

Pensar el transporte y la movilidad urbana en la vida cotidiana de las personas

Damián Molgaray¹

Universidad Nacional de Lomas de Zamora

Resumen: la movilidad urbana constituye una dimensión fundamental para comprender las desigualdades que atraviesan la vida cotidiana en las ciudades contemporáneas. Más allá de su dimensión técnica, el transporte configura las posibilidades de acceso de las personas a la educación, el trabajo, la salud y otros derechos esenciales, condicionando sus oportunidades de desarrollo y bienestar. En este contexto, el presente artículo propone una reflexión conceptual sobre las nociones de transporte y movilidad urbana, analizando su vínculo con la seguridad en el espacio público y las desigualdades sociales desde una perspectiva centrada en la experiencia cotidiana de las personas. Se examina cómo las condiciones de movilidad inciden particularmente en las trayectorias educativas de estudiantes universitarios y afectan de manera diferencial a las mujeres. Finalmente, se plantea la necesidad de incorporar la movilidad urbana como un eje estratégico de las políticas públicas, articulando los Objetivos de Desarrollo Sostenible 4, 5 y 11 de la Agenda 2030 para promover ciudades más inclusivas, seguras y sostenibles.

Palabras clave: movilidad urbana; transporte; estudiantes; universidad.

1. Introducción

La movilidad urbana adquiere un lugar central, ya que las posibilidades de desplazamiento condicionan el acceso efectivo de las personas a derechos, servicios y oportunidades que hacen posible la vida cotidiana. El transporte, por lo tanto, no puede ser entendido únicamente como un sistema de infraestructura o un problema de ingeniería, sino como un fenómeno social que influye sobre la calidad de vida, el bienestar y la inclusión de quienes habitan las ciudades.

Las dificultades para acceder a un transporte público seguro, eficiente y económicamente accesible afectan con mayor intensidad a quienes residen en áreas periféricas o atraviesan situaciones de vulnerabilidad. En el caso del Conurbano Bonaerense,

¹ Dr. en Educación Superior, Mag. en Ciencias Sociales y Lic. en Ciencia Política. Docente-Investigador en el Instituto de Estudios Sociales UniCom.
Correo electrónico: damian.molgaray@gmail.com

estas condiciones se expresan en largos tiempos de viaje, elevados costos de traslado, infraestructura insuficiente y crecientes problemas de inseguridad en el espacio público, factores que inciden directamente sobre las experiencias de movilidad y sobre las posibilidades de desarrollar actividades educativas, laborales y comunitarias. Desde esta perspectiva, la movilidad constituye un fenómeno complejo que trasciende el simple desplazamiento físico y remite a las capacidades reales de las personas para participar plenamente en la vida urbana.

Esta cuestión adquiere especial relevancia en el ámbito universitario. Para numerosos estudiantes, las dificultades de movilidad representan obstáculos cotidianos que condicionan la permanencia en la educación superior, particularmente cuando los trayectos implican largos recorridos, elevados costos económicos o situaciones de inseguridad. Asimismo, estas limitaciones afectan de manera diferenciada a las mujeres, quienes suelen enfrentar mayores riesgos y estrategias de autoprotección durante sus desplazamientos diarios, profundizando desigualdades ya existentes en el acceso y uso del espacio público.

En este marco, el presente artículo tiene como objetivo reflexionar sobre los conceptos de transporte y movilidad urbana como herramientas para comprender las desigualdades que atraviesan la vida cotidiana en las ciudades. A partir de una revisión de aportes teóricos y de antecedentes de investigación vinculados con la movilidad de estudiantes universitarios, se busca poner en diálogo estas problemáticas con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030, destacando la necesidad de avanzar hacia políticas de movilidad que promuevan simultáneamente el acceso a la educación, la igualdad de género y la construcción de ciudades más inclusivas y sostenibles.

2. La movilidad en la vida cotidiana de las personas

El transporte y la movilidad no son solo cuestiones técnicas o de infraestructura: son temas sociales, porque influyen en cómo las personas se mueven, acceden a servicios, mantienen vínculos y participan en la vida comunitaria. Cuando una ciudad tiene un sistema de transporte caro, ineficiente o inseguro, quienes más lo sufren son las personas con menores recursos, o quienes viven en zonas periféricas.

Pensar en la movilidad urbana es pensar en quién y cómo puede (o no puede) llegar a tiempo al trabajo, a la escuela o a la universidad, en quién puede ir al hospital o a un centro cultural, en quién tiene que hacer trasbordos eternos, o caminar por lugares peligrosos. El transporte es fundamental para respaldar el desarrollo humano de las sociedades. Sin embargo, en los países en vías desarrollo las dificultades estructurales del parque automotor y de los sistemas públicos de transporte de pasajeros pueden conllevar desafíos para el

normal funcionamiento de la vida cotidiana de la población, sobre todo de los grupos de menores recursos.

De esta forma, el transporte público deficiente, combinado con la precariedad de la infraestructura urbana, no solo limita las oportunidades de desarrollo económico y social de los habitantes, sino que también se convierte en un espacio de convergencia de múltiples factores de riesgo para los pasajeros en su vida cotidiana.

En el caso de Argentina, cabe considerar que el incremento de los costos del pasaje en el área metropolitana de Buenos Aires, junto con las complicaciones en la gestión del sistema SUBE², han venido afectando la necesidad de traslado de muchos/as ciudadanos/as. En adición a lo anterior, el mismo contexto urbano altamente poblado como el Conurbano Bonaerense, con conglomerados tan desiguales y con problemas de pobreza endémica, acelera conflictividades que se reflejan en la creciente violencia e inseguridad civil.

La inseguridad en la vía pública, genera conflictividades, fracturas urbanas, aumento de la violencia, tensión política y casos de delincuencia que afectan a los sujetos, no solo en lo material, sino también en lo emocional, contribuyendo a la fragmentación social. Y en relación con la movilidad urbana, la inseguridad incrementa los riesgos que enfrentan los pasajeros durante sus desplazamientos y añade una problemática adicional a un sistema de transporte que ya presenta múltiples deficiencias.

Reparar en la movilidad de las personas, entonces, se vuelve sumamente interesante porque ella se ha constituido como un elemento sensible del vivir contemporáneo en las ciudades (Jirón, 2012). La movilidad, en definitiva, permite apreciar la capacidad de las personas para trasladarse y acceder a lugares donde se brindan servicios o donde se accede a nuevas oportunidades (Gutiérrez, 2012).

En virtud de lo anterior, vale diferenciar el término movilidad del término transporte. Según Gutiérrez (2010), con el transporte se reconoce el componente material de la movilidad, es decir, aquellos medios técnicos que sirven al desplazamiento. Si bien movilidad y transporte aluden, por igual, al sentido de desplazamiento, el primer término refiere al acto concreto de desplazarse, mientras que el segundo enuncia el modo en que este se lleva a cabo (Gutiérrez, 2012).

La movilidad puede estudiarse enfocándose en el aspecto material, es decir, considerando los medios de transporte, la oferta de infraestructura o, en un sentido más

² SUBE son las siglas del Sistema Único de Boleto Electrónico, conocido como Tarjeta SUBE; se trata de un sistema implementado en Argentina a partir del año 2011 que permite a cada usuario -con su respectiva tarjeta inteligente- abonar los pasajes en colectivos, subtes y trenes del área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA).

general, los vectores de desplazamiento. Y también, puede estudiarse desde el aspecto subjetivo de los sujetos que se movilizan (Gutiérrez, 2012): para qué se movilizan, cómo viven esa experiencia, cuán satisfechas se sienten, etc.

El concepto viaje, por su parte, alude al cambio de lugar que ocurre cuando se supera una distancia material, y representa el nexo entre un lugar de origen y un lugar de destino. La movilidad territorial, por tanto, se concreta – y se puede estudiar- en los viajes, la movilidad se visibiliza en los viajes, pero su comprensión e interpretación no se agota en ellos, también se pueden considerar los viajes potencialmente *materializables* y los que efectivamente no se materializan por diversos motivos (Gutiérrez, 2010).

Por otro lado, al reflexionar sobre qué implica la seguridad en términos teóricos, esto conlleva a pensar sobre qué involucra para las personas el sentirse a salvo, cobijado, disponer de ciertas certezas sobre el futuro cercano o bien sobre sentirse protegido. Castel (2015) aportó precisión al estudio de la seguridad desde un doble enfoque: por un lado, desde las protecciones sociales que abrigan contra los riesgos de la degradación de la vida biológica o la vida más contingente de los sujetos; y, por otro, desde las protecciones civiles que garantizan las libertades fundamentales, la seguridad de los bienes y la integridad física de las personas.

La sensación de inseguridad civil, en términos de Castel (2015), afecta no solo el uso de los diferentes medios de transporte, sino también los trayectos hacia las paradas de colectivo y, en definitiva, puede condicionar llevar a cabo los viajes en sí mismos.

Gutiérrez (2010) señala que las limitaciones que los sujetos encuentran en sus movimientos a través de la ciudad se configuran en barreras que inciden, inevitablemente, sobre la vida cotidiana. La percepción de seguridad va más allá de cubrir una necesidad básica de supervivencia; también resulta crucial para permitir el florecimiento de expresiones y prácticas culturales en la vida urbana. Los entornos percibidos como inseguros restringen la capacidad de las personas para invertir tiempo y energía en actividades creativas, reflexivas y colaborativas, frenando así el desarrollo social en diversos ámbitos.

3. El transporte en la movilidad de estudiantes universitarios

Lo dicho anteriormente resulta clave porque muchos estudiantes no abandonan (o ralentizan) su carrera universitaria solo por problemas académicos. A veces, lo que hace difícil seguir estudiando se vincula con cuestiones propias de la vida diaria: por ejemplo, tener que viajar mucho tiempo en un transporte público que se vuelve caro, que está en mal estado, o que es inseguro. También influye si ciertos estudiantes viven en zonas inseguras, sobre todo cuando tienen que cursar en el turno de la noche. Sobre esto se dedicó la tesis de

doctorado del autor, basándose en las opiniones de estudiantes de la Facultad de Cs. Sociales de la Universidad Nacional de Lomas de Zamora (y de la cual se publicaron avances en Molgaray, 2026).

La movilidad cotidiana, según Jirón (2012), representa el medio para lograr llevar a cabo las diversas actividades de la vida más mundana; entre ellas, por ejemplo, la de asistir a la universidad. En virtud de esto, la movilidad estudiantil ha comenzado a identificarse como una situación de especial complejidad en el Conurbano producto de: la congestión, la inseguridad y el costo de los pasajes, lo que impacta sobre la necesidad de traslado de muchos/as jóvenes para continuar con sus estudios. En este sentido, cada pasaje, cada recorrido, se convierte en un recordatorio de que la educación comienza antes de cruzar el umbral de la universidad: comienza en las calles.

En la región metropolitana de Buenos Aires, y particularmente en el Conurbano Bonaerense, estas tensiones son especialmente evidentes. Esta área concentra una parte significativa de la matrícula del sistema de educación superior de gestión pública, lo que hace que los desafíos relacionados con la movilidad y la seguridad adquieran una relevancia crítica.

En este marco, la Agenda 2030 de la Organización de las Naciones Unidas (ONU, 2015) propone, en su objetivo de desarrollo sostenible (ODS) número 11: lograr que las ciudades sean más seguras y sostenibles a través del acceso de toda la población a servicios básicos y medios de transporte adecuados; y esto se presenta en interdependencia con el objetivo número 4 que apuesta por garantizar una educación inclusiva y promover oportunidades de aprendizaje.

Ambos objetivos, el ODS 4 y el ODS 11, se vinculan estrechamente en la medida en que una educación de calidad permite formar ciudadanos comprometidos con la movilidad sostenible, mientras que un sistema de transporte eficiente y accesible garantiza que las oportunidades educativas sean verdaderamente equitativas. La intersección entre educación y transporte sostenible demuestra que la Agenda 2030 es un marco integral y actual, en el que el éxito de un objetivo repercute en la consecución de los demás, consolidando así un modelo de desarrollo más integral que puede contribuir a pensar la situación local de nuestras ciudades.

4. La situación particular de las estudiantes mujeres

El transporte público, como espacio cotidiano de tránsito y socialización, funciona también como un escenario donde se manifiestan y reproducen relaciones de poder. Para muchas mujeres, este entorno muchas veces representa un ámbito en el que deben

mantenerse en constante vigilancia y adoptar actitudes defensivas. En particular, las vivencias de las estudiantes universitarias al utilizar estos medios exponen problemáticas que exceden la dimensión logística del desplazamiento, revelando factores estructurales que inciden negativamente en su seguridad y bienestar.

Resulta habitual que las mujeres enfrenten conductas invasivas o inapropiadas, tanto por parte de otros pasajeros como de empleados (varones) del sistema de transporte, lo que da cuenta de una realidad preocupante. Desde la década de 1970, diversos estudios sobre movilidad han comenzado a detectar patrones específicos en los desplazamientos femeninos (Hidayati et al., 2021), muchos de ellos conviviendo con prácticas violentas o humillantes.

Las situaciones que enfrentan las estudiantes en sus trayectos diarios requieren una mirada específica, ya que, según relatan muchas jóvenes, ellas enfrentan con frecuencia contextos hostiles, de acoso, tanto en el espacio público como dentro de los propios vehículos (Tonon y Molgaray, 2026). Este tipo de experiencias las obliga a desarrollar mecanismos de autoprotección. Estas dinámicas no solo deterioran la calidad de sus desplazamientos, sino que también profundizan las desigualdades de género respecto al acceso y uso seguro del espacio público (Lindón, 2020).

Este panorama adquiere especial relevancia si se considera que las mujeres, en general, son quienes más se desplazan a pie y quienes, en mayor medida, dependen del transporte público en sus rutinas diarias. Esta situación se vuelve aún más crítica para aquellas de menores ingresos, que deben afrontar las limitaciones de un sistema muchas veces ineficiente, costoso y sin opciones accesibles de movilidad (Levy, 2013; 2016). Asimismo, no debe desconocerse el creciente proceso de feminización que se ha venido registrando sobre la matrícula universitaria a nivel nacional, tendencia que también se observa en las Facultades de Ciencias Sociales y, específicamente, en la Universidad Nacional de Lomas de Zamora.

Volviendo a la Agenda 2030, vale decir que la planificación del transporte debe considerar criterios de sostenibilidad que contemplen las necesidades específicas de las mujeres. El ODS 5 apunta concretamente a lograr la igualdad de género y empoderar a todas las mujeres y las niñas. Este objetivo reconoce que la igualdad de género no solo es un derecho humano fundamental, sino también una base necesaria –y transversal– para el desarrollo integral de las sociedades, y por esto es que puede entrar en interdependencia directa con los anterior ODS número: 11 y 4.

5. Conclusión

Pensar el transporte y la movilidad urbana implica reconocer que los desplazamientos cotidianos no son neutros, sino que están atravesados por desigualdades estructurales que afectan de manera diferenciada a los distintos sectores sociales. El acceso al transporte público seguro, accesible y eficiente no solo condiciona la posibilidad de llegar a un destino, sino que habilita —o restringe— el disfrute de derechos fundamentales (como la educación).

En contextos urbanos marcados por la desigualdad, la inseguridad y la precariedad de los servicios, estas problemáticas impactan especialmente sobre los grupos como los/as estudiantes, y principalmente sobre las mujeres.

Referencias

- Castel, R. (2015). *La inseguridad social: ¿qué es estar protegido?* Ediciones Manantial.
- Gutiérrez, A. (2010). Movilidad, transporte y acceso: una renovación aplicada al ordenamiento territorial. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 14. <https://revistes.ub.edu/index.php/ScriptaNova/article/view/1736>
- Gutiérrez, A. (2012). ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re)construir las definiciones básicas del campo del transporte [Nuevos transportes y movilidad urbana]. *Bitácora Urbano Territorial*, 21(2), 61-74. <https://n9.cl/k34ru>
- Hidayati, I., Tan, W. y Yamu, C. (2021). Conceptualizing mobility inequality: mobility and accessibility for the marginalized. *Journal of Planning Literature*, 36(4), 492-507. <https://doi.org/10.1177/08854122211012898>
- Jirón, P. (2012). La importancia de la experiencia de la movilidad en la planificación del transporte. Aprendizajes de Santiago de Chile. En J. D. Dávila (Comp.), *Movilidad urbana y pobreza: aprendizajes de Medellín y Soacha, Colombia* (pp. 23-30). UCL.
- Levy, C. (2013). Travel choice reframed: “deep distribution” and gender in urban transport. *Environment and Urbanization*, 25(1), 47–63. <https://doi.org/10.1177/0956247813477810>
- Levy, C. (2016). Routes to the just city: towards gender equality in transport planning. En C. O. N. Moser (Ed.), *Gender, Asset Accumulation and Just Cities* (pp. 135–149). Routledge.
- Lindón, A. (2020). Experiencias espaciales femeninas en los desplazamientos cotidianos. *Revista Mexicana de Sociología*, 82(1), 37-63. <https://revistamexicanadesociologia.unam.mx/index.php/rms/article/view/58060>
- Molgaray, D. (2026). Insecurity in Public Transportation as a Form of Inequality in Higher Education in the Greater Buenos Aires, Argentina. En G. Tonon (Ed.), *Reconceptualizing Inequalities in Higher Education in the Global South: Capabilities, SDGs and Wellbeing* (pp. 147-168). Edward Elgar. <https://doi.org/10.4337/9781035349982.fm7>
- Organización de las Naciones Unidas (ONU). (2015). Asamblea General. Resolución número 70/1. *Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible*. Aprobada el 25 de septiembre.
- Tonon, G. y Molgaray, D. (2026). The Hostile Experiences of Young Women Traveling by Public Transport in Large Cities in the Global South. En R. Baikady, S. M. Sajid, J. Przeperski, V. Nadesan, M. R. Islam y J. Gao (Eds.), *The Palgrave Handbook of*

Global Social Problems. Palgrave Macmillan. https://doi.org/10.1007/978-3-030-68127-2_893-1