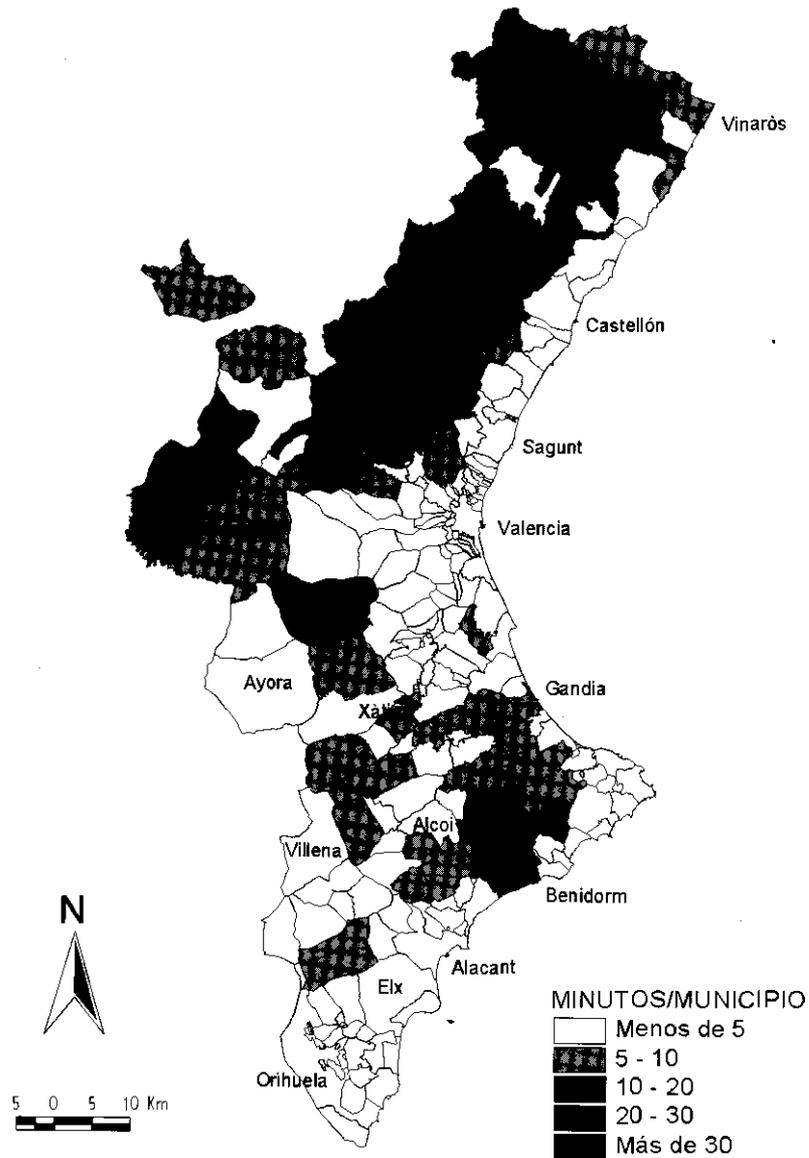
Mapa 6. Tiempo medio de desplazamiento al centro de estudios. ESO, 2000. Base territorial: áreas escolares de ESO.



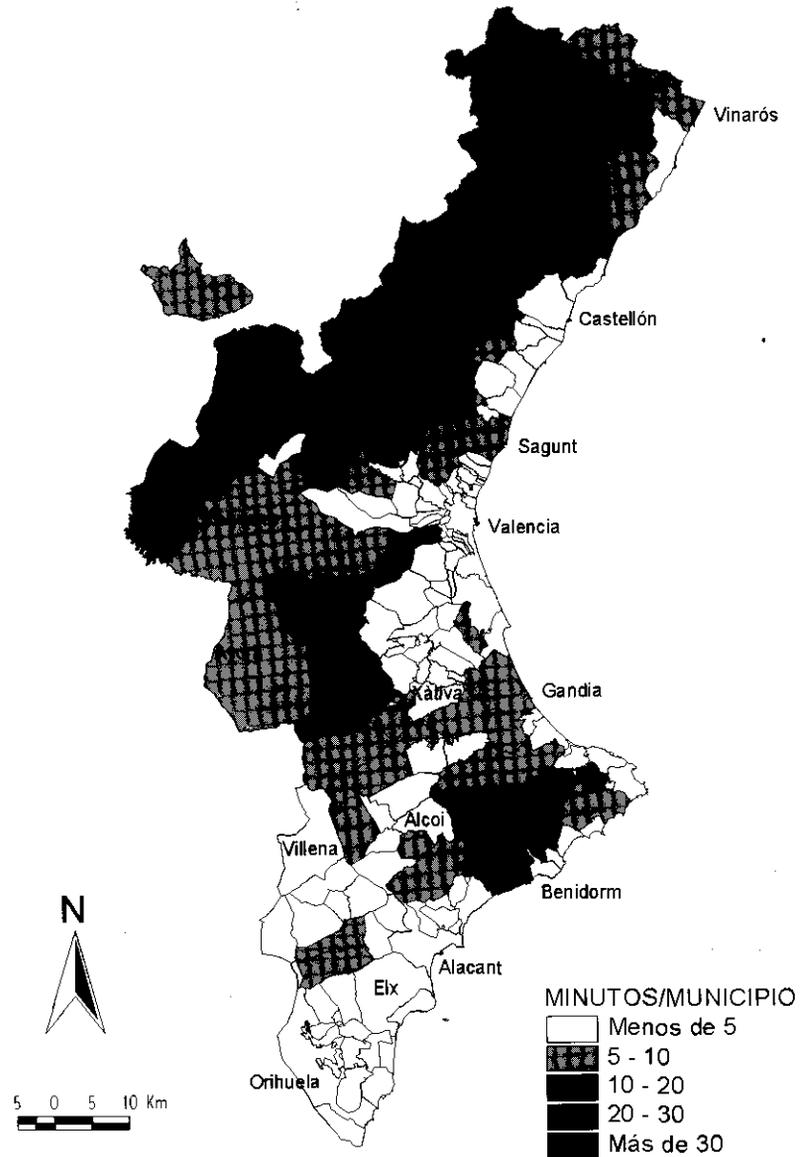
Mapa 7. Tiempo medio de desplazamiento al centro de estudios. bachillerato, 2000. Base territorial: áreas escolares de Bachillerato LOGSE.



Mapa 8. Tiempo medio municipal de desplazamiento al centro de estudios. BUP, 1990. Base territorial: áreas escolares de BUP.



Mapa 9. Tiempo medio municipal de desplazamiento al centro de estudios. ESO, 1990. Base territorial: áreas escolares de ESO.



Mapa 10. Tiempo medio municipal de desplazamiento al centro de estudios. Bachillerato, 2000. Base territorial: áreas escolares de Bachillerato LOGSE.

pre ESO a la población, y a menudo incluso Bachillerato LOGSE, en centros urbanos subcomarcales y pequeñas ciudades que ascienden de esta forma en la jerarquía funcional. Como consecuencia, surgen nuevas áreas funcionales por subdivisión de las preexistentes, que son, por tanto, de tamaño más reducido (número de municipios, superficie, volumen de demanda, etc.). Los centros que ascienden en la jerarquía son, en una parte significativa, grandes municipios del área metropolitana de Valencia (Aldaia, Manises, Godella, Paiporta, Paterna, Xirivella, Picassent, Torrent), subcentros comarcales de la mitad sur de la región, muchos de ellos con un fuerte carácter turístico o industrial (Bellreguard, l'Olleria, Pobla Llarga, Villalonga, Càrcer, Guadassuar, Aielo de Malferit, Torreveija, Santa Pola, Crevillente, Benissa, Callosa de Segura, Ibi, Benidorm), o núcleos de menor tamaño en la parte central de la provincia de Castellón (Alcora, Benicàssim, Alcalà de Xivert, Betxí, la Vall d'Alba, Sant Mateu o Albocàsser). Por el contrario, muchos de los centros comarcales tradicionales pierden capacidad de atracción y relevancia territorial por este concepto; aunque esta evolución es más frecuente en comarcas interiores (Cheste, Chiva, Morella, Ademuz, Lliria, Ayora, Albaida, Xixona, Villena), también se produce en áreas litorales densamente pobladas (Gandia, Orihuela, Alzira, o Xàtiva).

CONCLUSIONES

En resumen, la política educativa implementada, en ocasiones apoyándose sobre las tendencias subyacentes de la evolución demográfica y sobre otras políticas territoriales como las de dotación de infraestructuras viarias, ha tenido como efecto una reducción global de las desigualdades territoriales. Y ello a pesar de que persistan problemas de escasez en la dotación de equipamientos (sobre todo en las ciudades más grandes de la región, y en el interior y litoral norte de Castellón), en zonas donde las previsiones del Mapa Escolar no consiguen asumir toda la demanda potencial o donde las pautas territoriales de distribución de la población obligan a desplazamientos excesivos a volúmenes de población relativamente grandes.

No obstante, del análisis territorial se desprende claramente que tanto el número de municipios como la población afectada por la marginación territorial (distancias medias superiores a 30 minutos para acceder a equipamientos educativos) se reduce notablemente, concentrándose en pequeñas áreas de el Rincón de Ademuz, els Ports de Morella, y l'Alt Maestrat, la muela de Cortes, y la montaña de Alicante.

En relación con el sistema urbano, la importante ampliación del número de núcleos de población que cuentan con equipamientos educativos no básicos (ESO y Bachillerato) contribuye a homogeneizar la dotación de estos servicios en todo el territorio regional, diluyendo el papel tradicional de los centros urbanos comarcales y subcomarcales. Si a principios de los noventa el análisis del sistema urbano realizado por la Conselleria de Obras Públicas (COPUT, 1995) asignaba las funciones educativas intermedias al nivel séptimo y octavo del Sistema Nodal de Referencia (centros subcomarcales), tras el desarrollo del mapa escolar derivado de la LOGSE en la Comunidad Valenciana quedan prácticamente convertidas en funciones típicas del nivel de base urbano. La homogeneización territorial generada por este proceso de actuación pública no obsta, sin embargo, para que a lo largo de este mismo período hayan surgido nuevas desigualdades urbanas asociadas a la localización de funciones especializadas fuertemente relacionadas con el desarrollo regional, algunas de ellas también derivadas de la actuación de la administración (Universidades, Institutos Tecnológicos, CEEIs, etc.).

BIBLIOGRAFÍA

- COPUT (1995): *Estrategias de vertebración territorial. Documento II del Avance del Plan de Desarrollo Urbanístico*, Dirección General de Urbanismo y Ordenación Territorial, Conselleria de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte, Generalitat Valenciana, Valencia, 310 pp.
- DEMATTEIS, G. (1996): *Progetto implicito. Il Contributo della geografia umana alle scienze del territorio*, Franco Angeli, Milan, 128 pp.
- PITARCH, M.D. (1998): *Espacio y formación*, Centro Francisco Tomás y Valiente, UNED Alzira-Valencia, Valencia, 237 pp.
- SALOM, J.(1992): *Sistema urbano y desarrollo regional en la Comunidad Valenciana*, Edicions Alfons el Magnànim-IVEI, Valencia, 246 pp.
- SALOM, J. Y RIERA, P. (1993): Les jerarquies urbanes, en *Geografia General dels Països Catalans, Vol.3*, Enciclopedia Catalana, Barcelona, pp.64-91.
- SALOM, J., PÉREZ, J., ALBERTOS, J.M., DELIOS, E. Y PITARCH, M.D. (1995): Análisis de la movilidad obligada por trabajo y estudio en la Comunidad Valenciana, en *Censos de Població i Habitatges. Monografies. Volum II*, Institut Valencià d'Estadística, Valencia, pp.71-166.
- SALOM, J., ALBERTOS, J.M., PITARCH, M.D. Y DELIOS, E. (1999): *Sistema Urbano e Innovación Industrial en el País Valenciano*, Departamento de Geografía, Universidad de Valencia, Valencia, 192 pp.
- SANCHIS, C. (1995): La xarxa de carreteres del País Valencià. Un balanç del període 1984-1994, *Cuadernos de Geografía*, 58, pp.417-438