

Artículo Original / Article

## Explorar los cambios en la movilidad al iniciar la universidad: modos de transporte y espacio de actividades de jóvenes en Santiago de Chile

### Exploring Changes in Mobility when starting University: Modes of Transportation and Activity Space of Young People in Santiago, Chile

María José Martínez-Leiva , Pontificia Universidad Católica de Chile, Chile.

**CÓMO CITAR:** Martínez-Leiva, M. J.(2024). Explorar los cambios en la movilidad al iniciar la universidad: Modos de transporte y espacio de actividades de jóvenes en Santiago de Chile. *Revista de Urbanismo*, (50), 174-200. <https://doi.org/10.5354/0717-5051.2024.73875>

\*CONTACTO: [mjmartinez1@uc.cl](mailto:mjmartinez1@uc.cl)

**Resumen:** El ingreso o transición a la universidad es un hito relevante en las trayectorias biográficas de jóvenes y sus grupos familiares, lo que ha promovido un diverso campo de investigación interdisciplinaria para comprender las implicancias de este proceso. Desde la perspectiva de los estudios urbanos, este tema se ha abordado desde la experiencia de las y los jóvenes en sus desplazamientos hacia sus lugares de estudio y los modos de transporte que emplean en esos trayectos. Sin embargo, aún es un desafío abordar este proceso desde una perspectiva inscrita en las biografías de movilidad, vale decir, con atención a los cambios que experimentan en ella. En este trabajo se identifican los cambios en la movilidad urbana de jóvenes, específicamente en los modos de transporte y en el espacio de actividades sociales durante su transición a la universidad en la Región Metropolitana de Santiago. Para ello, se reportan los resultados de un cuestionario autoaplicado a jóvenes que ingresaron a la universidad a programas de pregrado en el año 2023. Los resultados muestran que quienes entran a la universidad experimentan cambios que vuelven más sensibles los modos de transporte y actividades sociales a escala de barrio y comuna; que los cambios afectan más a las actividades de socialización, de ocio y recreación de las y los jóvenes; y que el repertorio de actividades desde el inicio de la universidad se experimenta de manera diferenciada según el género, el ingreso del grupo familiar, el sector de residencia y la localización del campus de estudio. Este trabajo ofrece una oportunidad para problematizar las formas en que se concibe la transición a la universidad desde el enfoque de las movillidades a escala metropolitana.

**Palabras clave:** Biografías de movilidad, campus urbano, espacio de actividades, estudiante universitario, modos de transporte, movilidad urbana

**Abstract:** Entry or transition to university is a relevant milestone in the biographical trajectories of young people and their family groups, which has promoted a diverse field of interdisciplinary research to understand the implications of this process. From the perspective of Urban Studies, this issue has been addressed from the experience of young people in their journeys to their places of study and the modes of transport they use. However, addressing it is still a challenge for this process from a perspective inscribed in mobility biographies, that is to say, with attention to the changes they experience in their mobility. In this work, changes in the urban mobility of young people are identified, specifically, changes in modes of transportation and in the space of social activities during the process of transition to university of young people in the Metropolitan Region of Santiago. To this end, the results of a self-administered survey of young people who started university in undergraduate programs in 2023 are reported. The results show that those who start university undergo changes that make the modes of transportation and social activities more sensitive at the neighborhood and municipal scale; that the changes affect socialization, leisure, and recreation activities carried out by young people more; and that the repertoire of activities from starting university is experienced differently according to gender, family group income, sector of residence, and location of the study campus. This work offers an opportunity to problematize how the transition to university is conceived from the perspective of mobilities at a metropolitan scale.

**Keywords:** Mobility biographies, urban campus, activity space, university student, transport modes, urban mobility

## Introducción

El ingreso y la transición de jóvenes a la educación superior ha concitado interés y preocupación como parte del proceso de masificación de los sistemas de educación superior en el mundo, especialmente debido a las dinámicas de inclusión y exclusión que se surgen en ello (Ezcurra, 2019, 2022). Las instituciones públicas y la investigación internacional han identificado factores o dimensiones vinculadas con la experiencia del tránsito por la universidad de sus estudiantes y los efectos de ello en las trayectorias de quienes se configuran como universitarios (Espinoza, et al., 2022; Parra Sandoval, 2021). Aspectos como la integración de nuevos perfiles de estudiantes, más diversos social, económica y culturalmente; los factores que influyen en su permanencia y egreso; las características de salud y bienestar (físico y mental); y su participación social y política en movimientos estudiantiles se han ido constituyendo un *corpus* de investigación en la materia (Baeza-Correa y Albuccó-Henríquez, 2023).

El proceso de transición a la universidad se vincula también con lo que experimentan las y los jóvenes en la construcción de sus identidades como jóvenes universitarios. Toda transición, dirán Dávila et al. (2005), implica un proceso de cambios inscritos en el cuerpo de un sujeto. Este proceso tiene un carácter histórico que produce múltiples formas de ser vivido y traza trayectorias de los actores en la estructura social y de poder. Sin embargo, estos elementos no se inscriben solo en un plano social, cultural o histórico, sino que se configuran también en un plano cruzado por la dimensión espacio-temporal que se expresa en la movilidad cotidiana de estudiantes.

A partir de la perspectiva de los estudios urbanos, la movilidad cotidiana en la experiencia universitaria se explora en las formas en que estudiantes de educación superior desarrollan sus prácticas de movilidad en el contexto universitario, vale decir, desde sus experiencias de movilidad en sus trayectos cotidianos hacia los campus en el que estudian. Esas experiencias caracterizan a la movilidad como una vivencia asociada al sacrificio, al cansancio, a las restricciones por depender del transporte público y a estrategias para promover prácticas más placenteras de traslado (Dache, 2022; Martínez-Leiva y Rasse, 2019; Riquelme Brevis et al., 2019; Tapia, 2018).

También se han investigado los modos de transporte que jóvenes seleccionan para desarrollar sus trayectos cotidianos, en los cuales factores como la distancia, localización del campus, características socioeconómicas y disponibilidad de modos de transporte influyen en la elección (Hassold y Gavira Narváez, 2024; Kim & Lee, 2023; Mouronte-López & López, 2023; Seguí Pons y Ruiz Pérez, 2020); así como también en las variables que influyen en su disposición a cambiar los modos de transporte que utilizan (Ribeiro, et al., 2020). Un estudio en Chile da cuenta de que el transporte público es el principal medio de transporte empleado para el desplazamiento al campus (Parra-Saldías et al., 2019). Del mismo modo, se ha pesquisado que las y los estudiantes emplean menos la bicicleta u otros medios de transporte activo, tanto por la distancia entre su lugar de residencia y su lugar de estudio como por las características del entorno construido que rodea a los campus universitarios (Obregón Biosca, 2020). Para las y los estudiantes, los campus universitarios si bien se localizan en las áreas céntricas de la ciudad, ellos se encuentran a distancia de sus lugares de residencia lo que implica una mayor inversión de tiempo y planificación, especialmente considerando la falta de redes de ciclovías conectadas, equitativamente distribuidas y seguras para sus desplazamientos (Castillo-Paredes, et al., 2021).

Cambios en las prácticas de movilidad provocados por crisis financieras y sociosanitarias ya han sido identificados en la literatura internacional (Bagdatli & Ipek, 2022; Soltani et al., 2024), sin embargo, es emergente el campo de investigación que analiza las prácticas de movilidad combinadas con la ocurrencia de eventos que detonan cambios, sin perder de vista las prácticas previas al evento en el contexto de educación superior (Cadima et al., 2020; Naaman, et al., 2023). Así mismo, aún es un desafío el desarrollo de una aproximación urbana a los procesos de transición que experimentan las y los estudiantes durante el primer año de universidad, en tanto esa transición se proyecta como un proceso de continuidades y discontinuidades en la construcción del ser estudiante universitario (Mærsk et al., 2023), lo que hasta ahora se ha descrito en términos de las prácticas académicas y de socialización (Martinic y Urzúa Martínez, 2021). Finalmente, es imperativo fortalecer el campo de investigaciones que conecten la movilidad urbana con la educación superior desde una perspectiva urbana más amplia para superar visiones parciales centradas únicamente en instituciones de educación superior específicas. Con ello sería posible desarrollar una comprensión de cómo se generan desigualdades urbanas a escala ciudad.

Considerando lo anterior es que este trabajo presenta los resultados de la primera etapa de una investigación mayor que busca comprender el proceso de cambio de las prácticas de movilidad y sus implicancias en la producción social del espacio de los campus urbanos de estudiantes durante su primer año en la universidad. El objetivo de este artículo es identificar los cambios en la movilidad urbana de jóvenes, específicamente en los modos de transporte y el espacio de actividades sociales previos y posteriores al ingreso a la universidad en la Región Metropolitana de Santiago. Este objetivo se cumplirá abordando tres preguntas claves: ¿Cómo cambia la distancia entre lugar de residencia y lugar de estudio de las y los estudiantes durante su transición a la universidad? ¿Cómo cambian los modos de transporte que emplean en sus trayectos hacia actividades sociales a escala de barrio, comunal y en una comuna distinta de la que reside? Y ¿cómo cambian los repertorios de actividades sociales a escala de barrio, comunal y en una comuna distinta de la que reside?

Para responder esas preguntas, este trabajo funda su marco teórico en el enfoque de biografías de movilidad y la noción de *espacios de actividad*. Se emplea un enfoque metodológico cuantitativo para comparar variables sociales y espaciales.

## Marco teórico

El enfoque de biografías de movilidad estudia los cambios en la movilidad de las personas a lo largo de la vida, enfocándose en este proceso como parte de un continuo que abarca tanto prácticas estables como las transformaciones o arreglos en ellas (Rau & Scheiner, 2020). Este enfoque se sitúa en la perspectiva del curso de la vida, esto es, conecta las diferentes etapas y transiciones en el estatus social de las personas para explicar los cambios en los hábitos de movilidad (Döring et al., 2014), para ello se distinguen dimensiones que influyen en el cambio de los hábitos de movilidad, que incluyen el estilo de vida (nivel educativo, lugar de trabajo, composición del grupo familiar, entre otros), la accesibilidad (cambios en el sistema de transporte o infraestructura) y la movilidad en sí (uso de transporte público, tenencia de automóvil) (Lanzendorf, 2003).

Los cambios que ocurren en las dimensiones se denominan eventos clave (key events). Experimentar un evento clave implica la interrupción de las conductas de movilidad estables y el comienzo de nuevos hábitos (Müggenburg et al., 2015). Por su vínculo con la trayectoria de vida de los sujetos, un evento clave se constituye como tal debido a aspectos subjetivos, en tanto actúa como un detonador de cambio en las

prácticas de movilidad si sus implicancias son significativas para las personas que las viven (Müggenburg et al., 2015). Por ello los eventos clave han sido descritos como los momentos de transición en el estatus social de los sujetos; como cambios en los dominios de la vida privada o laboral, ya sea por el cambio en la composición familiar o como decisiones directamente vinculadas con la modalidad de la movilidad; y como contextuales fuera del alcance de regulación de las personas (Müggenburg et al., 2015).

Experimentar un evento clave es concebido como ‘punto de inflexión’ o ‘ventana de oportunidad’ para transitar a comportamientos y modalidades de movilidad más sostenibles, como por ejemplo el uso de medios de transporte como la bicicleta o el transporte público (De Haas et al., 2018). Esto supone que los cambios podrían tener un efecto que tienda a la mejora de la movilidad de las personas si son intervenidas con apoyo de políticas públicas sensibles a estos temas (Grandsart, 2021), en tanto se puedan identificar aquellos factores que permitirían promover esos cambios (Scheiner, 2017).

Los cambios se inscriben en las trayectorias de las personas como un continuo con prácticas previas al evento clave (De Haas, et al., 2018), lo que profundiza en la noción de que no todas enfrentan y experimentan los cambios del mismo modo. No todas cuentan con el mismo capital de movilidad (motilidad) para enfrentar ese nuevo escenario. Los cambios reflejan condiciones sociales más amplias y se vinculan con procesos en el tiempo y el espacio (Rau & Scheiner, 2020). Por medio de las biografías de movilidad es posible conocer los contextos sociales y urbanos más amplios en los que experimentar un cambio en las prácticas de movilidad se constituye como una forma de enfrentar la distribución desigual de las oportunidades en el espacio urbano (Jirón et al. 2010). Las biografías de movilidad involucran el entorno social y los procesos de socialización subyacentes que son soporte de las prácticas de movilidad, y por ello es un enfoque analítico especialmente útil para comprender cómo en la movilidad cotidiana de los estudiantes se cristaliza la producción singular del espacio urbano universitario.

Los cambios en las prácticas de movilidad cotidiana están biográficamente inscritos en una trayectoria de vida que involucra lo individual y lo colectivo, y están situados social, temporal y espacialmente. En las prácticas de movilidad cotidiana se despliega tanto el potencial de movilidad de los sujetos (Kaufmann, 2001), como también las condiciones espaciales, materiales, políticas y simbólicas de la movilidad y, en ese sentido, para jóvenes en su transición a la universidad se producen efectos que van más allá de la definición de la institución a postular o la carrera a escoger, por lo que no necesariamente se encuentran en el plano consciente.

Uno de los temas más explorados en la literatura sobre movilidad urbana se relaciona con la elección que realizan las personas sobre el uso de modos de transporte (Suaa et al., 2022). En América Latina este tema se ha vinculado con las preocupaciones en torno a la accesibilidad en el transporte como una forma de contribuir al bienestar y la participación social de las personas (Vecchio et al., 2020). En ese escenario, la elección de los modos de transporte para actividades sociales fuera del hogar es una de las variables de la movilidad que puede experimentar cambios con la ocurrencia de un evento clave (Whittle et al., 2022). Un objetivo para muchas ciudades apunta a que ese cambio en la elección de modos de transporte se dirija de la monomodalidad a la multimodalidad, vale decir, al uso de más de un modo de transporte (Scheiner et al., 2016). Es en ese escenario donde el transporte público tiene un protagonismo particular.

Desde esa mirada, la transición a la universidad podría ofrecer una oportunidad para el desarrollo de prácticas de movilidad multimodales en un grupo social que experimenta la ciudad desde un nuevo estatus

social, bajo la hipótesis de que en este momento del ciclo vital emerge una diversidad de roles sociales, actividades y viajes fuera del hogar (Scheiner et al., 2016).

Otra idea presente en la literatura se relaciona con que el ingreso a la universidad ofrece condiciones de posibilidad, para superar lógicas de segregación presentes en el ciclo escolar, debido al encuentro con otros sujetos diversos social, económica y culturalmente (Soto Hernández, 2016), lo que se sucede de políticas que apuntan a la inclusión socioeconómica (Gedda-Muñoz y Carrasco-Bahamonde, 2023). Esa posibilidad radica en que los vínculos sociales están conectados con las actividades sociales que se desarrollan en el espacio urbano (Carrasco et al., 2008), lo que podría significar el crecimiento y diversificación del espacio de actividad de jóvenes que se integran al espacio urbano metropolitano en calidad de universitarios.

La noción de espacio de actividad refiere a los patrones espaciales de las actividades cotidianas. Ello implica un reconocimiento de la relevancia de los espacios de las actividades que emergen en la dinámica del movimiento de las personas en distintas escalas (Cagney et al., 2020). Estos están formados tanto por las actividades que desarrollan las personas, como por el movimiento hacia y desde el lugar de residencia y los lugares en dónde se localizan las actividades sociales individuales y con otros. En ese contexto, el enfoque centrado en los espacios de actividad ha analizado las desigualdades estructurales entre distintos grupos sociales, en los procesos de transición a la vida adulta y la transición a la universidad de jóvenes (Cagney et al., 2020; Holton, 2017).

Los espacios de actividad se pueden analizar desde la perspectiva de los mapas mentales o cognitivos, utilizando los repertorios de actividades y del espacio de expectación (Schönfelder & Axhausen, 2003), los que en su conjunto pueden ofrecer un abordaje denso y complejo de las vinculaciones entre las geografías espaciales y sociales de las personas. En este trabajo se busca desarrollar una primera aproximación a la noción de espacios de actividad por medio de la identificación del tipo y la ubicación de las actividades de las y los jóvenes, lo que lo hace próximo a la perspectiva del repertorio de actividades. Sin duda, el repertorio de actividades ofrece una mirada parcial al espacio de actividades (Axhausen, 2007), sin embargo, es útil para identificar ciertos patrones de cambio en la diversidad y localización de actividades a partir de la ocurrencia de un evento clave.

En suma, en el presente trabajo los cambios en las prácticas de movilidad son explorados por medio de la elección del modo de transporte para actividades fuera del hogar, localización y variedad de actividades sociales durante la transición a la universidad, identificando así rasgos que permitan caracterizar este proceso desde una aproximación urbana.

## Metodología

El estudio se desarrolla en la Región Metropolitana (RM) de Santiago. Esta región concentra el porcentaje más alto de oferta y matrícula de educación superior universitaria en Chile. Según lo publicado por la Subsecretaría de Educación Superior en el Sistema de Información de Educación Superior (Mi Futuro, 2023), en el año 2023 la matrícula de primer año en pregrado en universidades fue de 149.636 jóvenes, de la cual 45,8 % está en la Región Metropolitana, el 11,8 % en la Región del Biobío y el 11,5 % en la Región de Valparaíso. En términos de la oferta académica del año 2023 (Mi Futuro, 2024), en la RM se ofertaron 842 programas de estudio en universidades con ingreso de primer año (en el nivel pregrado, de jornada diurna,

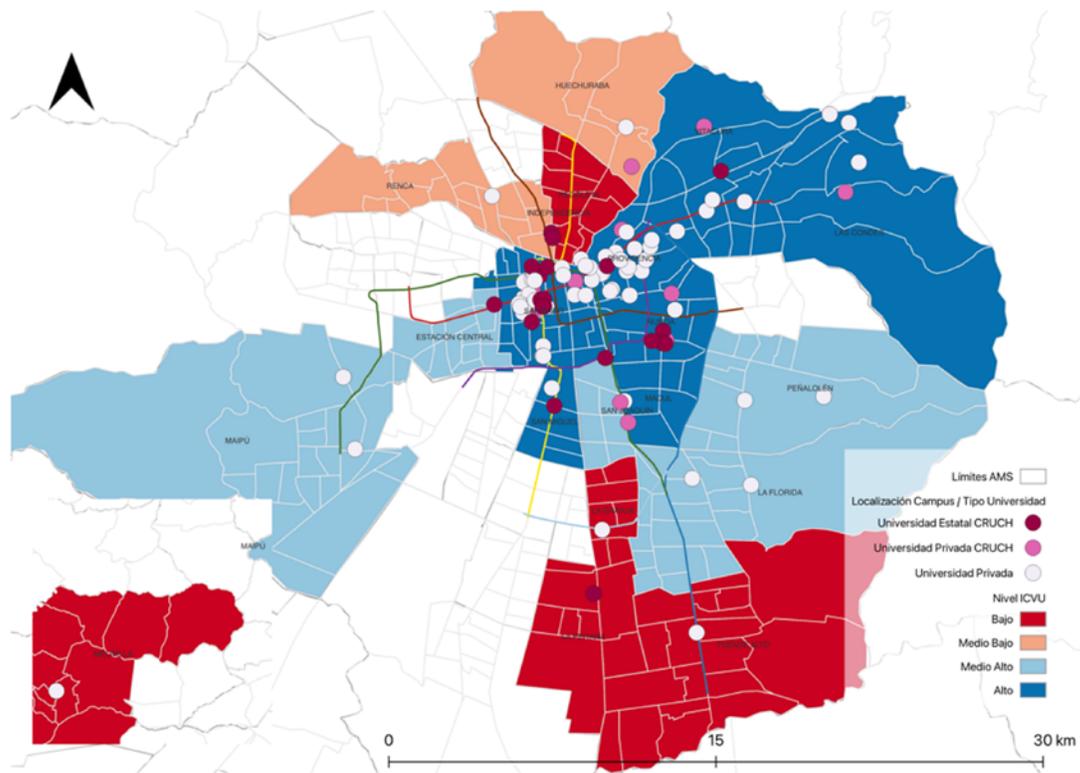
en modalidad presencial, con ingreso regular) en 14 comunas de la región. Sin embargo, al analizar las sedes en que se localiza la oferta según lo informado por la Subsecretaría, se observa que la base de datos no distingue, para todos los casos, las diferentes ubicaciones que tienen los campus de una misma universidad dentro de la región. Un ejemplo de esto es lo que se observa en el caso de la Universidad de Chile, ya que en el registro solo informa sobre la sede 'Santiago', sin distinguir la localización de su oferta de manera desagregada en los campus ubicados en diferentes comunas. En ese sentido, para comprender cómo se espacializa esa oferta académica, es necesario identificar cuántos son, dónde están y qué características tienen los campus en la Región Metropolitana.

Para contabilizar los campus urbanos en la región, se realizó una revisión de las páginas web oficiales de las universidades localizadas en ella para identificar con precisión los espacios e infraestructuras a las que las universidades denominan campus universitarios y/o sedes. De las 31 universidades vigentes al año 2023, el 61,3 % corresponden a universidades privadas, el 22,6% son universidades estatales del CRUCH y el 16,1 % son universidades privadas del CRUCH.

Se identificaron 64 campus urbanos —según la propia denominación de las universidades— y 20 sedes y/o edificios en los que se desarrollan actividades académicas de pregrado, los que están ubicados en 20 comunas de la Región Metropolitana de Santiago. Tal como se observa en la Figura 1, la mayor proporción de campus y/o sedes se concentra en las comunas de Santiago, Providencia y Las Condes, las cuales también son las que tienen el nivel más alto en el Índice de Calidad de Vida Urbana (2023).

**Figura 1**

*Distribución de campus en la Región Metropolitana, según tipo de universidad y nivel del Índice de Calidad de Vida Urbana (ICVU)*



Fuente. Elaboración propia.

Al analizar la localización de estas instituciones por medio de sus campus, se observa que las universidades privadas tienen un patrón de concentración entre sí, localizado en el centro de la ciudad y cercano a la red de metro. Presentan a su vez una dispersión hacia el oriente —salvo un par de casos que se presentan dispersos hacia el suburbio de la ciudad—. Por su parte, las universidades estatales se presentan más dispersas entre sí, manteniendo el patrón de proximidad con la red de metro de Santiago el cual es posterior a su localización en la ciudad.

El enfoque metodológico del presente trabajo es cuantitativo, en tanto se espera identificar tendencias y diferencias que experimentan estudiantes de primer año en materia de movilidad. La técnica de recolección de información corresponde a un cuestionario online autoaplicado. Esta técnica fue seleccionada por tres razones: la primera de ellas es debido a la necesidad de levantar información que capturase la magnitud del fenómeno y superar a su vez limitaciones de información pública sobre prácticas de movilidad de jóvenes universitarios; la segunda razón es que este tipo de estrategia ha sido de las más empleadas en los estudios que abordan temas de movilidad en contextos de educación superior (Maia & de Azevedo Filho, 2024) y para explorar la noción de espacio de actividad (Cagney et al., 2020). La tercera razón es que el cuestionario es una herramienta que las instituciones de educación superior utilizan frecuentemente para caracterizar a sus estudiantes en el proceso de inserción a la vida universitaria y para la identificación de los comportamientos de viajes que emplea esta comunidad en sus trayectos hacia los campus. Este uso se realiza en el marco de las políticas de sustentabilidad (Nelson et al., 2023), por lo tanto, el cuestionario podría representar un aporte adicional a lo que habitualmente realizan estas instituciones.

En la construcción del cuestionario se consideraron tres dimensiones: 1) características personales de quienes participan de la investigación: edad, género, comuna de residencia, años de residencia en la comuna, intersección de calles más cercana a lugar de residencia, número de personas con las que comparte residencia, relación con las personas con las que reside, relación de cuidado, ingreso promedio mensual, establecimiento educacional de egreso, nombre campus donde estudia, fuente de financiamiento de la educación superior; 2) movilidad previa al ingreso a la universidad: modo de transporte para actividades fuera del hogar (auto particular, transporte privado (colectivo, taxi o apps), transporte público (bus o metro), transporte interurbano, bicicleta propia, bicicleta o scooter compartido, caminata, actividades sociales que realiza fuera del hogar (funcionales, de socialización, de consumo, de ocio y recreación), escala espacial en la que realiza actividades sociales fuera del hogar (barrio-unidad vecinal, comuna, comuna distinta de la comuna en que se reside); y 3) movilidad posterior al ingreso a la universidad: modo de transporte para actividades fuera del hogar (auto particular, transporte privado (colectivo, taxi o apps), transporte público (bus o metro), transporte interurbano, bicicleta propia, bicicleta o scooter compartido, caminata, actividades sociales que realiza fuera del hogar (funcionales, de socialización, de consumo, de ocio y recreación), escala espacial en la que realiza actividades sociales fuera del hogar (barrio-unidad vecinal, comuna, comuna distinta de la comuna en que se reside). En la Tabla 1 observa el detalle de actividades sociales, desagregadas por tipo de actividad. Así mismo, en el cuestionario se dejó la opción de referir a otras actividades que no estuvieran señaladas en lo propuesto por el instrumento.

**Tabla 1**

*Clasificación de las actividades sociales desarrolladas fuera del hogar*

Tipo de actividad	Actividad social
Funcionales	Estudiar / preparar evaluaciones / leer
	Trabajar (remuneradamente)
	Asistir a servicios de salud
Socialización	Participar de una organización social /estudiantil / colectivo
	Pasar el rato con amigos/as del barrio
	Pasar el rato con amigos/as del lugar de estudios
	Asistir a fiestas
	Visitar a familiares
Consumo	Comprar productos para el hogar
	Comprar productos para sí mismo/a
	Comer / beber fuera del hogar
Ocio y recreación	Realizar deportes o hobbies
	Pasar el rato / salir de paseo solo/a

Fuente. Elaboración propia.

El cuestionario estuvo disponible para ser completado entre marzo y junio de 2023, y fue alojado en una plataforma web (SurveyMonkey) a la que se accedía mediante un QR compartido en los entornos inmediatos de los campus universitarios, específicamente lugares de la vía pública de flujos y esperan de jóvenes (paraderos de buses, esquinas, plazas, etc.); fue compartido en redes sociales como Facebook (grupos de estudiantes de primer año), Instagram (mediante el perfil del proyecto de investigación), y TikTok (para informar sobre el estudio y redirigir al perfil de Instagram de la investigación). La plataforma web del cuestionario permitió limitar solo a una respuesta por dispositivo, recopilar las direcciones IP y los correos electrónicos de quienes completaron el cuestionario para evitar que una persona respondiese más de una vez. El muestreo fue de tipo probabilístico aleatorio simple y el tamaño muestral fue de 307 participantes. En este trabajo se reportan resultados de una submuestra de 252 jóvenes que finalizaron su educación secundaria en la Región Metropolitana y han ingresado a una universidad en la misma región. Los casos no considerados en este artículo corresponden a jóvenes de otras regiones que se han trasladado a Santiago una vez finalizaron su educación secundaria.

Respecto del procesamiento y análisis de los datos, se utilizó el software SPSS versión 29.0. La estrategia de análisis para comparar variables dependientes a partir de variables independientes fue a partir de la estadística descriptiva e inferencial. Se aplicó la prueba de T de student para muestras relacionadas, que compara las variables pares (actividades y modos de transporte previos y posteriores al inicio de los trayectos hacia la universidad) desagregando los datos según escala espacial (barrio-unidad vecinal, comuna y comuna distinta de la que se reside).

Otra de las pruebas estadísticas empleadas corresponde a la prueba de asociación ANOVA de un factor, la cual analiza la varianza para identificar diferencias entre las medias de diferentes grupos (considerando las variables de la dimensión “Características personales del participante”). Esto se realizó complementando con un método de comparaciones múltiples, específicamente Tukey (para aquellas variables en las que se

comprobó la homogeneidad de varianzas entre los grupos mediante el estadístico de Levene), la que busca identificar los grupos en que se dan las diferencias significativas, considerando un p-valor de 0,05. En los casos de variables sin homogeneidad de varianzas, se realizó la prueba de Kruskal-Wallis, complementando el análisis con el método de comparaciones múltiples Games-Howell.

Los resultados del análisis se presentan mediante tablas resumen, gráficos e ilustraciones elaboradas con asistencia del software QGIS.

## Resultados

### ***Características socioespaciales de quienes participan de la investigación***

Quienes participaron en la investigación tienen entre 18 y 23 años, no obstante, la mayoría se concentra entre los 18 y 20 años (98,4 %). En cuanto al género con el que se identifican, el 72,6 % (183) lo hace con el género femenino, 24,2 % (61) con el masculino, 2,4 % (6) como no binario y 0,8% (2) prefiere no informar. Respecto de las labores de cuidado, entendidas como todas aquellas tareas que se realizan para cuidar de manera directa, personal y relacional a un tercero (Organización Internacional del Trabajo [OIT], 2018), el 9,5 % informa ejercer estas labores, del cual el 95,8 % se identifica con el género femenino. En términos de los ingresos del grupo familiar de quienes participaron del estudio, el rango de ingresos varía entre menos de 100.000 pesos y 4.000.001 o más. El 20,6 % se encuentra entre 200.001 y 400.000 pesos, el 17,5 % entre 400.001 y 600.000 pesos, y el 13,1 % entre 600.001 y 800.000 pesos.

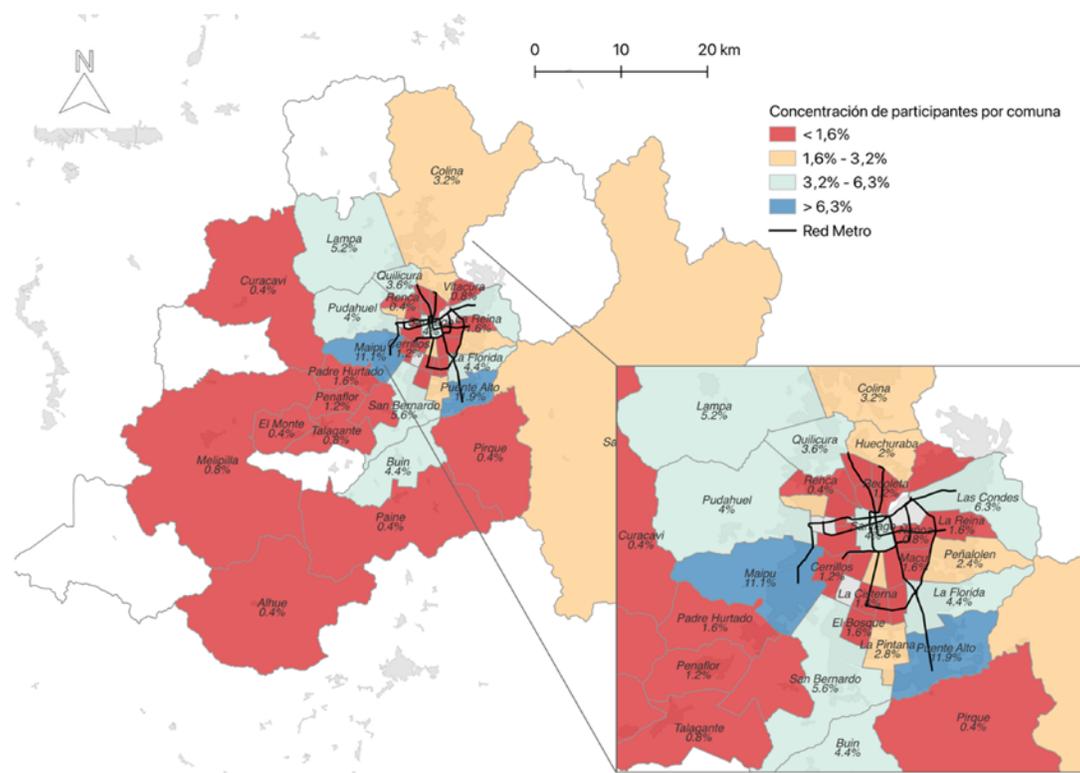
El 56,7 % señala financiar sus estudios universitarios con beneficios estudiantiles del Ministerio de Educación (Mineduc) como gratuidad o becas. Un 21,8 % señala no contar con beneficios de financiamiento, por lo que los costos son cubiertos de forma particular por el grupo familiar, un 14,7 % lo hace por medio de créditos (Crédito con Aval del Estado o el Fondo Solidario), y un 6,7 % cuenta con financiamiento interno de las universidades.

Esto es interesante ya que en el sistema chileno de educación superior universitario se ha incrementado la participación de universidades de administración privada en el Sistema Único de Admisión (SUA), el cual posibilita el uso de beneficios estudiantiles del Estado en las instituciones que adscriben a él. Entre quienes participan del estudio el 46,8 % estudia en universidades privadas, el 27,8% lo hace en universidades estatales CRUCH y el 25,4 % en universidades privadas CRUCH.

En cuanto a las características espaciales de quienes participan en la investigación, se observa que las y los jóvenes residen en 43 comunas de la Región Metropolitana, siendo Puente Alto (11,9 %) y Maipú (11,1 %) las comunas que concentran más participantes (Figura 2).

**Figura 2**

Distribución porcentual de participantes desagregados por comunas de residencia (simbología graduada mediante quiebres naturales)

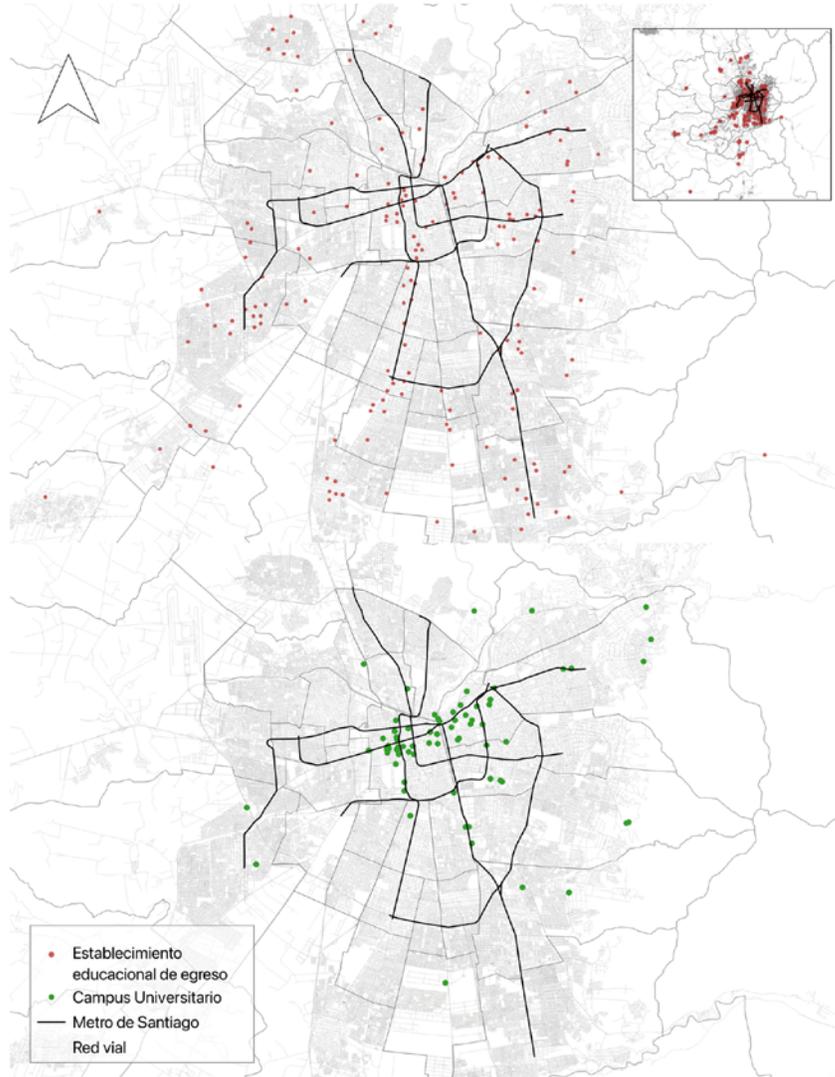


Fuente. Elaboración propia.

La localización de los establecimientos educacionales de egreso (colegio y liceo) de quienes participan en el estudio se distribuye como se observa en la Figura 3 (arriba), siendo las comunas de Santiago (11,1 %), Maipú (9,5 %) y Puente Alto (8,3 %) las que concentran la mayoría de ellos. Al comparar estas localizaciones con el lugar de residencia de quienes participan, se observa que el 44,3 % vivía y estudiaba en la misma comuna en su último año escolar, mientras que el 38,1 % lo hacía en una comuna distinta. Estos datos son interesantes ya que Donoso Díaz y Arias Rojas (2013) realizaron un estudio que analizó la movilidad de la matrícula de estudiantes de educación básica y media (entendiendo la movilidad como aquellos traslados diarios de estudiantes entre su hogar y su establecimiento educacional, localizados en comunas distintas) en el que caracterizaron a la Región Metropolitana de Santiago como una región de alta movilidad diaria de estudiantes (con una movilidad promedio del 53,9 % en comunas del Gran Santiago). Esto indica que este patrón de movilidad sigue presente en la experiencia de jóvenes que residen en la Región Metropolitana.

**Figura 3**

Localización de lugares en que estudian quienes participan de la investigación



Nota. Arriba: establecimientos educacionales de egreso (colegio y liceo); abajo: campus universitarios.  
Fuente. Elaboración propia.

Al analizar la distancia euclidiana entre el lugar de residencia y el establecimiento educacional de egreso, se observa que la mayoría de quienes participan en la investigación residía entre 1 y 5 kilómetros de distancia del establecimiento educacional (44 %), mientras que un 20,2 % vivía hasta un kilómetro de distancia en su último año escolar. Este último porcentaje es relevante porque una distancia de hasta un kilómetro entre el centro geométrico de cada manzana y el establecimiento de educación básica más cercano es uno de los criterios utilizados en el Sistema de Indicadores de Desarrollo Urbano, desarrollado de manera conjunta por el Consejo Nacional de Desarrollo Urbano (CNDU) y el Instituto Nacional de Estadísticas (INE). Este sistema se emplea para monitorear el compromiso “mejor acceso a servicios y equipamientos públicos básicos” declarados en la Política de Desarrollo Urbano (PNDU). Si se aplica este indicador a quienes participan de este estudio se podría afirmar que uno de cada cinco jóvenes en su último año escolar realizó desplazamientos que cumplen al estándar actualmente monitoreado.

**Cambios espaciales en la transición a la universidad: Los trayectos al campus universitario**

En este trabajo, así como otros estudios, se argumenta que el comienzo a la universidad constituye un evento clave en las biografías de movilidad de jóvenes. Esto es especialmente relevante en contextos urbanos donde las oportunidades urbanas están distribuidas inequitativamente en la ciudad, por lo que muchos jóvenes podrían estar obligados a volverse viajeros a escala metropolitana para asistir a la universidad. Hasta este punto, se puede afirmar que, un porcentaje importante de jóvenes, al menos desde su último año de la formación escolar, experimenta trayectos de más de un kilómetro de distancia (79,8 %), e incluso algunos viajan más de 50 km (1,6 %). En ese sentido, para un porcentaje no menor ese proceso ya ha comenzado a construirse antes de comenzar la universidad.

Al observar la localización de los campus universitarios a los que asisten quienes participan en la investigación (Figura 3, abajo) se constata un cambio en el patrón de distribución, con una concentración en las comunas de Santiago Centro (40,9 %) y Providencia (16,3 %), y una dispersión hacia comunas del sector oriente de la Región Metropolitana. Esto, en términos de la relación con el lugar de residencia de las y los jóvenes, implica que el 94,5 % vive y estudia en una comuna distinta de la que reside.

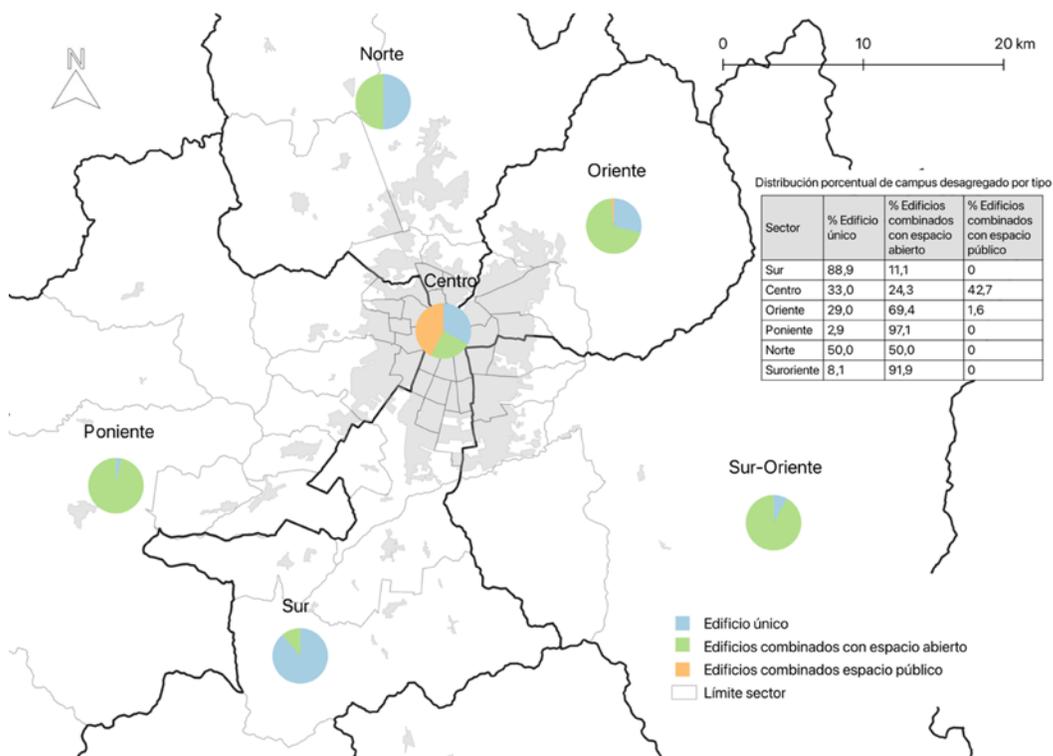
Además de en qué comunas estudian y a qué tipo de universidad asisten, es importante identificar el tipo de campus al que asisten, pues ello podría estar relacionado con el repertorio de actividades que realizan en el campus (qué actividades y dónde son realizadas). En este trabajo se reconoce que para Latinoamérica aún es un desafío caracterizar sistemáticamente la diversidad tipológica en la que se expresan los campus universitarios, especialmente considerando que son las instituciones universitarias quienes asignan la categoría de campus a sus infraestructuras, las cuales constituyen su capital tangible (Addie, 2017). Los campus son la expresión urbana de su prestigio institucional para competir entre sí (Van Vught, 2007). Por esa razón es que en este trabajo se sigue la tipología de relación campus-ciudad elaborada por Dong et al. (2023) que identifica características de los campus universitarios.

En el contexto de la Región Metropolitana es posible identificar una diversidad tipológica de campus universitarios que se expresan en lógicas de edificios únicos y concentrados, con desarrollo de infraestructuras en el subsuelo y el sobresuelo, y con predominancia de patios interiores (característico del campus de fórmula céntrica (Dong et al., 2023); ej. Casa Central PUC; de edificios múltiples y dispersos, con desarrollo de infraestructuras en el subsuelo y el sobresuelo, y con predominancia de parques y paseos de espacio abierto (próximo al campus tipo abierto (Dong et al., 2023); ej. Campus USACH; y de edificios múltiples, con desarrollo de infraestructuras en el subsuelo y sobresuelo, y que se dispersan en el espacio público dentro de un barrio próximo al campus urbano (Dong et al., 2023); ej. Campus Barrio Universitario UDP).

Si bien la mayoría de quienes participan del estudio asisten a campus que están localizados en comunas con un alto índice de calidad de vida urbana, la tipología de campus presente en esas zonas es más o menos diverso de acuerdo con el sector en que el este se localice. Entre quienes estudian en el centro de la ciudad, el 42,7 % lo hace en campus compuestos por edificios múltiples que se combinan con el espacio público, el 33 % en campus compuestos por edificios únicos y el 24,3 % estudia en campus compuestos por edificios múltiples que se combinan con espacio abierto (Figura 4). En este sector de la Región Metropolitana de Santiago se observa la mayor diversidad tipológica de campus universitarios.

**Figura 4**

Distribución porcentual de campus en que estudian quienes participan del estudio, desagregada por tipología de campus por sector de la Región Metropolitana de Santiago



Fuente. Elaboración propia.

Entre quienes estudian en el sector oriente se observa un panorama menos diverso, un 69,4 % se concentra en campus compuestos por edificios múltiples que se combinan con el espacio abierto, el 29 % estudia en campus compuestos por edificios únicos y el 1,6 % lo hace en campus compuestos por edificios múltiples que se combinan con espacio público. Tanto en el sector poniente y sur-oriente se identifica un patrón similar de concentración de jóvenes que estudian en campus compuestos por edificios múltiples que se combinan con el espacio abierto (97,1 % y 91,9 % respectivamente); en el sector norte se identifica una distribución equitativa entre quienes estudian en campus compuestos por edificios múltiples que se combinan con el espacio abierto y de edificios únicos (50 % y 50 %); y en el sector sur se observa una concentración de participantes que estudian en campus compuestos por edificios únicos. La menor diversidad tipológica hacia estas zonas de la ciudad tiene sentido en la medida en que se sabe que la espacialización de la Universidad en Chile tuvo su origen en el centro histórico de la ciudad, con una localización progresiva hacia el pericentro y suburbio de Santiago.

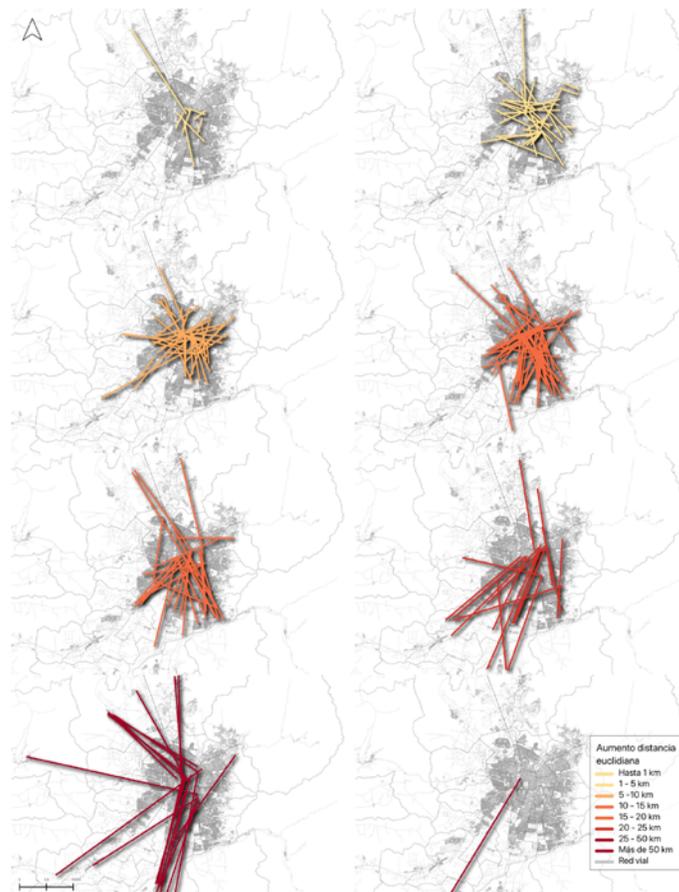
Al replicar el ejercicio de cálculo de la distancia euclidiana entre el lugar de residencia con el lugar en que se localiza el campus universitario, se observa que el 22,2 % de quienes participan del estudio está entre 10 a 15 kilómetros de distancia, que el 20,2 % entre 15 a 20 kilómetros y el 18,3 % entre 25 a 50 kilómetros. Esto implica un incremento estructural de las distancias que experimentan las y los jóvenes durante su proceso de inserción al espacio urbano como estudiantes universitarios. En esa misma perspectiva, la idea de vivir cerca del lugar de estudio se vuelve un privilegio que estructura a la ciudad, y a la que puede acceder sólo el 4,8 % de jóvenes que participan de esta investigación.

Para comprender este cambio en la magnitud de la distancia entre lugar de residencia y lugar de estudio es necesario analizar comparadamente este fenómeno en las trayectorias propias de quienes participan en el estudio. Por cada estudiante se calculó la diferencia de los kilómetros de distancia euclidiana entre su lugar de residencia y el establecimiento escolar, y entre su lugar de residencia y el campus universitario al que asisten, para así determinar en cada caso la presencia de aumento o disminución de distancias entre su último año escolar y el primer año de universidad.

En la Figura 5, cada una de las líneas representa gráficamente la distancia euclidiana entre el lugar de residencia de los participantes en el estudio y el campus universitario al que asisten, y su tonalidad informa sobre el nivel de incremento experimentado por cada estudiante. Así se observa que el 88,5 % de quienes participan del estudio incrementan la distancia debido al comienzo de sus trayectos a la universidad. Específicamente el 19 % de quienes participan de la investigación se encuentran entre 10 y 15 kilómetros más distantes, un 17,9 % lo está entre 5 y 10 kilómetros, y un 15,1 % lo está entre 15 y 20 kilómetros. Las y los estudiantes, durante su proceso de incorporación a la vida universitaria en la ciudad, no solo viajan más, sino que estructuralmente viajan más si se comparan sus desplazamientos actuales con los experimentados en su último año escolar.

**Figura 5**

*Representación de distancias euclidianas entre lugar de residencia y lugar de estudios (campus) de participantes que experimentan un aumento en la distancia, desagregadas por nivel de aumento (km)*

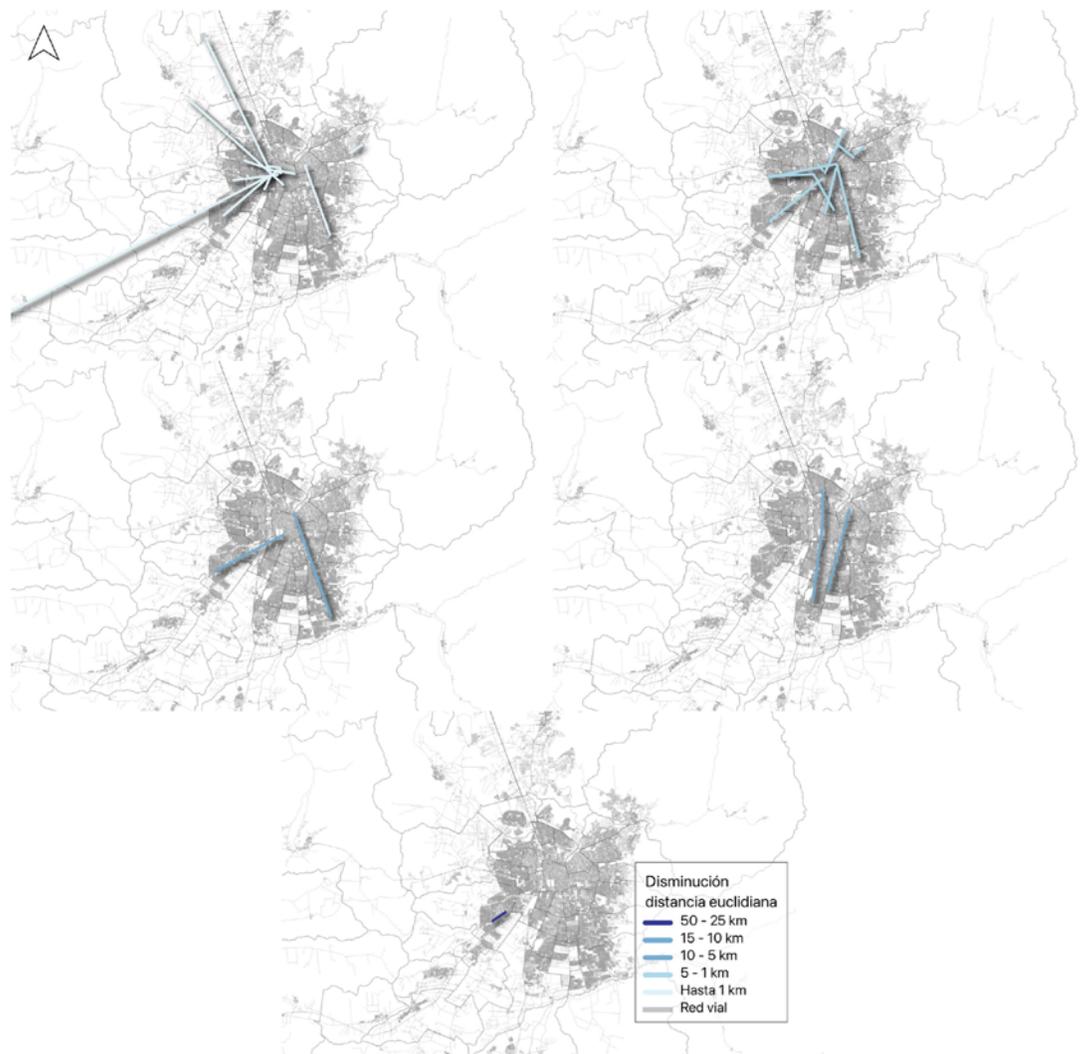


Fuente. Elaboración propia.

Para un grupo significativo de jóvenes, empezar la universidad significa un incremento en la magnitud de sus trayectos. Sin embargo, para otro grupo, comenzarla supone una reducción de las distancias. En la Figura 6, cada una de las líneas representa gráficamente la distancia euclidiana entre el lugar de residencia de los participantes en el estudio y el campus universitario al que asisten, y su tonalidad informa sobre el nivel de disminución experimentado por cada estudiante. Así, se observa que el 11,6 % de quienes participan en el estudio experimenta una disminución entre su lugar de residencia y el lugar en el que estudia, esto debido a que durante su último año escolar el lugar de residencia estaba ubicado a una distancia mayor de la que experimentan una vez que comienzan la universidad.

**Figura 6**

Representación de distancias euclidianas entre lugar de residencia y lugar de estudios (campus) de participantes que experimentan una disminución en la distancia, desagregadas por nivel de disminución (km)



Fuente. Elaboración propia.

En ese sentido, a pesar de la segregación espacial de la ciudad de Santiago, para un porcentaje de jóvenes el ingreso a la universidad significa ‘viajar menos’, lo que podría abrir una ventana de oportunidad de cambio

en las prácticas de movilidad únicamente en un sentido negativo, como se ha constatado en la literatura sobre movilidad en estudiantes universitarios.

Este escenario enmarañado y complejo permite discutir sobre los procesos de cambio en la movilidad de jóvenes que son estructurados en y por la ciudad, y que no son determinantes en un único sentido. Ello se observa incluso en una variable sencilla como la distancia entre el lugar de residencia y el lugar de estudio. Siguiendo aquello, es preciso preguntarse ¿cómo cambian los modos de transporte que emplean los estudiantes en sus trayectos para desarrollar actividades sociales a escala de barrio, comunal y en una comuna distinta de la que residen? Y ¿cómo cambian los repertorios de actividades sociales a escala de barrio, comunal y en una comuna distinta de la que reside?, dados los cambios en la distancia ya identificados.

### **Cambios en la selección de modos de transporte para actividades fuera del hogar**

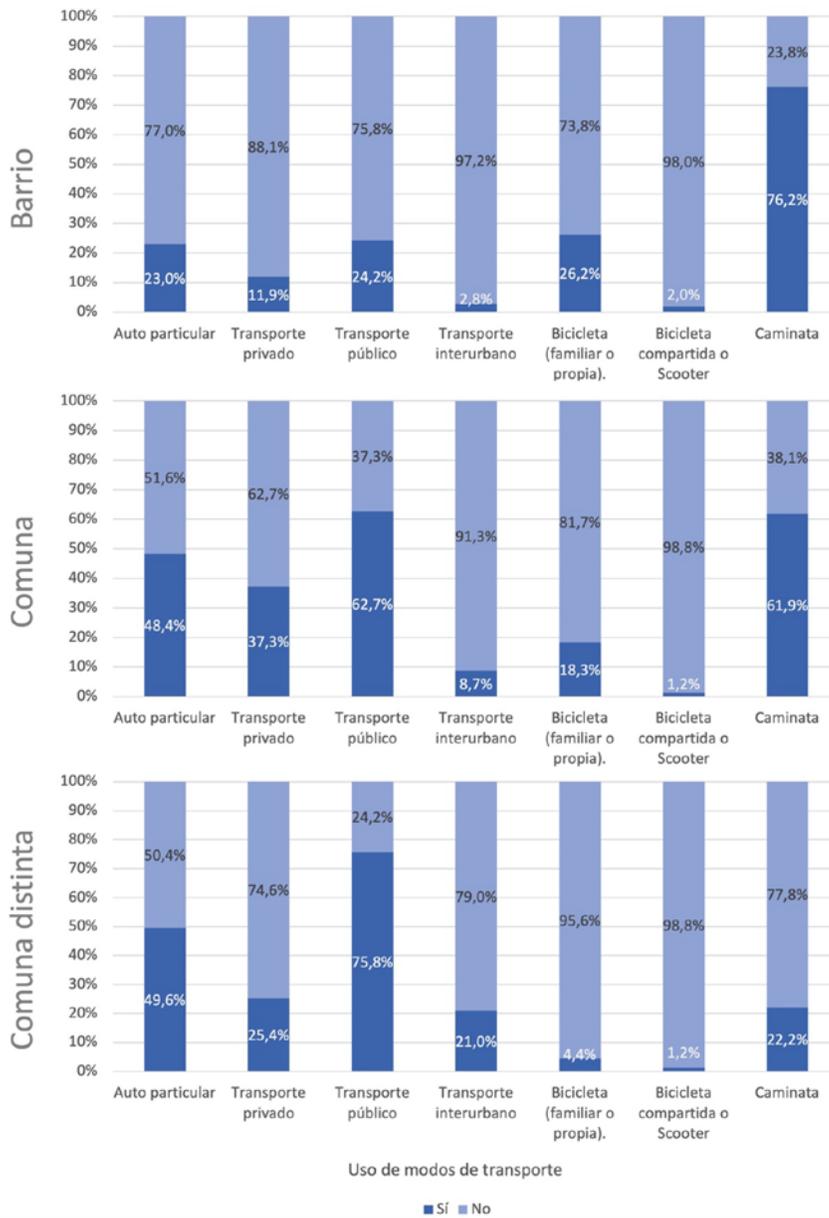
Respecto de los modos de transporte utilizados por jóvenes para desarrollar actividades fuera del hogar, antes del inicio de la universidad, se observa que para actividades en el barrio se emplean en promedio 1,6 modos de transporte, siendo los más usados la caminata (76,2 %) y la bicicleta propia (26,2 %) (Figura 7). Estos porcentajes dan cuenta de la importancia de los modos de transporte activos a escala de barrio, y la oportunidad que ello ofrece para el desarrollo de formas de movilidad sustentables en el entorno inmediato.

Al observar los modos de transporte empleados cuando la escala espacial cambia a trayectos dentro de la comuna, pero fuera del barrio, el promedio de modos de transporte se incrementa a 2,4, siendo los modos de transporte más reportados el transporte público (62,7%), la caminata (61,9 %) y el auto particular (48,4 %) (Figura 7). En ese sentido, el repertorio de modos de transporte se vuelve más diverso, pero se combina con otros como el auto privado, en tanto se evidencia una disminución del uso de la bicicleta y la caminata. Desde esa perspectiva, se constata lo sensible que es la elección de modo de transporte cuando la escala de las actividades se modifica.

Respecto de los modos de transporte empleados para actividades sociales en una comuna distinta a la que residen, se observa que el promedio tiene una leve disminución respecto de la escala comunal, ya que quienes participan del estudio reportan el uso de dos modos, siendo los más referidos el transporte público (75,8 %) y el auto particular (49,6 %) (Figura 7). En este sentido, es claro que el cambio de escala implica un uso intensivo de modos de transporte motorizados, de hecho, tanto la caminata como el uso de bicicleta propia o compartidas son reportadas con el porcentaje de uso más bajo si se comparan todas las escalas espaciales consideradas en este trabajo. Esto está en sintonía con otras investigaciones realizadas en Chile y en Latinoamérica que destacan que la distancia es una variable determinante en los modos de transporte para el desarrollo de actividades. La novedad de ello es que se constata que esa variable es importante incluso antes del inicio de la universidad.

**Figura 7**

Distribución porcentual de modos de transporte empleados para actividades sociales antes de iniciar la universidad



Nota. Arriba: escala barrio; al centro: escala comuna; abajo: escala Comuna distinta de la comuna que se reside.  
Fuente. Elaboración propia.

Ahora, si se comparan los modos de transporte utilizados por quienes participan en el estudio desde que iniciaron la universidad, se observa una disminución en el promedio de modos utilizados tanto para trayectos en el barrio como en la comuna (1,2 y 1,8 respectivamente), y una mantención del promedio de dos modos para actividades en una comuna distinta. Es decir, para actividades en una comuna distinta, la variedad de modos de transporte utilizados desde el inicio de la universidad no experimenta cambios significativos. Al aplicar la prueba T para muestras emparejadas en el promedio de modos de transportes empleados, antes y después del ingreso a la universidad, se observa que para la escala barrial y comunal la

disminución en el promedio de modos empleados es significativa. Ello refuerza esta idea de que las escalas más sensibles al cambio son las escalas barrial y comunal.

En ese sentido, el comienzo de los desplazamientos a la universidad para la mayoría de quienes participan en el estudio implica el desarrollo de trayectos de mayor distancia, por lo que podría esperarse que afectase los modos de transporte para realizar actividades sociales en otras comunas, pero en realidad, los modos de transporte utilizados antes de la universidad no difieren significativamente de los que utilizan como estudiantes universitarios. Estos resultados tensionan la hipótesis que sostiene que la juventud que experimenta un evento clave puede ser también un sujeto social que incremente su multimodalidad a propósito de ese cambio.

**Cambios en el repertorio de actividades sociales fuera del hogar**

En cuanto a las actividades sociales que las y los jóvenes realizaban fuera del hogar en una semana normal en su último año escolar, quienes participan del estudio informaron que realizaban, en promedio, 0,8 actividades funcionales, 0,8 actividades de socialización, 0,9 actividades de consumo y una actividad de ocio y recreación a escala de barrio. Además, indicaron que realizaban, en promedio, 1,1 actividades funcionales, 1,5 actividades de socialización, 1,9 actividades de consumo y 1,3 actividades de ocio y recreación a escala comunal. Por último, informaron que realizaban, en promedio, 0,9 actividades funcionales, 1,8 actividades de socialización, 1,3 actividades de consumo y 1,1 actividades de ocio y recreación.

Al analizar el promedio de actividades sociales realizadas desde el comienzo de la universidad, se observa una disminución del promedio en todos los tipos de actividades, tanto a escala de barrio como a escala comunal. Sin embargo, en lo que respecta a las actividades en una comuna distinta, las y los estudiantes informan un incremento en el promedio de actividades funcionales (de 0,9 a 1,3), de consumo (de 1,3 a 1,6) y de ocio y recreación (de 1,1 a 1,2), lo que sugiere que con el ingreso a la universidad también incrementan la variedad de actividades en su repertorio (Tabla 2).

**Tabla 2**

*Estadísticos descriptivos de actividades sociales, desagregadas por escala espacial, antes y después de comenzar la universidad*

Escala	Estadísticos	Tipo de actividades							
		Funcio- nales (antes)	Funcio- nales (después)	Socialización (antes)	Socialización (después)	Consumo (antes)	Consumo (después)	Ocio y recreación (antes)	Ocio y recreación (después)
Barrio	Válido	252	252	252	252	252	252	252	252
	Perdidos	0	0	0	0	0	0	0	0
	Media	0,8	0,7	0,8	0,5	0,9	0,7	1,0	0,7
	Moda	1	0	0	0	0	0	0	0
	Desv. estándar	0,7	0,7	1,0	0,8	1,1	1,0	1,1	0,9
	Varianza	0,4	0,5	1,1	0,7	1,2	1,0	1,1	0,7

**Tabla 2 (Continuación)**

Estadísticos descriptivos de actividades sociales, desagregadas por escala espacial, antes y después de comenzar la universidad

Comuna	Válido	252	252	252	252	252	252	252	252
	Perdidos	0	0	0	0	0	0	0	0
	Media	1,1	0,8	1,5	1,0	1,9	1,5	1,3	1,2
	Moda	1	0	2	0	3	2	0	0
	Desv. estándar	0,8	0,8	1,2	1,1	1,1	1,2	1,1	1,1
	Varianza	0,7	0,7	1,4	1,2	1,2	1,3	1,1	1,2
Comuna distinta	Válido	252	252	252	252	252	252	252	252
	Perdidos	0	0	0	0	0	0	0	0
	Media	0,9	1,3	1,8	1,6	1,3	1,6	1,1	1,2
	Moda	1	1	2	1	1	3	1	0
	Desv. estándar	0,8	0,8	1,1	1,3	1,1	1,1	1,0	1,1
	Varianza	0,6	0,6	1,3	1,6	1,1	1,3	1,0	1,1

Fuente. Elaboración propia.

Considerando la moda reportada por quienes participan en el estudio, llama la atención que tanto a escala de barrio y comuna existen actividades que para la mayoría de los participantes son reportadas como no realizadas. Esto se observa particularmente en la moda de actividades de socialización, de consumo, de ocio y recreación (a escala de barrio), y actividades de ocio y recreación (a escala comunal). Respecto de ello, es importante sostener que el cuestionario sobre actividades sociales en el espacio está focalizando en aquellas realizadas fuera del hogar y de manera presencial, por ende, si bien estas actividades no son informadas, ello no implica que no se hagan de manera digital con el apoyo de dispositivos electrónicos.

Respecto de los cambios en la moda que se observan que, a escala de barrio, la mayoría de quienes participan en el estudio reporta el no realizar actividades funcionales, de socialización, consumo, ocio y recreación, una vez iniciada la universidad. A escala comunal, las actividades funcionales y de socialización son reportadas como no realizadas en esta escala, y solo las de consumo continúan siendo realizadas en esta escala espacial. En la escala de una comuna distinta de la que se reside, las actividades funcionales no experimentan cambios, las actividades de socialización, de ocio y recreación experimentan una disminución, y las actividades de consumo son reportadas como un tipo de actividad que se realiza con mayor variedad una vez comenzada la universidad.

Al analizar comparadamente el promedio de actividades sociales reportadas antes y después del inicio de la universidad, se observa que para todos los tipos de actividades y en todas las escalas las diferencias en los promedios son significativas, salvo para las de ocio y recreación a escala comunal y en una comuna distinta a la que se reside.

A escala de barrio se experimenta una baja significativa en el repertorio de actividades desde el inicio de los estudios universitarios, lo que está en sintonía con la disminución en el uso de modos de transporte para actividades fuera del hogar en esta escala. A escala comuna sucede un fenómeno similar que da cuenta de una tendencia a la disminución en la realización de actividades sociales fuera del hogar. Finalmente, respecto de la escala de actividades en una comuna distinta, las de socialización tienen una disminución significativa, pero las actividades funcionales y de consumo incrementan en su variedad.

Una última inquietud que aborda este trabajo es si los cambios en las actividades sociales en el espacio, posteriores al inicio de la universidad, se expresan de manera diferenciada según variables sociales como el género y el ingreso, y variables espaciales como el sector de residencia y la localización del lugar de estudios.

Respecto de los resultados de las prueba de asociación, se encontraron diferencias significativas en las actividades sociales desarrolladas fuera del hogar solo en actividades de socialización en el barrio, y actividades de ocio y recreación en la escala de una comuna distinta. En ese sentido se desarrolló un análisis posterior utilizando el método de comparaciones múltiples Games-Howell con estas variables para identificar entre qué grupos emergen estas diferencias, y sobre ello se identificó que las diferencias en las actividades de socialización se dan entre personas que se identifican con el género masculino y no binario ( $p=0,03$ ), y en las actividades de ocio y recreación entre personas que lo hacen con el género femenino y no binario ( $p=0,01$ ). Vale decir, a escala de barrio las personas no binarias realizan, en promedio, menos actividades de socialización que las personas de género masculino, y así mismo, en una comuna distinta de la que viven, las personas no binarias realizan, en promedio, más actividades de ocio y recreación si se compara con las personas del género femenino.

Al replicar este análisis, pero asociado a la variable ingreso promedio del grupo familiar, se encontraron diferencias significativas en las actividades sociales desarrolladas fuera del hogar solo en actividades de ocio y recreación en la escala de una comuna distinta. Se desarrolló un análisis posterior utilizando el método de comparaciones múltiples Tukey, y se identificó que las diferencias están entre participantes que pertenecen a grupos familiares que reciben ingresos de 4 millones de pesos o más con todos los demás grupos, excepto el grupo que pertenece a ingresos entre 1 y 3 millones de pesos.

Cuando se analizaron las variables espaciales, específicamente la variable sector de residencia, se encontraron diferencias significativas en las actividades sociales de socialización desarrolladas a escala de barrio. Los resultados del método de comparaciones múltiples Games-Howell indican que las diferencias se observan entre aquellos que residen en el centro de la ciudad y quienes residen en el sur-oriente ( $p=0,025$ ). Esto sugiere que las personas que viven en el sur-oriente participan en una mayor variedad de actividades de socialización en el barrio que las personas que viven en el centro.

En los resultados del análisis de asociación vinculado a la localización del campus se encontraron diferencias significativas sólo en las actividades funcionales en una comuna distinta. Con relación a ello, el resultado del método de comparaciones múltiples Tukey muestra que las diferencias están entre quienes estudian en el oriente y el poniente ( $p=0,02$ ), es decir, quienes estudian en el oriente desarrollan una variedad mayor de actividades funcionales en una comuna distinta si se les compara con quienes estudian en el poniente.

En síntesis, es posible dar cuenta que la transición a la universidad para quienes participan de esta investigación implica cambios en los modos en que se experimenta la relación con la ciudad desde la movilidad. Los cambios se manifiestan en la distancia entre el lugar de residencia y lugar de estudios, en los modos de transporte empleados para las actividades sociales fuera del hogar, y en el repertorio de actividades con ciertos matices según el tipo de actividad, y de acuerdo con ciertas variables sociales y espaciales del proceso. Desde esa perspectiva, no es un proceso de cambio que no tiene una única direccionalidad en quienes lo experimentan.

Respecto de los modos de transporte, es interesante notar cómo las escalas de barrio y comunal son las más sensibles, y tienden a la disminución en la variedad de modos empleados porque las y los jóvenes dejan de realizar actividades en estas escalas. Ello permite destacar la importancia de reflexionar sobre cómo las y los jóvenes en su transición pueden abandonar esas escalas que les conectan con modos de transporte más sustentables como el uso de ciclos y la caminata, pero también con las actividades sociales y los vínculos con otros en esas escalas.

Así mismo, se constata que, en términos del repertorio de actividades, las y los jóvenes experimentan cambios que dan cuenta de lo sensibles que son las actividades de socialización y de ocio y recreación, en tanto rápidamente pueden ser 'dejadas' por ellos en su ingreso a la universidad. La pregunta que surge es si quizás es el campus donde estudian el espacio urbano en el que esos repertorios se despliegan, si es que esas actividades comienzan a ser desarrolladas en plataformas digitales como redes sociales, o si son actividades que van perdiendo prioridad en su cotidiana durante el proceso de transición.

Finalmente, es importante prestar atención a las diferencias identificadas en variables sociales y espaciales en el repertorio de actividades una vez iniciados los trayectos hacia la universidad, pues ellas dan cuenta de que el proceso de transición a la universidad no es experimentado de la misma forma si se compara el género, el ingreso del grupo familiar, el sector de residencia y el sector en que se localiza el campus de estudio.

Si se consideran las variables de género, existen diferencias en la variedad de actividades de socialización (como pasar el rato con amigos/as o asistir a fiestas) a escala de barrio, entre personas que se identifican con el género masculino y no binario, siendo estas últimas las que realizan, en promedio, un número menor de actividades. Así mismo, cuando cambia la escala de análisis al de una comuna distinta, quienes se identifican con el género no binario realizan, en promedio, una mayor variedad de actividades de ocio y recreación si se compara con personas del género femenino.

En términos de ingreso del grupo familiar, se observan diferencias en actividades de ocio y recreación cuando estas son realizadas en una comuna distinta, específicamente en el grupo de jóvenes cuyos grupos familiares reciben ingresos de más de 4 millones de pesos. Este grupo realiza una mayor variedad de actividades de este tipo, excepto cuando se comparan con jóvenes de grupos familiares con ingresos entre 1 y 3 millones de pesos.

Finalmente, cuando la variable de comparación corresponde a la localización del campus de estudio, se observa que quienes estudian en el centro de la ciudad desarrollan, en promedio, una menor variedad de actividades de socialización en su barrio si son comparados con jóvenes que estudian en el sur-oriente de la ciudad. Desde esa perspectiva sería interesante profundizar si esas diferencias se extienden a las dinámicas experimentadas en las actividades en el campus y en su entorno.

## Conclusiones

La transición o el ingreso a la educación superior universitaria es relevante no solo por los impactos sociales que tiene en las trayectorias de las y los jóvenes, sino que también por sus implicaciones en las formas en que se experimenta la ciudad, especialmente en entornos urbanos donde la segregación espacial afecta las posibilidades de experimentar los bienes urbanos de manera cotidiana. Este trabajo representa

un primer paso para explorar las implicancias de esa transición en el estatus social de jóvenes desde una perspectiva urbana. No solo se enfoca en lo que ocurre cuando las y los estudiantes llegan al campus, sino que también en cómo los cambios se experimentan simultáneamente en distintas escalas, abordando la variedad de modos de transporte y actividades que conforman un repertorio de uso del espacio urbano.

Tal como se pudo observar en este trabajo, la transición a la universidad desde una perspectiva urbana implica un incremento en la distancia de los trayectos que realizan las y los jóvenes, aunque no se da para todos de la misma manera. Ello se conecta con los modos de transporte que utilizan y con las actividades sociales que realizan fuera del hogar porque el barrio y la comuna de residencia son espacios de la ciudad que experimentan un proceso de desanclaje de las actividades sociales desarrolladas hasta el último año escolar. El espacio extra comunal, a escala metropolitana, emerge como un nuevo escenario para el desarrollo de actividades como la compra y consumo de alimentos (consumo), participar en actividades culturales o la realización de deportes (ocio y recreación) y la asistencia a clases o a jornadas de estudio y preparación de evaluaciones (funcionales) que son propiciadas por el comienzo de los trayectos cotidianos hacia la universidad.

Cuando se plantea que durante la transición a la universidad se ponen en juego las expectativas y los significados del ser parte de esta (Guzmán Gómez, 2017), en el plano de las prácticas sociales se entiende que está en juego la construcción de un sentido de pertenencia con otros en ese espacio social (Brea Sención, 2016), y que a la luz de lo explorado en este trabajo, puede tener también un correlato espacial por medio de la localización y variedad de actividades desarrolladas por las y los estudiantes cuando comienzan sus estudios universitarios en un nuevo espacio de la ciudad. Así, el abandono del espacio barrial y comunal como un escenario para las actividades sociales fuera del hogar una vez iniciados los estudios en la universidad no solo es el resultado de viajar a otro lugar de la ciudad y de la menor disponibilidad de tiempo para el desarrollo de actividades, sino que también corresponde al surgimiento de un nuevo escenario en donde sería posible desplegar esos repertorios de actividades.

También es importante destacar que, si bien emerge un nuevo escenario para las actividades sociales, ello no implica que todas sigan siendo desarrolladas de la misma manera, una vez comenzada la universidad. En los primeros meses del primer año, actividades de socialización y de ocio y recreación son las más sensibles al cambio, con una disminución en lo informado por las y los jóvenes. En esa línea es razonable preguntarse si ello perdura en el tiempo, o se vuelve algo más diverso una vez que estos han construido vínculos sociales en el contexto universitario.

Un aporte de este trabajo radica en la identificación de la escala en que los modos de transporte son sensibles al cambio y a qué tipo de modos cambian las y los jóvenes (Balseca-Clavijo, 2017). En la medida en que las actividades sociales son desarrolladas a mayor distancia del lugar de residencia, las y los jóvenes emplearán modos de transporte motorizados, especialmente, el transporte público. Por aquella razón es que cuando se plantea que el modo de transporte más empleado por los jóvenes universitarios también es importante sostener que esas prácticas están presentes incluso antes del ingreso a la universidad.

Este artículo corresponde a la primera fase de una investigación más amplia que busca comprender los procesos de cambio que emergen durante la transición a la universidad de jóvenes. Esto necesariamente debe conectarse con las experiencias espaciales que la juventud ha desarrollado antes de este proceso de transición. El ingreso a la universidad, evento clave en la biografía de movilidad, se presenta como una

ventana de oportunidad para cambiar la forma en que la juventud se relaciona con la ciudad. Sin embargo, hasta ahora son muy escasos los antecedentes empíricos sobre cómo se manifestaba ese cambio y en qué medida la transición a la universidad representa una oportunidad para la juventud experimente la vida urbana a escala ciudad.

El enfoque de la movilidad expresado en las biografías de movilidad y espacio de actividad es una forma de iluminar estos elementos de la transición a la universidad que de otra manera pasan desapercibidos. El cambio en los modos de transporte para realizar actividades, el abandono del barrio y la comuna, la sensibilidad de las actividades de socialización y de ocio y recreación frente a los cambios son algunos de los hallazgos de este trabajo que abren nuevas preguntas dirigidas a comparar estos cambios teniendo como punto de partida el campus en su diversidad, y cómo son percibidos por las y los jóvenes estos cambios a partir del comienzo de la universidad.

Respecto de las limitaciones de este estudio, es posible señalar que, si bien el trabajo se interesa por el espacio de actividad de jóvenes en la transición a la universidad, este no considera las actividades que se realizan en modalidad remota por medio de dispositivos electrónicos. Otra de las limitaciones de este trabajo se relaciona con la composición de su muestra que tiene un sesgo hacia el género femenino, ello debido a la complejidad que tiene el acceder a jóvenes para que respondan el cuestionario. En ese sentido, si bien se esperaba alcanzar mayor diversidad en la composición en materia de género, se puede suponer que estas temáticas son más sensibles a quienes se identifican con el género femenino, de ahí su mayor disposición a participar del estudio.

A pesar de lo anterior, este trabajo realiza contribuciones para complejizar la comprensión del fenómeno utilizando estrategias de levantamiento de información y análisis que ya son empleadas en la literatura internacional y universidades, por lo que demuestra el potencial de exploración que tiene esta línea de investigación. A su vez, este trabajo es una motivación para fortalecer el vínculo entre estudios urbanos y el campo de la educación superior, para fortalecer la dimensión espacial de la universidad en ciudades latinoamericanas.

## **Financiamiento**

ANID, Subdirección de Capital Humano, Doctorado Nacional/2021 – 21210506

## **Conflicto de interés**

La autora no tiene conflictos de interés que declarar.

## **Declaración de autoría**

María José Martínez-Leiva: Conceptualización, Curación de datos, Análisis formal, Adquisición de fondos, Investigación, Metodología, Administración del proyecto, Validación, Visualización, Redacción – borrador original, Redacción – revisión y edición.

## **Agradecimientos**

La autora agradece a Carolina Rojas, Giovanni Vecchio y a Juan Antonio Carrasco por su orientación y comentarios en la investigación; también agradece al Programa de Doctorado en Arquitectura y Estudios

Urbanos (UC), el apoyo a la investigación proporcionado por ANID, Subdirección de Capital Humano, Doctorado Nacional/2021 – 21210506, a CEDEUS, ANID FONDAP 1522A0004.

## Referencias

- Addie, J. P. D. (2017). From the urban university to universities in urban society. *Regional Studies*, 51(7), 1089-1099. <https://doi.org/10.1080/00343404.2016.1224334>
- Axhausen, K. W. (2007). Concepts of travel behaviour research. En T. Gärling, & L. Steg (Eds.), *Threats from car traffic to the quality of urban life* (pp. 165-185). Emerald Group Publishing Limited. <https://doi.org/10.1108/9780080481449-009>
- Baeza-Correa, J. y Albuccó-Henríquez, J. (2023). Jóvenes y educación superior en el Cono Sur de América. *Revista Latinoamericana De Ciencias Sociales, Niñez Y Juventud*, 21(2), 1-26. <https://doi.org/10.11600/ricsnj.21.2.5880>
- Bagdatli, M. E. C., & Ipek, F. (2022). Transport mode preferences of university students in post-COVID-19 pandemic. *Transport policy*, 118, 20-32. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2022.01.017>
- Balseca Clavijo, C. (2017). Determinantes de elección modal del transporte en estudiantes universitarios: un análisis de la literatura actual. *Bolentín De Coyuntura*, (13), 4-6. <https://doi.org/10.31164/bcoyu.13.2017.628>
- Brea Sención, L. (2017). Factores que determinan el sentido de pertenencia de los estudiantes de la PUCMM-CSTA. *Cuaderno De Pedagogía Universitaria*, 12(24), 21-38. <https://doi.org/10.29197/cpu.v12i24.243>
- Cadima, C., Silva, C., & Pinho, P. (2020). Changing student mobility behaviour under financial crisis: Lessons from a case study in the Oporto University. *Journal of Transport Geography*, 87, 102800. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2020.102800>
- Cagney, K. A., York Cornwell, E., Goldman, A. W., & Cai, L. (2020). Urban mobility and activity space. *Annual Review of Sociology*, 46, 623-648. <https://doi.org/10.1146/annurev-soc-121919-054848>
- Carrasco, J. A., Hogan, B., Wellman, B., & Miller, E. J. (2008). Collecting social network data to study social activity-travel behavior: an egocentric approach. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 35(6), 961-980. <https://doi.org/10.1068/b3317t>
- Castillo-Paredes, A., Inostroza Jiménez, N., Parra-Saldías, M., Palma-Leal, X., Felipe, J. L., Págola Aldazabal, I., Díaz-Martínez, X., & Rodríguez-Rodríguez, F. (2021). Environmental and psychosocial barriers affect the active commuting to university in Chilean students. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 18(4), 1818. <https://doi.org/10.3390/ijerph18041818>
- Dache, A. (2022). Bus-riding from Barrio to college: A qualitative geographic information systems (GIS) analysis. *The Journal of Higher Education*, 93(1), 1-30. <https://doi.org/10.1080/00221546.2021.1940054>
- Dávila, O., Ghiardo, F. y Medrano, C. (2005). *Los desheredados. Trayectorias de vida y nuevas condiciones juveniles*. Ediciones CIDPA.
- De Haas, M. C., Scheepers, C. E., Harms, L. W. J., & Kroesen, M. (2018). Travel pattern transitions: applying latent transition analysis within the mobility biographies framework. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 107, 140-151. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2017.11.007>

- Dong, D., Wang, J., Mu, T., & Lu, W. (2023). A new paradigm for comprehensive design strategy for university campus renewal. *City and Built Environment*, 1(1), 17. <https://doi.org/10.1007/s44213-023-00020-1>
- Donoso Díaz, S. y Arias Rojas, Ó. (2012). Distribución desigual de las oportunidades educativas en el territorio y migración de la matrícula escolar: el caso de la región de Los Lagos (Chile). *Estudios pedagógicos (Valdivia)*, 38(2), 35-54. <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-07052012000200003>
- Döring, L., Albrecht, J., Scheiner, J., & Holz-Rau, C. (2014). Mobility biographies in three generations—socialization effects on commute mode choice. *Transportation Research Procedia*, 1(1), 165-176. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2014.07.017>
- Espinoza, Ó., Larrondo, Y., Corradi, B., Maldonado, K., Sandoval, L. y González, L. E. (2022). ¿Contribuye la gratuidad a la permanencia en la educación superior? Percepciones de estudiantes acerca de su experiencia universitaria. *Calidad en la educación*, (57), 67-100.
- Ezcurra, A. M. (2019). Educación superior: una masificación que incluye y desigual. En A Ezcurra (Coord.), *Derecho a la educación. Expansión y desigualdad* (pp. 21-52). EDUNTREF.
- Ezcurra, A. M. (2022). Inclusión y desigualdades en alza. Algunos impactos del COVID-19. *Revista Educación Superior Y Sociedad (ESS)*, 34(2), 224-257. <https://doi.org/10.54674/ess.v34i2.617>
- Gedda-Muñoz, R. y Carrasco-Bahamonde, J. (2023). Inclusión y acceso en universidades chilenas: El caso de la Política de Gratuidad. *Revista Educación Superior Y Sociedad (ESS)*, 35(1), 365-395. <https://doi.org/10.54674/ess.v35i1.630>
- Grandsart, D. (2021). The impact of life event on travel behavior. En T. Kuttler, & M. Moraglio (Eds.), *Re-thinking mobility poverty. Users' Geographies, Backgrounds and Aptitudes* (pp. 49-58). Routledge; Taylor & Francis.
- Guzmán Gómez, C. (2017). Las nuevas figuras estudiantiles y los múltiples sentidos de los estudios universitarios. *Revista de la educación superior*, 46(182), 71-87. <https://doi.org/10.1016/j.resu.2017.03.002>
- Hassold, A. C. y Gavira Narváez, A. (2024). Análisis de las conductas de movilidad de los estudiantes de Geografía e Historia de la Universidad Pablo de Olavide. *Investigaciones Geográficas*, (81), 71-92. <https://doi.org/10.14198/INGEO.25758>
- Holton, M. (2017) Examining student's night-time activity spaces: identities, performances, and transformations. *Geographical Research*, 55, 70-79. <https://doi.org/10.1111/1745-5871.12187>
- Jirón M. P., Lange V, C. y Bertrand S, M. (2010). Exclusión y desigualdad espacial: Retrato desde la movilidad cotidiana. *Revista Invi*, 25(68), 15-57.
- Kaufmann, V. (2001). *Mobilité et vie quotidienne: synthèse et questions de recherche*. Synthèse et Recherches.
- Kim, J., & Lee, B. (2023). Campus commute mode choice in a college town: An application of the integrated choice and latent variable (ICLV) model. *Travel behaviour and society*, 30, 249-261. <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2022.10.002>
- Lanzendorf, M. (Agosto, 2003). *Mobility biographies: A new perspective for understanding travel behaviour* [Sesión de conferencia]. 10th International Conference on Travel Behaviour Research, Lucerne.
- Maia, A. C. L., & de Azevedo Filho, M. A. N. (2024). Research instruments and data analysis for mode choice in travel within the university environment. *Caderno Pedagógico*, 2(1), 447-482. <https://doi.org/10.54033/cadpedv21n1-022>

- Martínez-Leiva, M. J. y Rasse, A. (2019). Entre el goce y el padecimiento. Movilidad cotidiana y disfrute por parte de estudiantes de educación superior que habitan el periurbano de la Región Metropolitana de Santiago, Chile. *Investigaciones geográficas (Santiago)*, (55), 51-68. <https://doi.org/10.5354/0719-5370.2019.54435>
- Martinic, R. y Urzúa Martínez, S. (2021). Experiencias estudiantiles en el primer año universitario. Una aproximación desde la sociología de la educación francesa. *Estudios pedagógicos (Valdivia)*, 47(2), 161-178. <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-07052021000200161>
- Mi Futuro. (2023). *Matrícula 2023 Pregrado y Posgrado* [Conjunto de datos]. [https://www.mifuturo.cl/wp-content/uploads/2023/07/Informe\\_Matricula\\_Educacion\\_Superior\\_2023\\_SIES.xlsx](https://www.mifuturo.cl/wp-content/uploads/2023/07/Informe_Matricula_Educacion_Superior_2023_SIES.xlsx)
- Mi Futuro. (2024). *Bases de datos de la oferta académica en el sistema de educación superior en Chile* [Conjunto de datos]. <https://www.mifuturo.cl/bases-de-datos-de-oferta-academica/#:~:text=Base%20oferta%20Acad%C3%A9mica%20Hist%C3%B3rica%202010%20a%202024>
- Mouronte-López, M. L., & López, A. (2023). *Commuting to College: An Analysis of a Suburban Campus on the Outskirts of Madrid*. *Journal of Advanced Transportation*. <https://doi.org/10.1155/2023/1868826>
- Müggenburg, H., Busch-Geertsema, A., & Lanzendorf, M. (2015). Mobility biographies: A review of achievements and challenges of the mobility biographies approach and a framework for further research. *Journal of Transport Geography*, 46, 151-163. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2015.06.004>
- Mærsk, E., Thuesen, A. A., & Haartsen, T. (2023). Symbolic mobility capital to fight the social stigma of staying: how young adults re-imagine narratives of 'leaving'during higher education. *Journal of Youth Studies*, 26(2), 153-169. <https://doi.org/10.1080/13676261.2021.1986624>
- Naaman, A., Shiran, G., Alavi, M., & Pirdavani, A. (2023). Dynamics of Campus Travel Behavior under the COVID-19 Pandemic. *Future Transportation*, 3(3), 1085-1107. <https://doi.org/10.3390/futuretransp3030060>
- Nelson, J. D., Balbontin, C., Hensher, D. A., & Beck, M. (2023). A comparative analysis of University Sustainable Travel Plans—Experience from Australia. *Transport Policy*, 141, 197-208. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2023.07.021>
- Obregón Biosca, S. A. (2020). College student mobility in emerging countries: Case study on Universidad Autónoma de Querétaro, México. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 6, 100155. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2020.100155>
- Organización Internacional del Trabajo. (2018). *El trabajo de cuidados y los trabajadores del cuidado para un futuro con trabajo decente*. [https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---dcomm/---publ/documents/publication/wcms\\_633168.pdf](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---dcomm/---publ/documents/publication/wcms_633168.pdf)
- Parra-Saldías, M., Castro-Piñero, J., Castillo Paredes, A., Palma Leal, X., Díaz Martínez, X., & Rodríguez-Rodríguez, F. (2019). Active commuting behaviours from high school to university in Chile: A retrospective study. *International journal of environmental research and public health*, 16(1), 53. <https://doi.org/10.3390/ijerph16010053>
- Parra Sandoval, M. C. (2021). *Perfil del estudiante universitario latinoamericano*. Instituto Internacional de Planeamiento de la Educación IIPE-UNESCO <https://biblioteca.isfodosu.edu.do/opac-tmpl/files/tc/ZZZPerfilEstudianteUniversitarioLatinoamericano.pdf>
- Rau, H., & Scheiner, J. (2020). Mobility across the life course: an introduction to a dialogue. In *Mobility and Travel Behaviour Across the Life Course*. Edward Elgar Publishing.

- Ribeiro, P., Fonseca, F. & Meireles, T. (2020). Sustainable mobility patterns to university campuses: Evaluation and constraints. *Case studies on transport policy*, 8(2), 639-647. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2020.02.005>
- Riquelme Brevis, H., Saravia Cortés, F. y Azócar Weisser, J. (2019). Movilidad cotidiana e interurbana en contextos de exclusión socioespacial al sur de Chile. Aportes para pensar los territorios no metropolitanos en América Latina. *Cultura-hombre-sociedad*, 29(2), 80-108. <http://dx.doi.org/10.7770/0719-2789.2019.cuhso.04.a05>
- Scheiner, J., Chatterjee, K., & Heinen, E. (2016). Key events and multimodality: A life course approach. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 91, 148-165. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2016.06.028>
- Scheiner, J. (2017). Mobility Biographies and Mobility Socialisation—New Approaches to an Old Research Field. In: Zhang, J. (Eds.), *Life-Oriented Behavioral Research for Urban Policy*. Springer. [https://doi.org/10.1007/978-4-431-56472-0\\_13](https://doi.org/10.1007/978-4-431-56472-0_13)
- Schönfelder, S., & Axhausen, K. W. (2003). Activity spaces: measures of social exclusion? *Transport Policy*, 10(4), 273-286. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2003.07.002>
- Seguí Pons, J. M. y Ruiz Pérez, M. (2020). Los desplazamientos cotidianos al campus universitario periférico. Movilidad y sostenibilidad: el caso de la Universidad de las Islas Baleares, Palma. Sud-Ouest européen. *Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, (50), 33-49.
- Soltani, A., Azmoodeh, M., Doostvandi, M., Sheikh Ahmadi, A., & Rahimi, M. (2024). Post-COVID-19 campus commuting patterns and influential factors: evidence from a developing country. *Transportation Planning and Technology*, 1-32. <https://doi.org/10.1080/03081060.2023.2300800>
- Soto Hernández, V. J. (2016). Estudiantes de primera generación en Chile: una aproximación cualitativa a la experiencia universitaria. *Revista complutense de educación*. [http://dx.doi.org/10.5209/rev\\_RCED.2016.v27.n3.47562](http://dx.doi.org/10.5209/rev_RCED.2016.v27.n3.47562)
- Suaa, A. J. Q., Chuaa, H. N., Khoob, H. L., Lowa, Y. C., Leea, A. S. H., & Ismailc, M. A. (2022). User Mode Choice Behavior in Public Transportation: A Systematic Literature Review. *Jurnal Kejuruteraan*, 34(1), 11-28. [https://doi.org/10.17576/jkukm-2022-34\(1\)-02](https://doi.org/10.17576/jkukm-2022-34(1)-02)
- Tapia, S. A. (2018). "No me agrada viajar". Moverse en la ciudad como desafío cotidiano para jóvenes de barrios populares de Buenos Aires. *Última década*, 26(48), 201-233. <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-22362018000100201>
- Van Vught, F. (26 de junio de 2007). *Diversity and differentiation in higher education systems*. Higher Education in the 21st Century – Diversity of Missions, Dublin, Irlanda. [http://dx.doi.org/10.1007/978-90-481-2249-3\\_1](http://dx.doi.org/10.1007/978-90-481-2249-3_1)
- Vecchio, G., Tiznado-Aitken, I., & Hurtubia, R. (2020). Transport and equity in Latin America: a critical review of socially oriented accessibility assessments. *Transport reviews*, 40(3), 354-381. <https://doi.org/10.1080/01441647.2020.1711828>
- Whittle, C., Whitmarsh, L., Nash, N., & Poortinga, W. (2022). Life events and their association with changes in the frequency of transport use in a large UK sample. *Travel Behaviour and Society*, 28, 273-287. <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2022.04.007>