

MOVILIDAD COTIDIANA DE ESTUDIANTES UNIVERSITARIOS

EXPERIENCIAS DEL HABITAR HUMANO EN LA ZONA METROPOLITANA DE LA LAGUNA, MÉXICO

ESPECIAL
SEGUNDO COLOQUIO DEL DAU
AVANCE DE TESIS DOCTORAL

*EVERY DAY MOBILITY OF UNIVERSITY STUDENTS.
URBAN DWELLING EXPERIENCES IN THE METROPOLITAN AREA
OF LA LAGUNA, MÉXICO*

HERNÁNDEZ MORENO, José Miguel¹

GONZÁLEZ PÉREZ, Mario
Guadalupe²

SOTO CANALES, Karina³

RESUMEN

Este artículo explora las experiencias del habitar de estudiantes universitarios en la Ciudad Universitaria de la Universidad Autónoma de Coahuila Unidad Laguna, a partir de sus prácticas de movilidad cotidiana. Con un enfoque cualitativo etnográfico, se realizaron entrevistas narrativas a cinco estudiantes que residen en zonas periféricas de Torreón y enfrentan trayectos largos y fragmentados para asistir a sus actividades académicas. El análisis se estructuró en torno a cuatro dimensiones: apropiación del espacio urbano, cambios en las prácticas de habitar posconfinamiento, percepción de accesibilidad y ritmicidad y percepción del tiempo. Los resultados revelan un habitar fragmentado, condicionado por barreras estructurales, emocionales y temporales. Las narrativas muestran procesos de resignación, adaptación y apropiación simbólica del espacio, así como percepciones desiguales de la accesibilidad urbana. La investigación aporta una mirada situada sobre la movilidad como práctica social productora de significados, se destaca cómo las condiciones urbanas post-pandémicas reproducen formas de exclusión espacial.

Palabras clave: movilidad cotidiana; habitar; etnografía.

1. Facultad de Ingeniería Civil, Universidad Autónoma de Coahuila, Torreón, Coahuila, México.
2. Universidad de Guadalajara, Guadalajara, Jalisco, México.
3. Universidad Autónoma de Nuevo León, Monterrey, Nuevo León, México.

ABSTRACT

This article explores the experiences of dwelling among university students at the Ciudad Universitaria of the Universidad Autónoma de Coahuila Unidad

Correspondencia
josehernandezmoreno@uadec.edu.mx
<https://orcid.org/0000-0003-4009-0269>

Laguna, based on their everyday mobility practices. Using a qualitative ethnographic approach, narrative interviews were conducted with five students who live in peripheral areas of Torreón and face long and fragmented journeys to attend their academic activities. The analysis was structured around four dimensions: appropriation of urban space, changes in post-confinement dwelling practices, perception of accessibility, and rhythmicity and perception of time. The results reveal a fragmented dwelling, conditioned by structural, emotional, and temporal barriers. The narratives show processes of resignation, adaptation, and symbolic appropriation of space, as well as unequal perception of urban accessibility. The research provides a situated perspective on mobility as a social practice that produces meaning, it highlights how post-pandemic urban conditions reproduce forms of spatial exclusion.

Keywords: everyday mobility; dwelling; ethnography.

I. INTRODUCCIÓN

La movilidad cotidiana, entendida como la suma de los desplazamientos individuales en un tiempo y espacio determinado (Miralles-Guasch, 2002), constituye un componente estructural del habitar urbano. Desde el nuevo paradigma de la movilidad, ésta se concibe como una práctica social que reproduce estructuras y significados en la ciudad (Cresswell, 2006; Sheller y Urry, 2006).

Durante el confinamiento por COVID-19, las desigualdades asociadas a la infraestructura de transporte se acentuaron (Cuadros y col., 2023). En el periodo posterior, lejos de mitigarse, estas barreras persistieron y se transformaron, con afectaciones a la población en general, y de forma particular a los estudiantes universitarios.

Este grupo, aunque comparte un perfil sociodemográfico específico, experimenta formas diferenciadas de desplazamiento, tanto al interior del estudiantado como en comparación con otros sectores de la población (Nash y Mitra, 2019; Shannon y col., 2006; Zhan y col., 2016). En este contexto, la movilidad influye directamente en el acceso a las oportunidades urbanas y en los procesos de apropiación del espacio (Lindón, 2006; Low, 2010).

Estas experiencias pueden analizarse desde el enfoque del habitar, entendido como el vínculo material y simbólico entre las personas y los espacios que transitan o habitan cotidianamente (Heidegger, 1975), y enriquecido por la noción de ritmicidad (Lefebvre, 2004), que permite capturar la dimensión temporal y sensorial de los trayectos.

Soto-Canales (2020) subraya que la movilidad no es solo un fenómeno físico o técnico, sino también una experiencia social y simbólica, donde los usuarios del transporte revelan desigualdades estructurales y necesidades de políticas públicas que garanticen el derecho a la movilidad de forma justa, segura e incluyente. De forma complementaria, Valdebenito y col. (2024) evidencian que los desplazamientos estudiantiles, especialmente en contextos periféricos, están cargados de significados que trascienden lo académico.

Aunque estos aportes han ampliado la comprensión del fenómeno, es necesario profundizar cómo estas prácticas se reconfiguran tras contextos de crisis. Explorar la complejidad de los trayectos cotidianos, donde convergen barreras materiales, afectivas y rítmicas, permite visibilizar cómo estas experiencias condicionan el acceso equitativo a la ciudad y el ejercicio pleno del habitar.

El objetivo de esta investigación es comprender la configuración del habitar de estudiantes universitarios en la Zona Metropolitana de La Laguna (ZML) a partir de sus experiencias cotidianas de movilidad, apropiación del espacio, percepción de accesibilidad y ritmicidad. Desde un enfoque cualitativo-etnográfico, se visibilizan las barreras estructurales, emocionales y temporales que enfrentan en sus desplazamientos diarios.

II. MATERIALES Y MÉTODOS

Este estudio adopta un enfoque cualitativo de tipo etnográfico con una perspectiva interpretativa de la realidad. Esta metodología permite comprender el habitar como una experiencia situada, construida a partir de los vínculos materiales y simbólicos que las personas establecen con los espacios que transitan cotidianamente. La etnografía permite captar estos significados, emociones y ritmos que configuran el habitar urbano.

Emerson y col. (2011) destacan el valor de los relatos para comprender significados y estructuras sociales desde la perspectiva de quienes los viven. En el ámbito de la movilidad, Jirón e Imilán (2016) subrayan la utilidad de este enfoque para explorar las dimensiones simbólicas de los trayectos. Asimismo, Soto-Canales (2020; 2023) ha evidenciado que las metodologías cualitativas, como las historias de vida y la codificación sustantiva permiten visibilizar sentidos e imaginarios asociados a la movilidad urbana, especialmente en contextos de desigualdad territorial.

El análisis se organizó en torno a cuatro dimensiones derivadas del marco conceptual, que permiten entender la movilidad como práctica productora de significados, identidades y vínculos urbanos: 1) Apropiación del espacio urbano, 2) Cambios en las prácticas de habitar posconfinamiento, 3) Percepción de accesibilidad urbana y 4) Ritmicidad y percepción del tiempo en el habitar.

2.1 DESCRIPCIÓN DEL CONTEXTO: ZONA METROPOLITANA DE LA LAGUNA Y CIUDAD UNIVERSITARIA (CU)

La ZML conformada por los municipios de Coahuila y Durango (Figura 1), presenta una morfología urbana dispersa, resultado de la expansión vinculada a la especulación inmobiliaria (Carmona O'Reilly, 2016). Esta dinámica ha dado lugar a una ciudad dispersa y fragmentada (Figura 2), cuya configuración territorial ha generado trayectos largos y una infraestructura de movilidad limitada, especialmente para quienes residen en zonas periféricas.

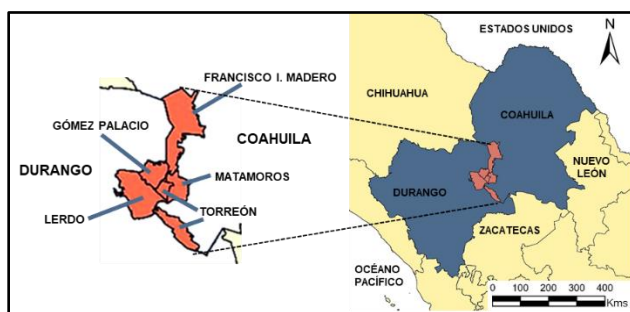


Figura 1. Localización de la zona metropolitana de La Laguna. Adaptado de (Secunza Schott, 2016).
Uso académico sin fines de lucro.

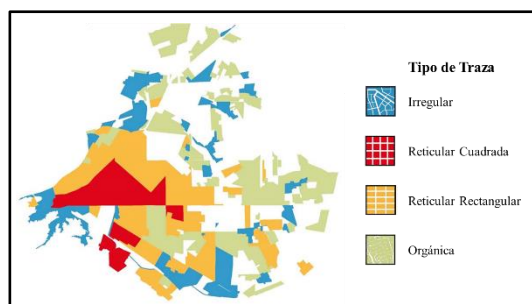


Figura 11. Tipo de traza geométrica en Torreón. Adaptado de (Secunza Schott, 2016). Uso académico sin fines de lucro.

En este contexto, la CU se ubica al oriente de Torreón, municipio de la ZML, y constituye un nodo educativo regional, con nueve escuelas y facultades que atienden a 3,998 estudiantes (Servicio Estadístico, Estado de Coahuila, 2023), provenientes de áreas urbanas, periféricas y rurales.

Aunque la mayoría reside en la mancha urbana de Torreón, alrededor del 8% proviene de municipios aledaños como Francisco I. Madero, Viesca y San Pedro, así como de comunidades ejidales periféricas (Hernández-Moreno et al., 2025) (Figura 3). Este grupo es de especial interés para la investigación, ya que su dispersión residencial implica una longitud de trayecto largo y complejo debido a que las rutas de transporte deben realizar múltiples paradas en comunidades ejidales intermedias y requieren uno o varios transbordos, lo que genera condiciones que refuerzan la exclusión territorial. La CU se configura como un caso relevante para analizar las tensiones entre la centralidad institucional y la marginalidad espacial en la experiencia del habitar.

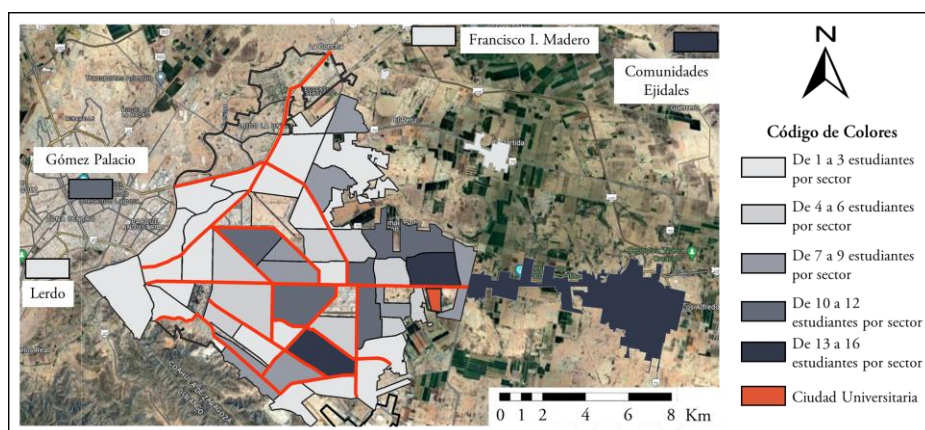


Figura 3. Distribución de residencia de los estudiantes de CU. Hernández-Moreno y col. (2025). Uso académico sin fines de lucro.

2.2 SELECCIÓN DE PARTICIPANTES

La selección se determinó sistemática y estratégicamente, se entrevistó a cinco estudiantes residentes en zonas periféricas de la metrópoli, cuyos desplazamientos destacan por una longitud de trayecto larga, aproximadamente 90 km diarios. La elección se basó en la diversidad de experiencias y riqueza narrativa (Denzin y Lincoln, 2017; Trundle y col., 2024).

Los participantes (María Flores, Palacios, Jesús, José y Ricardo) accedieron voluntariamente. Para preservar su anonimato, se omitieron sus nombres reales y escuelas específicas.

2.3 ANÁLISIS CUALITATIVO: CODIFICACIÓN ABIERTA, AXIAL Y SELECTIVA

El análisis siguió la metodología del modelo condicional de Corbin y Strauss (2015) mediante un proceso de codificación abierta, axial y selectiva. En la codificación abierta se identificaron fragmentos significativos y se agruparon por ejes temáticos (Tabla 1).

Tabla 1. Extracto de la codificación abierta de la entrevista de María.

Fragmento	Código asignado	Eje temático
Salgo de mi casa a las 7.20... Llego a Matamoros a las 7.40 y de ahí tomo otro camión para llegar a la universidad.	Trayecto intermunicipal escalonado	Ritmicidad y percepción del tiempo
Pasa uno a las 6, después pasa uno a las 7.40, y mi clase empieza a las 8, entonces no alcanzo a llegar.	Desfase entre horarios de transporte y actividades	Accesibilidad estructural
Cuando hay algo que hacer para la ciudad, mejor lo dejamos para el fin de semana.	Limitación temporal de movilidad urbana	Percepción de accesibilidad urbana
Prefiero quedarme más tiempo en la escuela para trabajar, porque está algo retirado.	Reorganización del tiempo por lejanía	Ritmicidad y percepción del tiempo

La codificación axial permitió establecer relaciones entre categorías. A partir del modelo condicional, los códigos se agruparon en seis componentes analíticos (ver Tabla 2).

Tabla 2. Esquema del modelo condicional para la codificación axial.

Componente	Pregunta que responde
Condiciones Causales	¿Qué factores estructuran o generan la situación?
Fenómeno Central	¿Cuál es la experiencia o proceso que emerge de los datos?
Condiciones contextuales	¿Qué entorno particular rodea al fenómeno?
Condiciones intervinientes	¿Qué variables personales o situaciones modulan la vivencia?
Estrategias / Acciones	¿Cómo responden las personas al fenómeno dado el contexto?
Consecuencias	¿Qué resultados producen esas estrategias?

Adaptado de Corbin y Strauss (2015).

En la matriz axial se identificaron subcategorías comunes, fusionadas en etiquetas analíticas asignadas a cada componente, los cuales incluyen una descripción sintética del sentido analítico, lo que facilitó la interpretación posterior (ver Tabla 3).

Finalmente, la codificación selectiva integró las categorías en una narrativa analítica coherente, que explica las experiencias estudiantiles y construye un marco interpretativo sobre el habitar condicionado por la movilidad.

Tabla 3. Extracto de la codificación axial de la entrevista de María.

Paradigma	Categoría axial	Subcategorías	Descripción	Ejes temáticos
Condiciones causales	Barreras estructurales de accesibilidad	Desfase entre horarios de transporte y actividades. Ausencia de transporte en días sin clases. Infraestructura deficiente y exclusión.	La infraestructura vial y la oferta de transporte son insuficientes e irregulares, crean dificultad objetiva para desplazarse.	Accesibilidad estructural Percepción de accesibilidad urbana
Condiciones contextuales	Entorno urbano periférico postpandémico	Emoción de liberación posconfinamiento. Resignificación del desplazamiento posconfinamiento.	Tras la pandemia renace el deseo de moverse con sensación de libertad, pero la localización periférica agudiza las barreras.	Cambios pospandemia Habitar postconfinamiento
Condiciones intervinientes	Factores emocionales y experienciales	Aceleración subjetiva del tiempo por emociones. Pesadez de la espera. Experiencia significativa en transporte.	Los componentes afectivos, como placer, cansancio, modulan la vivencia del trayecto. Situaciones inesperadas en el transporte crean experiencias significativas	Ritmicidad y percepción del tiempo Percepción del entorno urbano Experiencia del trayecto

III. RESULTADOS

Tabla 4. Síntesis de dimensiones del habitar y la movilidad cotidiana en cinco estudiantes.

Estudiante	Apropiación del espacio	Cambios post-confinamiento	Percepción de accesibilidad	Ritmicidad y percepción del tiempo
María	Afectiva y aspiracional (cine, escuela); rechazo sensorial (mercados); resignación en el transporte	Liberación emocional al volver a moverse; resignificación del trayecto	Lejanía y escasez de transporte; deseo de mayor conexión urbana	Tiempo marcado por espera y anticipación; reorganización diaria
Palacios	Afectiva (billar); evitación sensorial (centro); desvinculación del camión	Extrañeza al retornar; alivio emocional; restablecimiento de rutina	Trayectos fragmentados; barreras económicas; ocio inaccesible	Madrugadas forzadas; desgaste por rutina; estrés y pérdida de tiempo
Jesús	Afectiva (Galerías, Bosque); rechazo por inseguridad; experiencia impersonal del transporte	Dificultad para socializar; esfuerzo como preparación para el futuro	Desfase transporte-clases; restricción horaria y económica	Cansancio acumulado; tiempo percibido como lento; planificación forzada
José	Restringida y funcional; uso local de espacios; resignación en el transporte	Continuidad de rutinas; poco cambio percibido; extrañeza emocional	Transbordos múltiples; limitación temporal y de disfrute	Rutina anticipada; tiempo resignado; adaptación pasiva
Ricardo	Preferencias recreativas específicas; evitación por congestión o calor; tedio en el transporte	Extrañeza al volver; deterioro del servicio post-covid	Altos costos de vivienda; rutas lentas; reducción de actividades sociales	Jornada extendida; espera prolongada; cansancio persistente

A partir de las entrevistas narrativas se identificaron patrones que muestran cómo las condiciones de movilidad configuran formas diferenciadas de habitar la ciudad. Antes de detallar cada dimensión, se presenta una tabla comparativa que sintetiza las experiencias expresadas por los participantes, lo que permite una visualización transversal de los elementos más significativos (ver Tabla 4). Esta síntesis constituye un insumo clave para la codificación selectiva al facilitar la integración analítica de los hallazgos en torno a una narrativa interpretativa del habitar.

3.1 APROPIACIÓN DEL ESPACIO URBANO

Los relatos revelan una apropiación del espacio influida por la infraestructura, las emociones y experiencias de movilidad. Se configura así un mapa afectivo, donde los estudiantes clasifican los espacios como agradables, indiferentes o evitados, en función de sus sensaciones o restricciones.

Algunos espacios se asocian positivamente, como el billar para Palacios o el Bosque y Galerías para Jesús y Ricardo. Otros como los mercados o el centro, son evitados por aglomeraciones, olores o ruido, mientras que Jesús agrega una dimensión de inseguridad al rechazar algunas colonias populares por su percepción de peligrosas.

Asimismo, se detecta una apropiación resignada del transporte público. Los estudiantes lo describen incómodo, impersonal y ajeno. En este sentido, José señala que este espacio lo percibe eventualmente de su propiedad, pero por costumbre y no por elección. Esta resignación se vincula con la necesidad de cumplir con los trayectos diarios más que con una apropiación activa o deseada del espacio.

Finalmente, surgieron apropiaciones aspiracionales, deseos no concretados de acceder a espacios recreativos que reconocen como valiosos, pero que no pueden asistir de forma regular como quisieran. Los participantes mencionaron deseos de ir al cine, bares o a fiestas con sus compañeros, pero las limitaciones por la distancia y la logística del regreso lo impiden, lo que revela cómo las condiciones de movilidad restringen la posibilidad de construir un habitar urbano pleno.

3.2 CAMBIOS EN LAS PRÁCTICAS DE HABITAR POSCONFINAMIENTO

El regreso a la presencialidad implicó una reconfiguración emocional y funcional del habitar. Para muchos, recuperar la movilidad fue vivido como una experiencia de libertad y reapropiación del espacio, donde desplazarse adquirió un valor simbólico renovado. Otra resignificación aparece en la entrevista con Jesús, quien interpretó las experiencias de los trayectos actuales como una preparación para el futuro, a pesar del desgaste que implican.

Sin embargo, esta reapropiación no es homogénea. Algunos participantes mencionaron una sensación de extrañeza al retomar sus rutinas y señalan el retorno a la presencialidad como algo extraño, al que se acostumbraron poco a poco, pero sin detectar cambios sustanciales en sus trayectos o el entorno en comparación con el periodo previo al confinamiento.

Para algunos estudiantes, las condiciones estructurales de movilidad tras la pandemia se agravaron. Ricardo menciona que, en su caso, disminuyó el número de rutas directas hacia Torreón, lo que evidencia un deterioro del sistema de transporte al reanudarse la presencialidad. Esta situación limitó la reapropiación del espacio urbano.

En suma, los estudiantes enfrentaron un doble proceso: un reencuentro con la ciudad con emociones y expectativas, y por otro lado la reinstalación de barreras estructurales que limitan la posibilidad de un habitar libre, equitativo y disfrutable.

3.3 PERCEPCIÓN DE ACCESIBILIDAD URBANA

Los estudiantes expresaron una accesibilidad urbana desigual condicionada por su ubicación geográfica, la precariedad del transporte y las limitaciones económicas que enfrentan para asistir a sus actividades académicas.

Un obstáculo recurrente es la fragmentación modal. Deben tomar un transporte intermunicipal y luego realizar transbordos para llegar a la CU, lo que genera una desincronización horaria y tiempos de espera. Esta descoordinación entre rutas, horarios escolares y actividades sociales se acentúa en las noches, cuando la baja frecuencia de transporte obliga a los estudiantes a reorganizar rutinas o limitar su participación. Ricardo señala que prefiere permanecer más tiempo en la CU mientras que otros señalaron evitar asistir a actividades sociales ante la escasa disponibilidad de transporte y el alto costo de servicios alternativos como Uber.

Este escenario se agrava por barreras económicas que restringen la posibilidad de reubicarse dentro de Torreón, los altos costos de las rentas en la ciudad representan mayores gastos que sus desplazamientos cotidianos, lo que perpetúa la dependencia de un sistema de transporte poco eficiente. La accesibilidad se convierte en una variable socioeconómica, donde las

oportunidades de participación se condicionan por la capacidad económica familiar.

En este contexto, la accesibilidad no puede entenderse únicamente como la existencia de infraestructura física de transporte, sino como una condición compleja atravesada por el tiempo, la economía, la geografía y las experiencias subjetivas del trayecto.

3.4 RITMICIDAD Y PERCEPCIÓN DEL TIEMPO EN EL HABITAR

La temporalidad de los estudiantes está determinada por los ritmos del transporte, los horarios escolares y las condiciones espaciales de las zonas periféricas donde viven. En lugar de experimentar un tiempo fluido o flexible, describen una vivencia temporal fracturada y agotadora, con efectos en su desempeño académico y bienestar físico-emocional. En todos los casos destaca la anticipación forzada del inicio de la jornada. Deben levantarse antes del amanecer para alcanzar el primer transporte, que frecuentemente resulta ineficiente para asistir puntuales a clase.

La espera crónica es otro rasgo común. Los estudiantes enfrentan largos tiempos muertos, sobre todo en sus trayectos de regreso, cuando los transbordos y rutas indirectas vuelven el trayecto más pesado. Esto les representa una pérdida objetiva de tiempo además de una sensación de ineficiencia y desgaste, ya que describen este proceso con sensaciones de tedio y aburrimiento.

Ante esta ritmicidad impuesta, los estudiantes desarrollan estrategias adaptativas, evitan desplazamientos innecesarios, reorganizan su tiempo de ocio o ajustan sus rutinas familiares y escolares. José y Ricardo prefieren desconectarse durante el trayecto, por lo que duermen o se aíslan del entorno para sobrellevar el cansancio.

Los relatos reflejan una falta de control sobre el ritmo de su habitar, dictado por horarios rígidos y distancias extensas. Esta desincronización repercute en su capacidad de disfrutar la ciudad, cumplir con sus compromisos académicos y sostener una vida social activa.

IV. DISCUSIÓN

La apropiación del espacio es un proceso simbólico y emocional, manifestado en los relatos estudiantiles como un mapa afectivo que delimita espacios preferidos, evitados o resignados. Este fenómeno puede analizarse desde la noción de no lugares de Marc Augé (1995), que describe espacios de tránsito sin identidad ni arraigo. Para muchos participantes, el transporte público se aproxima a esta categoría, un entorno impersonal, donde el habitar se reduce a la espera o al desplazamiento mecánico.

Los cambios en las prácticas de habitar posconfinamiento muestran cómo la experiencia pandémica alteró los ritmos y significados del habitar. Esta reconfiguración coincide con lo planteado por De Certeau (1996), quien entiende que los sujetos reescriben la ciudad a través de sus trayectorias, estrategias y resignificaciones. Mientras algunos estudiantes relatan una reapropiación emocional del entorno tras el encierro, otros evidencian la persistencia de barreras, lo que refuerza el concepto de exclusión por transporte (Lucas, 2012).

Asimismo, se revela una percepción desigual de la accesibilidad urbana. Los estudiantes de zonas periféricas enfrentan obstáculos estructurales que limitan su plena integración a la vida académica y urbana. Esto retoma el concepto de injusticia espacial (Soja, 2013), según el cual las condiciones materiales del territorio reproducen desigualdades en el acceso a derechos como la educación, la cultura o el esparcimiento.

La dimensión de ritmicidad y percepción del tiempo se vincula con Henri Lefebvre (2004), quien plantea que el espacio está organizado por ritmos que pueden entrar en conflicto. En este caso, los estudiantes deben ajustar sus tiempos a los horarios del transporte, la infraestructura deficiente y las exigencias académicas, lo que produce una vivencia temporal marcada por la fatiga, la anticipación forzada y la pérdida de autonomía.

En conjunto, los hallazgos muestran que la movilidad cotidiana es una práctica condicionada, donde las estrategias individuales de adaptación resultan insuficientes frente a las barreras de un modelo urbano segmentado y excluyente.

V. CONCLUSIONES

Este estudio permitió comprender que el habitar universitario en el marco de la movilidad cotidiana, no es un fenómeno homogéneo ni meramente funcional, sino una experiencia atravesada por barreras estructurales, emociones cotidianas y ritmos impuestos. Desde una perspectiva fenomenológica y crítica, se evidenció que las trayectorias diarias producen significados, vínculos de identidad y formas de apropiación, o desposesión, del espacio.

Uno de los principales hallazgos es la existencia de un habitar fragmentado, mediado por la accesibilidad desigual, el desgaste físico y una resignación ante los obstáculos cotidianos. Esta fragmentación no se debe únicamente a la distancia geográfica, sino a una combinación de factores estructurales y simbólicos que configuran formas de exclusión urbana.

Metodológicamente, el enfoque cualitativo-etnográfico permitió captar dimensiones subjetivas que los métodos cuantitativos difícilmente revelarían. Las narrativas permitieron reconstruir un mapa afectivo y rítmico del territorio urbano, lo que permite visualizar las experiencias situadas de movilidad.

Entre las principales aportaciones del estudio, destaca la conceptualización de la movilidad como un eje central del habitar universitario. Esta mirada situada contribuye a los estudios urbanos al mostrar cómo las condiciones de acceso y desplazamiento reproducen o limitan la participación plena en la ciudad en el contexto pospandémico.

Los hallazgos invitan a repensar la planificación urbana y la movilidad desde una perspectiva de justicia espacial, al reconocer las trayectorias de los estudiantes como prácticas que configuran, disputan y reclaman el derecho a la ciudad.

Como toda investigación cualitativa, este estudio presenta limitaciones. El número reducido de participantes restringe la posibilidad de generalizar los hallazgos, asimismo, las experiencias analizadas corresponden a un momento temporal específico del periodo pospandémico, por lo que las percepciones y prácticas de movilidad podrían transformarse con el tiempo o bajo nuevas condiciones urbanas y de transporte. Además, el enfoque

territorial está acotado a la Zona Metropolitana de La Laguna, lo cual impide una comparación directa con otras regiones del país.

Por lo anterior, se sugiere que futuras investigaciones amplíen el número y la diversidad de los participantes, integrando comparaciones entre universidades o regiones con distintos contextos de movilidad. También resulta pertinente combinar metodologías cualitativas y cuantitativas para profundizar en las dimensiones estructurales y subjetivas del habitar.

REFERENCIAS

- Augé, M. (1995). *Non-Places. Introduction to an Anthropology of Supermodernity*. Verso.
- Carmona O'Reilly, S. (2016). Efectos del desarrollo inmobiliario y precio del suelo en la morfología de Torreón. *ANUARIO DE ESPACIOS URBANOS, HISTORIA, CULTURA Y DISEÑO* (23), 17-34. <https://doi.org/10.24275/FBVL4133>
- Corbin, J., y Strauss, A. (2015). *Basics of Qualitative Research (4th ed.): Techniques and Procedures for Developing Grounded Theory*. SAGE.
- Cresswell, T. (2006). *On the move: Mobility in the modern western world*. Taylor & Francis.
- Cuadros, G., López, A., Vateva, V., y Aranciba, D. (2023). Impacto del COVID-19 en las preferencias por modos de transporte en ciudades seleccionadas de América Latina. CEPAL.
- De Certeau, M. (1996). *La invención de lo cotidiano: artes de hacer*. I. Universidad Iberoamericana.
- Emerson, R. M., Fretz, R. I., y Shaw, L. L. (2011). *Writing Ethnographic Fieldnotes*. The University of Chicago Press.
- Heidegger, M. (1975). Construir, habitar, pensar. *Revista Teoría*, 5(6), 150-162.
- Hernández-Moreno, J. M., González-Pérez, M. G., y Asprilla-Lara, Y. (2025). Entropías en la movilidad cotidiana de estudiantes de universidades públicas. Un análisis de la Ciudad Universitaria de Torreón. *Revista EURE - Revista de Estudios Urbano Regionales*, 51(154), 1-26. <https://doi.org/10.7764/eure.51.154.04>
- Jirón, P., y Imilan, W. (2016). Observando juntos en movimiento: posibilidades, desafíos o encrucijadas de una etnografía colectiva. *ALTERIDADES*, 26(52), 51-64.
- Lefebvre, H. (2004). *Ritmo-análisis. Espacio, tiempo y vida cotidiana*. Continuum.



- Lindón, A. (2006). Geografías de la vida cotidiana. En A. Lindón, y D. Hiernaux, Tratado de Geografía Humana (págs. 256-400). *Anthropos*.
- Low, S. (2010). *On the Plaza. The Politics of Public Space and Culture*. University of Texas Press.
- Lucas, K. (2012). Transport and social exclusion: Where are we now? *Transport Policy*, 20, 105-113. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2012.01.013>
- Miralles-Guasch, C. (2002). La movilidad cotidiana. Ciudad y Transporte. En C. Miralles-Guasch, Ciudad y transporte: el binomio imperfecto (págs. 27-44). Barcelona: Ariel.
- Nash, S., y Mitra, R. (2019). University students' transportation patterns, and the role of neighbourhood types and attitudes. *Journal of Transport Geography*, 76, 200-211. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2019.03.013>
- Secunza Schott, C. (26 de Enero de 2016). Estructura y Traza Urbana de Torreón. IMPLAN Torreón: <https://resp.trcimplan.gob.mx/blog/estructura-y-traza-urbana-de-torreon.html>
- Servicio Estadístico Estado de Coahuila. (2023). Estadísticas 911 Educación Superior.
- Shannon, T., Giles-Corti, B., Pikora, T., Bulsara, M., Shilton, T., y Bull, F. (2006). Active commuting in a university setting: Assessing commuting habits and potential for modal change. *Transport Policy*, 13(3), 240-253. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2005.11.002>
- Sheller, M., y Urry, J. (2006). The New Mobilities Paradigm. *Environment and Planning A*, 38(2), 207-226. <https://doi.org/10.1068/a37268>
- Soja, E. (2013). *Seeking spatial justice*. University of Minnesota Press.
- Soto-Canales, K. (2020). Imaginarios urbanos del usuario del transporte urbano. Espacios de representación social diferenciada en la zona metropolitana de Monterrey. En M. Reyes-Tovar, *Metáforas del Espacio Social* (págs. 171-198). Itaca.
- Soto-Canales, K. (2023). Violencia de género en los trayectos cotidianos en transporte urbano en el Área Metropolitana de Monterrey. *MAGDU. Mundo, Arquitectura, Diseño gráfico y Urbanismo.*, 6(12), 30-54. <https://doi.org/10.36800/madgu.v6i12.92>
- Trundle, C., Gardner, J., y Phillips, T. (2024). The Ethnographic Interview: An Interdisciplinary Guide for Developing an Ethnographic Disposition in Health Research. *Qualitative Health Research*, 1-15. <https://doi.org/10.1177/10497323241241225>
- Valdebenito, F., Mamani, M., Merma, F., Pérez, C., y Sopo, C. (2024). Movilidades estudiantiles en Tacna, Perú: sus prácticas y significaciones fronterizas. *Si Somos Americanos. Revista de Estudios Transfronterizos*, 24, 1-31. <https://doi.org/10.61303/07190948.v24i.1133>



Zhan, G., Yan, X., Zhu, S., y Wang, Y. (2016). Using hierarchical tree-based regression model to examine university student travel frequency and mode choice patterns in China. *Transport Policy*, 45, 55-65. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2015.09.006>

