Ciencia Latina Revista Científica Multidisciplinar, Ciudad de México, México.
ISSN 2707-2207 / ISSN 2707-2215 (en línea), septiembre-octubre 2026,
Volumen 10, Número 5.

https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v10i5

DESIGUALDAD SOCIOESPACIAL Y CONDICIONES DE ACCESO A LA EDUCACIÓN SUPERIOR EN UN CAMPUS REGIONAL DE LA UNIVERSIDAD DE GUADALAJARA, MÉXICO

SOCIO-SPATIAL INEQUALITY AND CONDITIONS OF ACCESS TO HIGHER EDUCATION AT A REGIONAL CAMPUS OF THE UNIVERSITY OF GUADALAJARA, MEXICO

Francisco Partida Hoy
Universidad de Guadalajara, México

DOI: https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v10i5.26746

Desigualdad Socioespacial y Condiciones de Acceso a la Educación Superior en un Campus Regional de la Universidad de Guadalajara, México

Francisco Partida Hoy[1]
francisco.partida@academicos.udg.mx
https://orcid.org/0000-0003-2319-3282
Universidad de Guadalajara, Centro Universitario de los Altos
Tepatitlán de Morelos, México

RESUMEN

Este estudio examina las desigualdades socioespaciales en las condiciones de acceso a la educación superior entre estudiantes del Centro Universitario de los Altos (CUAltos), Universidad de Guadalajara, institución a la que convergen alumnos de distintos municipios y localidades de Los Altos de Jalisco. Mediante un diseño transversal, exploratorio y comparativo, se encuestó a 120 estudiantes de seis grupos seleccionados intencionalmente de la Licenciatura en Administración, la Licenciatura en Psicología e Ingeniería en Computación. Se analizaron municipios y localidades de procedencia, tiempos y costos de traslado, dificultades de asistencia y apoyos para sostener los estudios. Ochenta participantes (66.7 %) reportaron trayectos superiores a 30 minutos. La georreferenciación de 19 localidades complementó los contrastes descriptivos entre ámbitos de residencia. Los resultados muestran que la proximidad administrativa no garantiza condiciones equivalentes de acceso y permiten distinguir barreras de movilidad, compensación territorial y transferencia de costos. Dado el carácter no probabilístico de la muestra, los hallazgos no son representativos de toda la matrícula.

Palabras clave: accesibilidad; movilidad estudiantil; perifericidad relacional; transporte; desigualdad territorial

[1] Autor principal
Correspondencia: francisco.partida@academicos.udg.mx

Socio-spatial inequality and conditions of access to higher education at a regional campus of the University of Guadalajara, Mexico

ABSTRACT

This study examines socio-spatial inequalities in access to higher education among students at the Centro Universitario de los Altos (CUAltos), University of Guadalajara, which draws students from different municipalities and localities across Los Altos de Jalisco. Using an exploratory, comparative, cross-sectional design, 120 students were surveyed in six purposively selected class groups from the Bachelor's Degree in Administration, the Bachelor's Degree in Psychology, and Computer Engineering. The analysis covered municipalities and localities of origin, travel times and costs, attendance difficulties, and support arrangements for continuing their studies. Eighty participants (66.7%) reported journeys exceeding 30 minutes. Georeferencing 19 localities complemented descriptive comparisons across residential areas. The findings indicate that administrative proximity does not ensure equivalent access conditions and help distinguish mobility barriers, territorial compensation, and cost shifting. Because the sample was nonprobabilistic, the findings are not representative of the entire student population.

Keywords: accessibility; student mobility; relational peripherality; transport; territorial inequality

Artículo recibido 20 agosto 2026
Aceptado para publicación: 20 setiembre 2026

INTRODUCCIÓN

Los Altos de Jalisco constituyen una región caracterizada por importantes vínculos históricos, culturales, económicos y sociales. Sin embargo, la existencia de elementos de identidad regional compartidos no implica que sus estudiantes dispongan de condiciones territoriales equivalentes para acceder a servicios, infraestructura y oportunidades.

El Centro Universitario de los Altos (CUAltos), de la Universidad de Guadalajara, constituye un espacio particularmente idóneo para investigar la desigualdad socioespacial en el acceso a la educación superior. Su carácter de centro universitario regional favorece la convergencia cotidiana de estudiantes procedentes de distintos municipios y localidades de Los Altos de Jalisco e incluso de otros lugares. Esta diversidad territorial de origen permite examinar, dentro de una misma institución y frente a un destino educativo compartido, cómo varían los tiempos de desplazamiento, los costos de transporte, las dificultades de asistencia y los apoyos disponibles según el lugar de residencia. CUAltos ofrece así una oportunidad analítica singular: comparar experiencias de acceso bajo un referente institucional común, sin atribuir automáticamente las diferencias observadas a la distancia ni considerar representativa de toda la matrícula a la muestra estudiada.

Las diferencias sociales suelen estudiarse mediante indicadores de pobreza, marginación, ingreso, educación o características de la vivienda. Estas aproximaciones resultan indispensables, pero pueden dejar parcialmente oculta otra dimensión del fenómeno: la posición que ocupan las personas y las localidades dentro de sistemas territoriales constituidos por centros urbanos, redes de comunicación, servicios, infraestructuras y flujos de distinta naturaleza.

Habitar una localidad próxima a un hospital, una institución de educación superior o un centro urbano que concentra servicios no supone las mismas posibilidades que residir en otra población cuyos habitantes deben realizar desplazamientos prolongados para acceder a ellos. La distancia, sin embargo, tampoco explica por sí sola estas diferencias. La calidad y configuración de las vías de comunicación, la disponibilidad de transporte, la jerarquía de los centros urbanos próximos y los recursos de movilidad de los estudiantes modifican considerablemente las posibilidades efectivas de acceso.

Una localidad pequeña puede depender de su cabecera municipal para determinadas actividades. La cabecera, a su vez, puede depender de un centro regional para acceder a servicios de mayor

especialización. Paralelamente, la localidad puede encontrarse integrada mediante redes económicas, familiares, migratorias o digitales que no reproducen necesariamente la misma estructura jerárquica.

Esta perspectiva conduce a formular la pregunta central del estudio:

¿Cómo varían las condiciones de movilidad cotidiana, los costos de transporte, las incidencias de asistencia y los apoyos para acceder a CUAltos según el ámbito de residencia de los estudiantes participantes?

La pregunta se aborda mediante un diseño exploratorio-comparativo de seis grupos escolares: dos de Licenciatura en Administración, dos de Licenciatura en Psicología y dos de Ingeniería en Computación, correspondientes a las tres divisiones académicas de CUAltos. Se procura incluir, en cada programa educativo, un grupo de ingreso reciente y otro de semestres avanzados.

De ella se desprenden cuatro preguntas específicas:

- ¿Cómo se distribuyen los estudiantes participantes por municipio y localidad de residencia, y qué heterogeneidad se observa dentro del municipio sede?
- ¿Qué diferencias descriptivas presentan los tiempos de traslado, los gastos de transporte y las dificultades de asistencia entre ámbitos de residencia?
- ¿Qué papel reportado tienen los apoyos disponibles para sostener el acceso cotidiano a CUAltos?
- ¿Qué dimensiones adicionales, como movilidad residencial y conectividad digital, requieren análisis posteriores para comprender integralmente las condiciones de acceso?

La hipótesis de trabajo sostiene que las condiciones de acceso a la educación superior emergen de la interacción entre la posición territorial de origen y los recursos diferenciales que los estudiantes pueden movilizar. La disponibilidad de automóvil, el apoyo familiar, la posibilidad de rentar o cambiar de residencia y la conectividad digital pueden reducir algunas consecuencias de la distancia, pero también trasladar la desventaja territorial hacia costos económicos, temporales o de dependencia. Por ello, estudiantes situados a distancias semejantes de CUAltos pueden experimentar condiciones de acceso sustancialmente diferentes.

La desigualdad socioespacial como objeto complejo

La desigualdad posee una expresión territorial. Las diferencias económicas y sociales se materializan en la distribución de infraestructura, vivienda, equipamientos, servicios, instituciones educativas,

oportunidades laborales y redes de transporte. Sin embargo, el territorio no constituye solamente el escenario donde estas diferencias se manifiestan. También participa en las condiciones mediante las cuales pueden producirse, reproducirse, compensarse o transformarse. Esta perspectiva obliga a distinguir analíticamente entre desigualdad socioeconómica, marginación y desigualdad socioespacial. Aunque pueden encontrarse estrechamente relacionadas, no constituyen fenómenos equivalentes.

Una población puede presentar condiciones socioeconómicas relativamente favorables y encontrarse, simultáneamente, en una posición desfavorable respecto de determinados servicios especializados. En sentido inverso, una localidad con indicadores sociales desfavorables puede encontrarse relativamente bien conectada con centros urbanos que concentran oportunidades.

La desigualdad socioespacial no será tratada, por ello, como una variable directamente observable ni como la simple suma de carencias localizadas en el territorio. Constituye un objeto de conocimiento que debe construirse mediante la relación entre observables de diferente naturaleza.

Esta consideración aproxima el estudio al pensamiento complejo y a determinadas tradiciones interdisciplinarias que cuestionan la posibilidad de comprender fenómenos multidimensionales mediante su fragmentación en componentes independientes.

Desde esta perspectiva, la complejidad no deriva necesariamente de incorporar un gran número de variables, sino de reconocer las relaciones, mediaciones y procesos mediante los cuales los componentes del fenómeno adquieren significado dentro de una configuración mayor.

Esta premisa resulta especialmente relevante para el presente estudio. Lugar de procedencia, tiempo de traslado, disponibilidad de automóvil, cambio de residencia, renta, apoyos familiares y conectividad digital no constituyen, aisladamente, “la desigualdad socioespacial”. Es su articulación dentro de trayectorias concretas de acceso a la educación superior la que permite interrogar el fenómeno.

Construir observables para un objeto interdisciplinario

En la obra colectiva coordinada por Jorge A. González, con aportaciones de José A. Amozurrutia y Margarita Maass, se plantea la construcción de objetos de estudio mediante procesos de conocimiento, información y comunicación. Esta orientación resulta pertinente para una investigación interdisciplinaria que articula dimensiones territoriales, sociales y educativas, sin suponer que su complejidad se resuelve acumulando datos de distintas procedencias (González et al., 2007).

Esta orientación permite distinguir entre el fenómeno empírico y los observables mediante los cuales se intenta conocerlo.

La interdisciplinariedad no consiste entonces en colocar varias disciplinas alrededor de un mismo problema para que cada una aporte una explicación independiente. Supone construir el objeto de tal manera que las relaciones relevantes del fenómeno no puedan ser comprendidas adecuadamente desde un único dominio disciplinar.

La encuesta y la comparación descriptiva de ámbitos de residencia permiten construir observables complementarios. En este estudio no se estimaron modelos de redes viales ni se realizaron entrevistas; estas posibilidades se reservan para investigaciones posteriores.

De la distancia a la accesibilidad

La literatura sobre accesibilidad permite traducir esta perspectiva hacia un problema territorial concreto. Geurs y van Wee (2004) plantean que la accesibilidad depende de la interacción entre la distribución territorial de las oportunidades, el sistema de transporte y las restricciones espaciales y temporales de los individuos. Páez et al. (2012) distinguen las dimensiones positivas y normativas de los indicadores de accesibilidad.

Encontrarse a determinada distancia de un servicio no equivale, por tanto, a poder acceder a él en condiciones semejantes. Treinta kilómetros recorridos mediante una carretera con buenas condiciones de circulación no representan la misma situación territorial que treinta kilómetros sobre caminos secundarios. Del mismo modo, un recorrido realizable mediante automóvil particular posee un significado diferente para una persona dependiente del transporte colectivo o del apoyo de terceros.

La accesibilidad será entendida aquí como la posibilidad de alcanzar servicios y oportunidades territorialmente distribuidos, y no simplemente como la distancia física que separa dos puntos.

Esto permite distinguir entre movilidad y accesibilidad. La primera remite al desplazamiento; la segunda, a aquello que mediante ese desplazamiento puede alcanzarse.

Accesibilidad, oportunidades y capacidades de movilidad

La relación entre accesibilidad y justicia ha adquirido creciente relevancia en los estudios territoriales y del transporte. Pereira, Schwanen y Banister (2017) proponen entender la accesibilidad como una dimensión relacionada con la justicia distributiva: lo relevante no consiste únicamente en disponer de

infraestructura de transporte, sino en que diferentes grupos puedan alcanzar oportunidades fundamentales. En el contexto latinoamericano, Oviedo (2021) articula accesibilidad, desigualdad espacial y exclusión social.

Los estudios sobre desventaja relacionada con el transporte muestran que una accesibilidad limitada puede contribuir a procesos de exclusión social cuando dificulta el acceso al empleo, educación, salud y otras actividades relevantes (Lucas, 2012). Para América Latina, Oviedo (2021) ha planteado explícitamente la necesidad de relacionar accesibilidad, desigualdad espacial y exclusión social. Sin embargo, la infraestructura constituye solamente una parte del problema. Kaufmann, Bergman y Joye (2004) utilizan el concepto de motilidad para referirse al potencial de movilidad de individuos y grupos. Una carretera disponible para todos no produce necesariamente la misma capacidad de desplazamiento para todos. Edad, disponibilidad de automóvil, recursos económicos, conocimiento de alternativas de transporte, horarios y obligaciones familiares pueden modificar considerablemente la posibilidad efectiva de aprovechar una infraestructura existente.

Del lugar aislado al sistema de relaciones

La perspectiva adoptada parte de una premisa fundamental: las localidades no constituyen unidades territoriales autosuficientes cuyas características puedan explicarse exclusivamente mediante atributos internos. Cada localidad forma parte de configuraciones más amplias y mantiene relaciones de intercambio, dependencia, complementariedad y conexión con otros lugares. El pensamiento sistémico y complejo permite comprender que las propiedades de una configuración no pueden deducirse simplemente mediante la observación aislada de sus componentes. Las relaciones entre éstos producen organizaciones, dependencias y procesos que adquieren significado en el conjunto.

La aportación de Jesús Galindo Cáceres resulta especialmente pertinente en este punto. Su aproximación a la ciudad, la comunicación y la vida social desde perspectivas sistémicas y reticulares permite considerar sistemas y redes no como objetos estáticos, sino como configuraciones constituidas mediante relaciones, interacciones y conexiones (Galindo Cáceres, 2005).

Espacio relacional y perifericidad

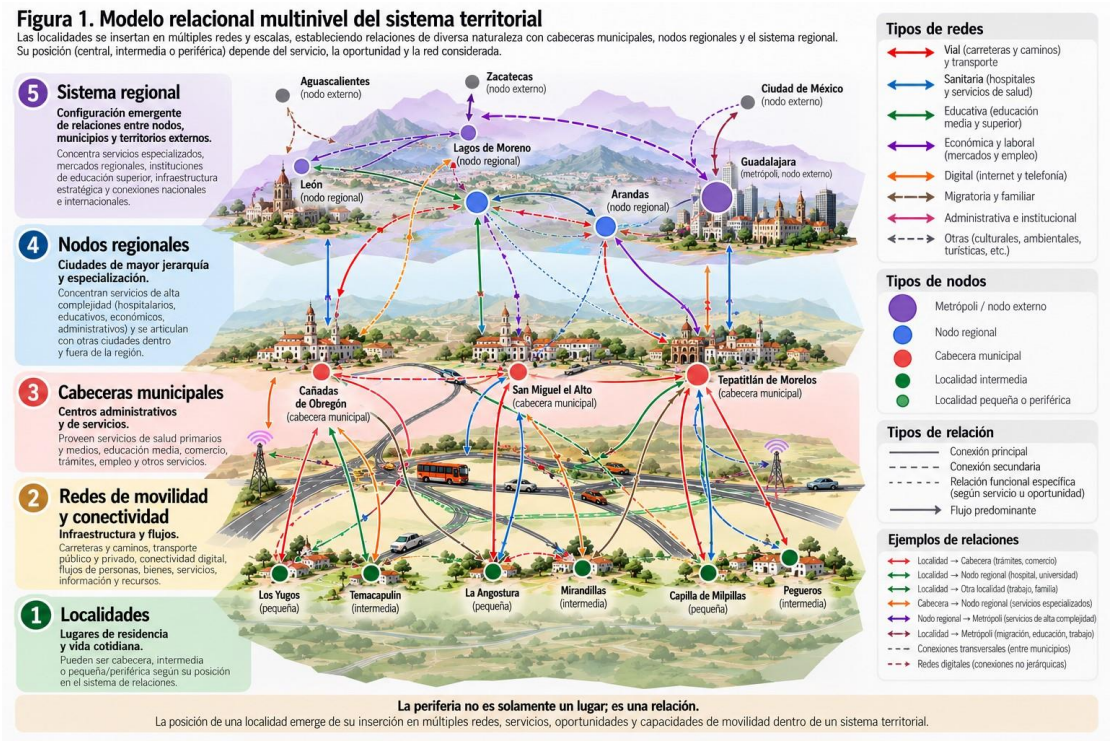
Esta concepción converge con la perspectiva relacional del espacio desarrollada por Doreen Massey (2005).

El espacio no constituye un contenedor vacío donde posteriormente ocurren los procesos sociales, sino que se produce mediante interrelaciones, multiplicidades y trayectorias que permanecen abiertas.

Los lugares tampoco pueden entenderse como unidades cerradas. Su especificidad deriva parcialmente de las relaciones que mantienen con otros lugares. Esta perspectiva permite reformular la noción de periferia. Una localidad no posee la perifericidad como una propiedad intrínseca equivalente, por ejemplo, a su altitud o tamaño poblacional. Su posición depende del sistema de relaciones considerado.

Figura 1. Modelo relacional multinivel del sistema territorial

Las localidades se insertan en múltiples redes y escalas, estableciendo relaciones de diversa naturaleza con cabeceras municipales, nodos regionales y el sistema regional. Su posición (central, intermedia o periférica) depende del servicio, la oportunidad y la red considerada.



El sistema territorial como red multinivel

Para efectos analíticos, el sistema territorial estudiado puede representarse inicialmente mediante cinco escalas: localidad ↔ redes de movilidad y conectividad ↔ cabecera municipal ↔ nodos regionales ↔ sistema regional. Una localidad puede utilizar su cabecera para determinados trámites administrativos, acudir directamente a un nodo regional para atención hospitalaria, mantener relaciones laborales con otra localidad y participar simultáneamente en redes digitales o migratorias que trascienden la región. Estos mecanismos no serán presupuestos como explicaciones causales. Constituyen hipótesis relacionales que deberán confrontarse con evidencia empírica e histórica.

Área de estudio y diseño comparativo

El estudio se desarrolla en el Centro Universitario de los Altos (CUAltos), tomando como punto de observación la relación entre la universidad y los lugares de procedencia de sus estudiantes. El territorio de análisis no se delimita previamente mediante un conjunto cerrado de municipios o localidades. Por el contrario, la geografía de procedencia será construida a partir de las respuestas obtenidas.

El levantamiento se cerró con 120 cuestionarios de seis grupos escolares seleccionados intencionalmente, dos por cada programa educativo: Licenciatura en Administración, Licenciatura en Psicología e Ingeniería en Computación. El estudio no pretende representatividad estadística institucional.

La selección de los seis grupos respondió a dos criterios: incorporar los tres programas educativos considerados y contrastar exploratoriamente estudiantes de ingreso reciente y de semestres avanzados. El semestre cursado se identificó mediante la respuesta individual, sin sustituirla por la denominación administrativa del grupo.

El muestreo fue no probabilístico e intencional. La población de referencia son los estudiantes de CUAltos; la población accesible correspondió a los seis grupos seleccionados y la muestra efectiva a quienes contestaron el cuestionario ($n = 120$). No se pretende realizar inferencias estadísticas al conjunto de la matrícula. No se dispone de una tasa de respuesta verificada para los seis grupos.

El instrumento registró mediante preguntas diferenciadas la localidad de procedencia y la residencia durante el periodo de clases. Esta distinción permite identificar movilidad cotidiana y cambios residenciales relacionados con el acceso a CUAltos.

Los nombres declarados de localidades y municipios se normalizaron para el análisis descriptivo, conservando los registros originales. La georreferenciación censal precisa permanece como una posible ampliación del estudio y no constituye una condición para interpretar las comparaciones presentadas.

Desventaja territorial de acceso

La literatura utiliza categorías consolidadas como transport disadvantage, desigualdad de accesibilidad, pobreza de transporte y exclusión relacionada con el transporte.

Como antecedente regional, Camarena Luhrs et al. (2005) examinaron la organización espacial de Los Altos de Jalisco mediante redes carreteras, nodos, corredores y circuitos. Su análisis relaciona la

articulación territorial con las conexiones entre localidades y considera pertinente estudiar otras redes sociales superpuestas, entre ellas las educativas. Asimismo, propone explorar los costos asociados con la accesibilidad de los subsistemas rurales. Este antecedente permite contextualizar territorialmente el acceso a CUAltos, sin equiparar los patrones históricos de conectividad regional con las condiciones actuales de movilidad estudiantil.

Por ello, la expresión desventaja territorial de acceso se utiliza aquí de manera operativa y no como concepto teórico original.

Describe situaciones en las cuales la posición de una localidad incrementa el tiempo, dificultad o recursos necesarios para acceder a servicios y oportunidades relevantes.

Las nociones provisionales de dependencia territorial escalonada y profundidad territorial, desarrolladas en el apartado anterior, permiten complementar esta aproximación al incorporar no sólo el costo del desplazamiento, sino también las mediaciones y jerarquías territoriales que intervienen para alcanzar una oportunidad.

METODOLOGÍA

Estrategia general

La investigación adoptó un diseño cuantitativo, transversal y exploratorio-comparativo, articulado con una lectura territorial. La encuesta reunió información autodeclarada sobre procedencia, residencia, movilidad, vivienda, conectividad y recursos de acceso. El análisis combinó frecuencias, porcentajes intragrupo y comparaciones descriptivas entre ámbitos de residencia.

La estrategia interdisciplinaria consistió en relacionar condiciones de movilidad declaradas con ámbitos territoriales de procedencia y residencia. No se calcularon rutas individuales georreferenciadas ni se estimaron efectos causales de la ubicación territorial.

Población y muestra

La población de referencia está constituida por estudiantes de CUAltos (Universidad de Guadalajara). Se seleccionaron intencionalmente seis grupos, dos por cada uno de los tres programas educativos. La muestra efectiva quedó constituida por 120 respuestas. Se comparan estudiantes de ingreso reciente y semestres avanzados, sin atribuir a estas diferencias una evolución longitudinal.

Consideraciones éticas. Antes de responder, el formulario informó el propósito académico del estudio, los temas abordados, la duración aproximada y el carácter voluntario y anónimo de la participación. No se solicitaron nombres ni domicilios exactos. Los resultados se presentan de manera agregada y se evita publicar combinaciones de variables que pudieran facilitar la identificación indirecta de personas en localidades con pocos casos.

Se compararon descriptivamente la procedencia y residencia territorial, el programa educativo y el semestre cursado. Las diferencias entre semestres se interpretaron como contrastes transversales, no como cambios longitudinales ni efectos causales de la permanencia universitaria.

Dimensiones y variables

El instrumento se organizó en seis dimensiones: perfil académico; procedencia y residencia; movilidad cotidiana hacia CUAltos; movilidad residencial y vivienda; conectividad digital; y consecuencias y recursos de acceso.

Entre las variables principales se consideran: localidad de origen, residencia actual, tiempo de traslado, medio de transporte, disponibilidad de automóvil, dependencia de terceros, costo diario de transporte, cambio de residencia asociado a los estudios, situación de vivienda, renta mensual, apoyos para vivienda, calidad de la conexión a internet y dificultades que inciden en la experiencia universitaria.

La separación entre lugar de origen y residencia actual constituye una decisión metodológica central. Permite observar situaciones en las cuales la proximidad a CUAltos ha sido adquirida mediante un cambio residencial. En esos casos, una desventaja espacial puede reducirse a costa de nuevos gastos de renta, manutención o separación periódica del lugar de origen.

Procedencia abierta y construcción de la base territorial

No se utilizó un catálogo cerrado de municipios o localidades en el formulario. Los participantes declararon libremente su procedencia y residencia. Tras el levantamiento se normalizaron las denominaciones para el análisis territorial, conservando los registros originales y documentando las aclaraciones de localidades ambiguas.

La base territorial derivada de la encuesta reúne los municipios y localidades declarados por los participantes. Se asignaron coordenadas puntuales y claves oficiales de localidad por cotejo

Accesibilidad territorial y tiempo de traslado declarado

El análisis utiliza los tiempos de desplazamiento declarados por los estudiantes, agrupados en categorías comparables. No se estimaron tiempos mediante una red vial georreferenciada ni se calculó un índice de accesibilidad potencial. Esta distinción evita equiparar el tiempo experimentado con una estimación técnica de recorrido.

La interpretación considera que trayectos de duración semejante pueden implicar experiencias distintas según el transporte disponible, los horarios, los costos y los apoyos familiares. Estas relaciones se examinan descriptivamente, sin atribuir causalidad a la localidad de residencia.

Movilidad residencial y renta

El cuestionario incluyó preguntas sobre cambio de residencia asociado a los estudios. Conceptualmente, esta movilidad puede reducir la carga temporal del traslado, aunque también introducir gastos y arreglos residenciales que deben analizarse de forma diferenciada.

La renta constituye un mecanismo posible de conversión de distancia territorial en costo económico: acercarse a Tepatitlán puede reducir tiempos de traslado, pero exigir recursos propios o familiares.

Conectividad digital

La conectividad digital se incluyó como dimensión del instrumento porque puede facilitar o limitar actividades académicas. Su consideración permite ampliar el análisis de las condiciones de acceso a la educación superior, al reconocer que las desigualdades territoriales también pueden manifestarse en las oportunidades de comunicación, consulta de información y participación en actividades académicas fuera del campus. No obstante, en los resultados aquí expuestos no se presentan cruces específicos de conectividad por localidad o municipio; su posible función compensatoria permanece como línea de análisis posterior.

La conectividad digital no debe tratarse como sustituto automático de la accesibilidad física a la universidad. Su relación con la movilidad requiere contrastes empíricos específicos que exceden los resultados territoriales presentados en esta versión.

Alcances y límites inferenciales

El estudio observa a estudiantes que han logrado ingresar y permanecer en CUAltos. Por ello, no permite identificar directamente a personas que no accedieron a educación superior debido a barreras

territoriales, económicas, familiares o de otro tipo. Dado que los seis grupos fueron seleccionados intencionalmente y la respuesta es voluntaria, los resultados no deben generalizarse estadísticamente a todo CUAltos.

Su fortaleza reside en otro punto: comparar, dentro de una muestra institucionalmente diversa, cómo estudiantes con procedencias territoriales diferentes movilizan recursos distintos para alcanzar una misma oportunidad educativa.

Perfiles socioespaciales y posiciones relacionales

No se construyó un índice sintético de desigualdad socioespacial. Se conservaron indicadores separados de tiempo de traslado, costo diario, incidencias de asistencia y apoyos considerados decisivos, con el propósito de evitar que una agregación prematura ocultara configuraciones distintas.

La unidad de observación es el estudiante participante, situado según su residencia declarada y las condiciones de movilidad reportadas. Los grupos territoriales se utilizan como categorías de comparación descriptiva, no como niveles ordinales de desigualdad.

Este esquema orienta la lectura de los indicadores observados. Las diferencias entre estudiantes no pueden deducirse exclusivamente de la distancia o del municipio, y las dimensiones sin resultados específicos en este manuscrito se mantienen como hipótesis para investigaciones posteriores.

El propósito analítico es reconocer configuraciones heterogéneas de acceso, sin etiquetar a los participantes como intrínsecamente “centrales” o “periféricos”. La perifericidad se interpreta como una relación situada, no como un atributo fijo de las personas.

RESULTADOS

El levantamiento definitivo comprende 120 cuestionarios aplicados a seis grupos de los programas Licenciatura en Administración, Licenciatura en Psicología e Ingeniería en Computación. El muestreo fue intencional y transversal; las proporciones describen exclusivamente a los participantes. La residencia se clasificó por municipio y localidad, conservando los nombres originales en la base de trabajo.

Composición y movilidad cotidiana

La distribución por programa fue: Licenciatura en Administración, 42 estudiantes (35.0 %); Licenciatura en Psicología, 47 (39.2 %); Ingeniería en Computación, 30 (25.0 %); y un registro sin

clasificación inequívoca (0.8 %). Por semestre, participaron 38 estudiantes de primero (31.7 %), 54 de séptimo (45.0 %), 27 de octavo (22.5 %) y uno de noveno (0.8 %). La composición refleja los grupos seleccionados intencionalmente y no la estructura general de matrícula de CUAltos.

Ochenta estudiantes (66.7 %) declararon trayectos superiores a 30 minutos; 82 (68.3 %) utilizaron principalmente transporte público o colectivo estudiantil; 86 (71.7 %) señalaron al menos una falta o llegada tarde vinculada al desplazamiento. Los indicadores se refieren a dimensiones distintas y no deben sumarse como si representaran casos excluyentes.

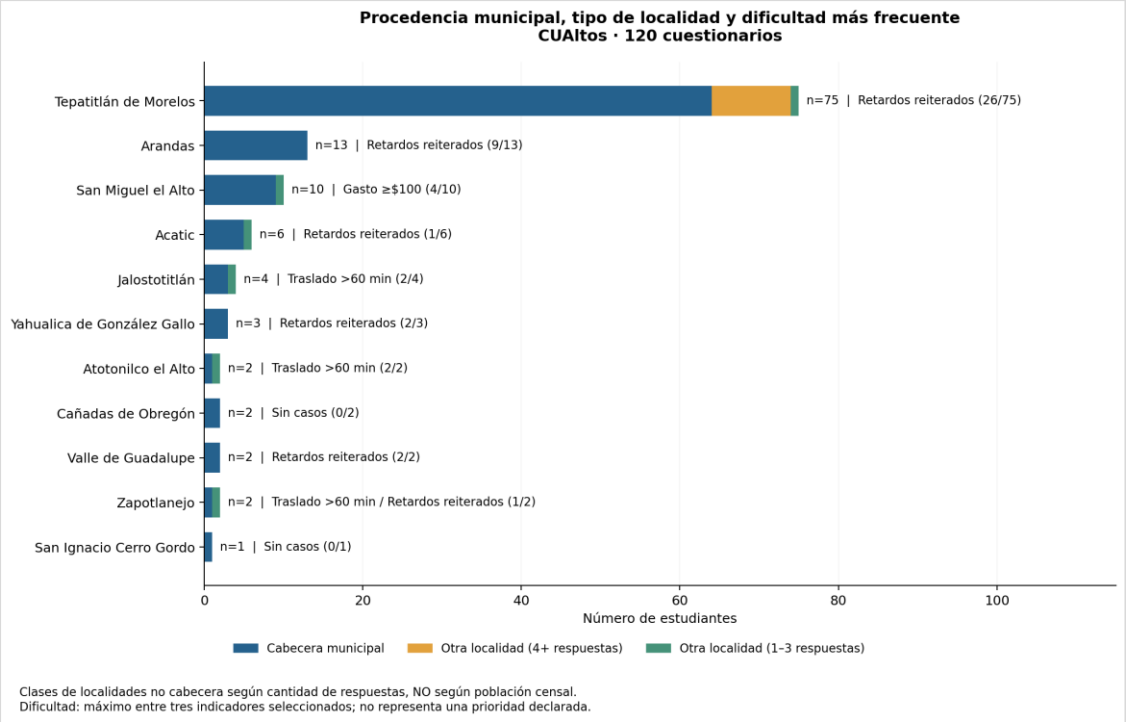
Distribución municipal y heterogeneidad intramunicipal

Tabla 1. Distribución de participantes por municipio de residencia (n = 120).

Municipio	Estudiantes	Porcentaje
Tepatitlán de Morelos	75	62.5 %
Arandas	13	10.8 %
San Miguel el Alto	10	8.3 %
Acatic	6	5.0 %
Jalostotitlán	4	3.3 %
Yahualica de González Gallo	3	2.5 %
Atotonilco el Alto	2	1.7 %
Cañadas de Obregón	2	1.7 %
Valle de Guadalupe	2	1.7 %
Zapotlanejo	2	1.7 %
San Ignacio Cerro Gordo	1	0.8 %

De los 120 participantes, 75 (62.5 %) residen en el municipio de Tepatitlán de Morelos y 45 (37.5 %) en otros municipios. La distinción entre municipio y localidad permite identificar que 64 participantes viven en la cabecera de Tepatitlán y 11 en otras localidades del mismo municipio. El Refugio se codificó como El Refugio (Paredones), Acatic, conforme a la aclaración del investigador. La georreferenciación puntual de las localidades fue sujeta a cotejo con INEGI.

Figura 2. Procedencia municipal, tipos operativos de localidad y dificultad más frecuente entre indicadores seleccionados.



Fuente: elaboración propia (n = 120).

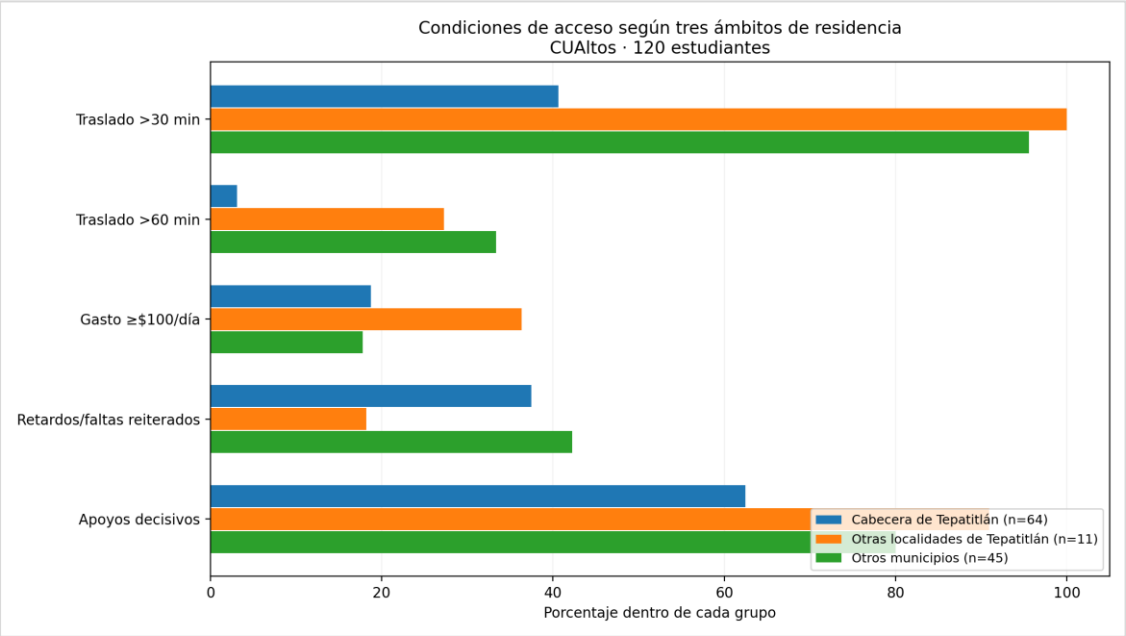
Condiciones de acceso por tres ámbitos de residencia

Tabla 2. Indicadores de acceso por ámbito de residencia (n = 120).

Indicador	Otros municipios	Otras localidades de Tepatitlán	Cabecera de Tepatitlán
Traslado >30 min	43/45 (95.6 %)	11/11 (100.0 %)	26/64 (40.6 %)
Traslado >60 min	15/45 (33.3 %)	3/11 (27.3 %)	2/64 (3.1 %)
Gasto diario ≥$100	8/45 (17.8 %)	4/11 (36.4 %)	12/64 (18.8 %)
Faltas o retardos reiterados	19/45 (42.2 %)	2/11 (18.2 %)	24/64 (37.5 %)
Apoyos percibidos como decisivos	36/45 (80.0 %)	10/11 (90.9 %)	40/64 (62.5 %)

Nota. Porcentajes calculados dentro de cada ámbito de residencia; los indicadores no son excluyentes. Fuente: elaboración propia, encuesta a estudiantes de CUAltos (n = 120).

Figura 3. Comparación descriptiva por tres ámbitos de residencia. Los porcentajes son intragrupo y los indicadores no son excluyentes.



Fuente: elaboración propia (n = 120).

La comparación distingue 64 residentes en la cabecera municipal, 11 en otras localidades de Tepatitlán y 45 en municipios externos. Entre los estudiantes de localidades no cabecera de Tepatitlán, 11 de 11 reportaron desplazamientos superiores a 30 minutos, frente a 26 de 64 en la cabecera. Este contraste sugiere heterogeneidad intramunicipal, pero la magnitud del grupo de 11 estudiantes obliga a una lectura cautelosa.

Comparación Tepatitlán y otros municipios

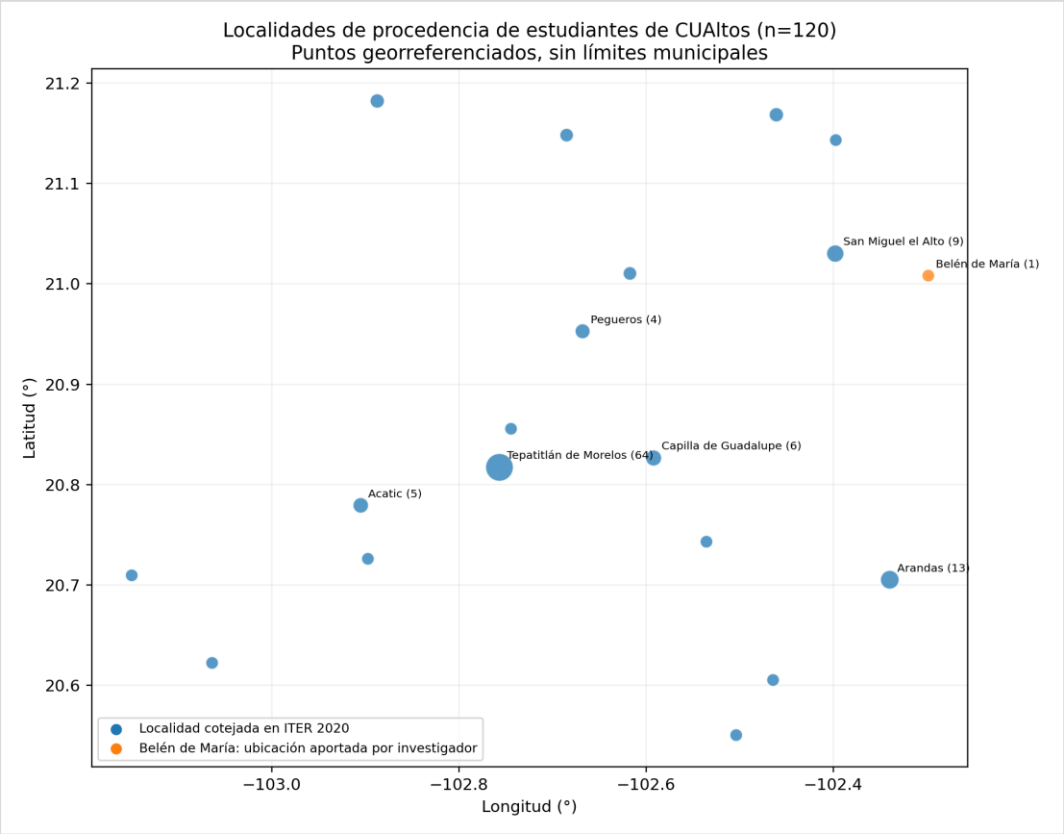
Los traslados superiores a 30 minutos fueron reportados por 37 de 75 residentes en Tepatitlán (49.3 %) y 43 de 45 residentes en otros municipios (95.6 %). Los traslados superiores a 60 minutos correspondieron a 5 de 75 (6.7 %) y 15 de 45 (33.3 %), respectivamente. Los gastos diarios de transporte de al menos $100 se presentaron en 16 de 75 (21.3 %) y 8 de 45 (17.8 %). Las faltas o retardos reiterados se registraron en 26 de 75 (34.7 %) y 19 de 45 (42.2 %); la dependencia crítica percibida de apoyos, en 50 de 75 (66.7 %) y 36 de 45 (80.0 %).

Cartografía de las localidades de procedencia

Se cotejaron los nombres declarados por los participantes con los registros de localidades del ITER de Jalisco del Censo de Población y Vivienda 2020 (INEGI). Se identificaron 18 localidades con clave y coordenadas en dicha base. Para Belén de María, comunidad declarada en San Miguel el Alto, se empleó

un punto señalado por el investigador en una imagen cartográfica (21.0082557° N, 102.2990983° O), sin atribuirle clave oficial de localidad. Las 19 ubicaciones suman los 120 cuestionarios. La representación es puntual y exploratoria: no describe trayectos reales, redes de transporte ni distancias recorridas.

Figura 4. Localidades declaradas de procedencia y tamaño de la muestra (n = 120).



Nota. Coordenadas de 18 localidades tomadas de ITER Jalisco 2020 (INEGI); Belén de María, ubicación proporcionada por el investigador. El tamaño del símbolo indica frecuencia de encuestados.

DISCUSIÓN

Los resultados permiten distinguir tres planos que suelen confundirse: la accesibilidad efectiva, entendida como la posibilidad material y temporal de llegar a la universidad; la compensación territorial, expresada en los recursos y arreglos que permiten sostener el acceso pese a las barreras; y la transferencia de costos, cuando la continuidad educativa desplaza cargas económicas, temporales o familiares a los estudiantes y sus redes de apoyo. El apoyo decisivo no es en sí mismo un indicador de carencia: puede reflejar también solidaridad familiar o servicios de transporte que funcionan adecuadamente.

La diferencia entre la cabecera de Tepatitlán y otras localidades de su mismo municipio matiza una lectura que equipare proximidad administrativa con accesibilidad. Este patrón es compatible con la noción de perifericidad relacional: una posición territorial se define también por conexiones, itinerarios, horarios y recursos disponibles, no solo por pertenecer a un municipio. La evidencia no demuestra que la residencia produzca por sí misma las dificultades observadas; invita a investigar los mecanismos que las median.

El gasto diario elevado no aumenta de manera uniforme fuera de Tepatitlán. Esta ausencia de gradiente simple es relevante: los costos pueden distribuirse entre transporte colectivo, vehículos particulares, alojamiento temporal, tiempos de espera y contribuciones familiares. Para comprender la desigualdad de acceso no basta con sumar obstáculos; importa reconstruir quién asume sus costos y qué soluciones los hacen manejables.

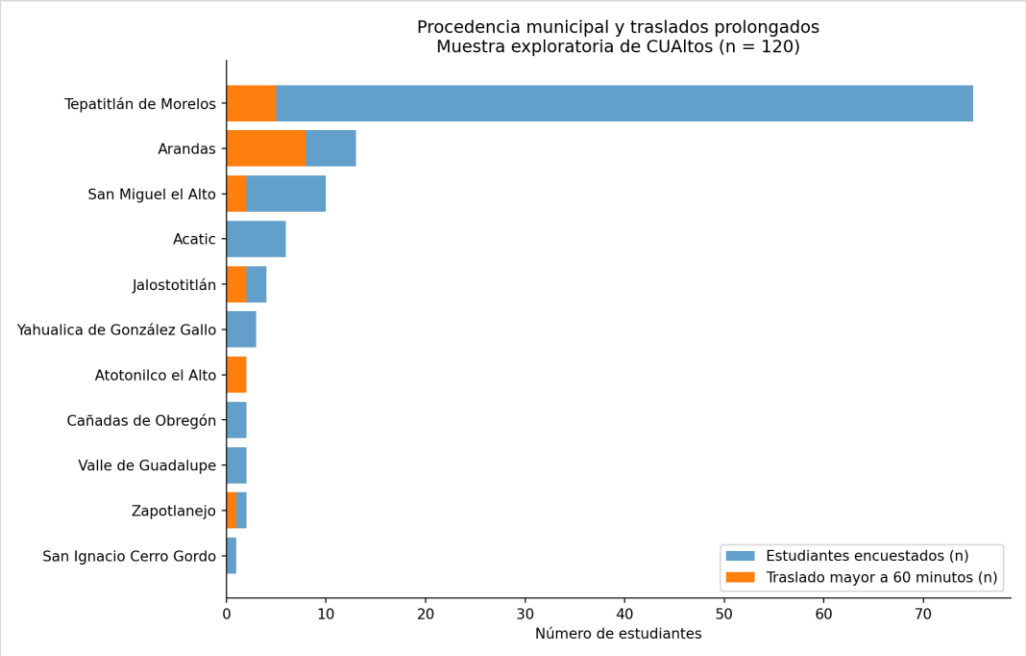
El estudio dialoga con la literatura sobre accesibilidad y transporte (Geurs y van Wee, 2004), motilidad como capacidad social de movilidad (Kaufmann et al., 2004), exclusión asociada al transporte (Lucas, 2012) y justicia distributiva (Pereira et al., 2017). Su contribución empírica se circunscribe a una muestra intencional de estudiantes que sí lograron acceder a CUAltos; no describe a quienes quedaron excluidos de la educación superior ni permite extrapolar resultados a toda la matrícula. El antecedente regional de Camarena Luhrs et al. (2005) permite situar estos resultados en una historia de corredores, nodos y desigual conectividad entre localidades alteñas. Su propuesta de examinar tiempos y costos de interacción encuentra aquí una aproximación desde la experiencia de estudiantes universitarios. La comparación no verifica su modelo territorial ni supone que la conectividad de 2005 permanezca inalterada; muestra que la pertenencia administrativa a un municipio no garantiza condiciones equivalentes de acceso educativo.

Contrastes municipales y lectura territorial

Como contraste descriptivo complementario, la figura siguiente presenta los tamaños muestrales de los once municipios de procedencia y, dentro de cada uno, el número de estudiantes que declararon traslados superiores a 60 minutos. La concentración de participantes en Tepatitlán de Morelos (75 de 120) y los tamaños muy reducidos de otros municipios impiden interpretar los porcentajes municipales

como estimaciones poblacionales. Las comparaciones son exploratorias y no demuestran efectos causales de la residencia.

Figura 4. Procedencia municipal y estudiantes con traslados mayores de 60 minutos (frecuencias absolutas).



Nota. Elaboración propia con base en los 120 cuestionarios. La barra de traslados prolongados es un subconjunto del total municipal.

La figura 4 presenta la distribución puntual de las localidades de procedencia; la figura 4 complementa la lectura territorial mediante frecuencias municipales y traslados prolongados. Ambas representaciones corresponden a la muestra encuestada y no a la población universitaria total.

CONCLUSIONES

En la muestra intencional de 120 estudiantes, las condiciones de acceso a CUAltos fueron heterogéneas entre ámbitos de residencia. La comparación de la cabecera de Tepatitlán (n = 64), otras localidades del municipio (n = 11) y municipios externos (n = 45) muestra que la pertenencia al municipio sede no garantiza tiempos de desplazamiento equivalentes. La perifericidad relacional resulta útil como perspectiva interpretativa de esta heterogeneidad, sin constituir una relación causal demostrada. Asimismo, la importancia declarada de los apoyos sugiere mecanismos de compensación que merecen examinarse junto con la distribución de costos económicos, temporales y familiares; no debe interpretarse por sí sola como privación.

El alcance del trabajo es descriptivo y exploratorio. El muestreo intencional, la transversalidad, los grupos territoriales pequeños, la información autodeclarada y la ausencia de estudiantes que no ingresaron a la universidad limitan las inferencias. Una investigación posterior podría combinar encuestas representativas, itinerarios georreferenciados y entrevistas sobre arreglos de movilidad, residencia y distribución de costos.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

Camarena Luhrs, M., Valdez Zepeda, A., Gilabert Juárez, C., & Salgado Viveros, M. (2005). Corredores y circuitos que estructuran la región de Los Altos de Jalisco. Espiral. Estudios sobre Estado y Sociedad, 11(32), 151–191.

Galindo Cáceres, L. J. (2005). La ciberciudad. Una visión de lo social y lo urbano desde la cibernética, la sistémica y la comunicología. Andamios, 1(2), 149–172. https://doi.org/10.29092/uacm.v0i2.497

Geurs, K. T., & van Wee, B. (2004). Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: Review and research directions. *Journal of Transport Geography*, 12(2), 127–140. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2003.10.005

González, J. A., Amozurrutia, J. A., & Maass, M. (2007). Cibercultur@ e iniciación en la investigación. Universidad Nacional Autónoma de México, Centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades; Consejo Nacional para la Cultura y las Artes; Instituto Mexiquense de Cultura. https://ceiich.unam.mx/libro/?id=310

Kaufmann, V., Bergman, M. M., & Joye, D. (2004). Motility: Mobility as capital. *International Journal of Urban and Regional Researc*h, 28(4), 745–756. https://doi.org/10.1111/j.0309-1317.2004.00549.x

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

Massey, D. (2005). For space. SAGE Publications.

Oviedo, D. (2021). Making the links between accessibility, social and spatial inequality, and social exclusion: A framework for cities in Latin America. Advances in Transport Policy and Planning, 8, 135–172. https://doi.org/10.1016/bs.atpp.2021.07.001

Pereira, R. H. M., Schwanen, T., & Banister, D. (2017). Distributive justice and equity in transportation. Transport Reviews, 37(2), 170–191. https://doi.org/10.1080/01441647.2016.1257660

Páez, A., Scott, D. M., & Morency, C. (2012). Measuring accessibility: Positive and normative implementations of various accessibility indicators. *Journal of Transport Geography*, 25, 141–153. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.03.016