



Universidad Nacional Mayor de San Marcos

Universidad del Perú. Decana de América

Facultad de Ciencias Sociales

Escuela Profesional de Trabajo Social

**Resistencias cotidianas en una ciudad fragmentada: El
capital de motilidad en la vida de los estudiantes
universitarios de la Facultad de Ciencias Sociales de la
UNMSM, 2024**

TESIS

Para optar el Título Profesional de Licenciada en Trabajo Social

AUTOR

Katterine Juolieth CACHIQUE HUAMAN

Jackeline Esmith COVEÑAS RISCOS

ASESOR

Carlos Eduardo CÁCERES TORRE

Lima, Perú

2025



Reconocimiento - No Comercial - Compartir Igual - Sin restricciones adicionales

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>

Usted puede distribuir, remezclar, retocar, y crear a partir del documento original de modo no comercial, siempre y cuando se dé crédito al autor del documento y se licencien las nuevas creaciones bajo las mismas condiciones. No se permite aplicar términos legales o medidas tecnológicas que restrinjan legalmente a otros a hacer cualquier cosa que permita esta licencia.

Referencia bibliográfica

Cachique, K. & Coveñas, J. (2025). *Resistencias cotidianas en una ciudad fragmentada: El capital de motilidad en la vida de los estudiantes universitarios de la Facultad de Ciencias Sociales de la UNMSM*, 2024. [Tesis de pregrado, Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Facultad de Ciencias Sociales, Escuela Profesional de Trabajo Social]. Repositorio institucional Cybertesis UNMSM.

Metadatos complementarios

Datos de autor 1	
Nombres y apellidos	Jackeline Esmith Coveñas Risco
Tipo de documento de identidad	DNI
Número de documento de identidad	74749265
URL de ORCID	https://orcid.org/0009-0003-4658-5200
Datos de autor 2	
Nombres y apellidos	Katterine Juolieth Cachique Huaman
Tipo de documento de identidad	DNI
Número de documento de identidad	75016860
URL de ORCID	https://orcid.org/0009-0009-9205-181X
Datos de asesor	
Nombres y apellidos	Carlos Eduardo Cáceres Torres
Tipo de documento de identidad	DNI
Número de documento de identidad	25783162
URL de ORCID	https://orcid.org/0000-0002-5621-7028
Datos del jurado	
Presidente del jurado	
Nombres y apellidos	Jorge Rafael Ramírez Shupingahua
Tipo de documento de identidad	DNI
Número de documento de identidad	6577333
Miembro del jurado 1	
Nombres y apellidos	Cesar Augusto Chía Ramírez
Tipo de documento de identidad	DNI
Número de documento de identidad	09846881
Miembro del jurado 2	
Nombres y apellidos	Marta Antonia Kuong Haydey de Pintado
Tipo de documento de identidad	DNI
Número de documento de identidad	08119421
Datos de investigación	
Línea de investigación	Territorio, ciudad y urbanización
Grupo de investigación	NO APLICA

Agencia de financiamiento	NO APLICA
Ubicación geográfica de la investigación	País: Perú Departamento: Lima Provincia: Lima Distrito: Lima
Año o rango de años en que se realizó la investigación	2024
URL de disciplinas OCDE	Temas Sociales https://purl.org/pe-repo/ocde/ford#5.04.05



UNIVERSIDAD NACIONAL MAYOR DE SAN MARCOS

Universidad del Perú. Decana de América
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES
VICEDECANATO ACADÉMICO DE PREGRADO

ACTA PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE LICENCIADA EN TRABAJO SOCIAL

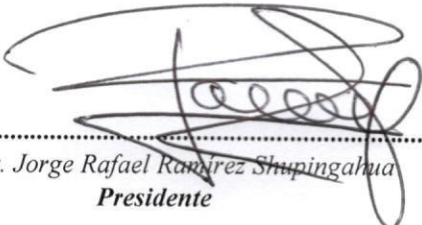
En Lima a los diecinueve días del mes de noviembre del dos mil veinticinco, reunidos en el Salón de Grados de la Facultad de Ciencias Sociales, bajo la presidencia del Dr. Jorge Rafael Ramírez Shupingahua, y con la asistencia de los miembros del Jurado y del Vicedecano Académico de la Facultad, se inició la sustentación de la Tesis presentada por las Bachilleres: CACHIQUE HUAMAN, KATTERINE JUOLIETH y COVEÑAS RISCO, JACKELINE ESMITH, para optar el **TÍTULO PROFESIONAL DE LICENCIADA EN TRABAJO SOCIAL**, con la tesis titulada:

Resistencias cotidianas en una ciudad fragmentada: El capital de motilidad en la vida de los estudiantes universitarios de la Facultad de Ciencias Sociales de la UNMSM, 2024

A continuación, se formularon las preguntas y observaciones por parte de los miembros del Jurado. Luego de absueltas, el Jurado procedió a calificar la exposición de la Tesis obteniendo la nota:

19
(DIECINUEVE)

El Jurado, de conformidad al Reglamento General de Grados y Títulos de la Facultad, acordó otorgar a las Bachilleres: CACHIQUE HUAMAN, KATTERINE JUOLIETH y COVEÑAS RISCO, JACKELINE ESMITH, el **TÍTULO PROFESIONAL DE LICENCIADA EN TRABAJO SOCIAL** y para dar constancia se extendió la presente Acta y firmaron:


Dr. Jorge Rafael Ramírez Shupingahua
Presidente


Mg. Cesar Augusto Chía Ramírez
Miembro


Lic. Marta Antonia Kuong Haydey de Pintado
Miembro


Dr. Carlos Eduardo Cáceres Torres
Asesor



UNMSM

Firmado digitalmente por MELENDEZ
DE LA CRUZ Juan Felipe FAU
20148092282 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 21.11.2025 12:41:05 -05:00

Dr. Juan Felipe Meléndez De La Cruz
Vicedecano Académico



Anexo 1

CERTIFICADO DE SIMILITUD

Yo, **Cáceres Torres, Carlos Eduardo**, en mi condición de **asesor acreditado con el DICTAMEN N° 14-2025-EPTS-D-FCCSS/UNMSM** de la tesis cuyo título es **“Resistencias cotidianas en una ciudad fragmentada: El capital de motilidad en la vida de los estudiantes universitarios de la Facultad de Ciencias Sociales de la UNMSM, 2024”** presentado por las bachilleres: **Cachique Huaman, Katterine Juolieth y Coveñas Risco, Jackeline Esmith** para optar el título profesional de **Licenciada en Trabajo Social**, **CERTIFICO** que se ha cumplido con lo establecido en la Directiva de Originalidad y de Similitud de Trabajos Académicos, de Investigación y Producción Intelectual.

Según la revisión, análisis y evaluación mediante la plataforma **PIDS**, el documento evaluado cuenta con el **6% de similitud**, nivel **PERMITIDO** para continuar con los trámites correspondientes y para su **publicación en el repositorio institucional**.

Se emite el presente certificado en cumplimiento de lo establecido en las normas vigentes, como uno de los requisitos para la **obtención del TÍTULO PROFESIONAL DE LICENCIADA EN TRABAJO SOCIAL**

Lima, 22 de noviembre de 2025

Firma del Asesor:

Nombres y Apellidos del asesor: **Carlos Eduardo Cáceres Torres**
DNI: 25783162

La vigencia del presente certificado corresponde a un período de noventa (90) días desde la fecha de su emisión; siempre que no haya observaciones en el texto durante el proceso de revisión por el jurado informante o surja alguna contingencia.

Dedicatoria

A mi familia, mi mayor fuerza y motivo.

A ti, mamá, Exsilda Huaman Quiroz, por tu valentía incansable, tu resiliencia admirable y tu amor incondicional. A ti, papá, Flauver Cachique Vargas, por tu cariño constante, tus consejos y por estar siempre para mí. A ti, hermana, Angeles, que llegaste a mi vida para enseñarme lo que significa ser hermana mayor. Eres mi pequeña gran compañera y uno de los motivos más bonitos por los que quiero ser un ejemplo. Y a toda mi familia, que de distintas maneras están conmigo.

Esta dedicatoria es para ustedes, porque este paso también es suyo.

Katterine Juolieth Cachique Huaman

A mis padres, quienes con amor y coraje me enseñaron que todo es posible.

Por su amor incondicional y su fe sin prejuicios en cada paso dado, por enseñarme con ejemplo que la disciplina también es una forma de amor y por siempre impulsarme a ser mejor sin conformarme con menos de lo que puedo dar. Angel y Dora, son mi mayor fuerza y cada paso que hoy doy está sembrando con todo el sacrificio del trabajo que hicieron por mí, los amo mucho.

A mis hermanas, Hanady y Alondra, por ser mi compañía eterna, por su aliento y su confianza inquebrantable. Son un recordatorio constante de compromiso, de amor genuino y de una responsabilidad que abrazo con orgullo: ser su guía.

Ningún paso lo he dado sola, soy el conjunto de todos lo que me amaron, me impulsaron y siempre creyeron en mí.

Jackeline Esmith Coveñas Risco

Agradecimientos

Agradecemos profundamente a Dios y al universo, por darnos luz en los días más oscuros, por enseñarnos a confiar en el proceso y por rodearnos de personas que nos impulsaron a no rendirnos.

A nuestras familias, por ser raíz, refugio y motor. Su amor y presencia han sido nuestro sostén en este camino lleno de retos.

A los amigos de siempre y a los que la vida nos regaló durante esta etapa: gracias por sus palabras de aliento, por los “ustedes pueden” en los días difíciles, por no soltarnos y por recordarnos que este sueño valía el esfuerzo.

A quienes creyeron en nosotras cuando flaqueábamos, a quienes sumaron desde el afecto, el silencio o una compañía oportuna.

A nosotras mismas, por seguir incluso con miedo, por honrar nuestros sueños y por no rendirnos.

Al Mg. Carlos Cáceres Torres, nuestro asesor de tesis, por su orientación comprometida, su tiempo y su acompañamiento constante. Gracias por guiarnos con claridad, por su paciencia ante nuestras limitaciones de tiempo y por confiar en nuestra capacidad. Su apoyo ha sido clave en este proceso.

Y con especial gratitud, a los estudiantes que participaron en esta investigación y a todas las personas que hicieron posible este trabajo.

Este es solo un peldaño más en la escalera que seguimos subiendo, convencidas de que el Trabajo Social transforma vidas, empezando por la nuestra.

Índice

Dedicatoria.....	2
Agradecimientos.....	3
Resumen	9
Abstrac.....	11
Introducción.....	12
Capítulo I: Identificación del problema de estudio	14
1.1. Explorando la historia y las rutas de oportunidades	14
1.1.1. De la revolución industrial a las ciudades congestionadas: la transformación global del transporte (siglo XIX – siglo XXI)	14
1.1.2. América Latina entre la modernización y la exclusión vial (1950 – presente)	16
1.1.3. El caso peruano: Entre el abandono estatal y la resiliencia urbana (1878 – presente).....	18
1.2. Planteamiento del problema de investigación.....	22
1.2.1. Preguntas de investigación	26
1.3. Objetivos	26
1.3.1. Objetivo principal.....	26
1.3.2. Objetivos específicos.....	27
1.4. Justificación e importancia de la investigación	27
1.4.1. A nivel teórico	27
1.4.2. A nivel práctico	29
1.4.3. A nivel metodológico	30
1.5. Viabilidad y limitaciones de la investigación	30
1.5.1. Accesibilidad al lugar de estudio	30
1.5.2. Disponibilidad de los participantes y condiciones del entorno	31
1.5.3. Instrumentos y técnicas factibles.....	31

1.5.4. Recursos disponibles	31
1.5.5. Limitaciones en el acceso a la información	32
Capítulo II: Horizontes teóricos	33
2.1. Capital de motilidad: Análisis de la movilidad desde el lente social.....	33
2.2. Bienestar físico: Aristas de la salud y posibles limitaciones en el desplazamiento.....	35
2.3. Equilibrio mental y académico: El bienestar emocional en la educación universitaria	38
2.4. Movilidad y bienestar social: Relación entre tiempos de traslado y calidad de vida.....	44
2.5. Efectos de la congestión en la movilidad: Incidencia del capital de motilidad en el desarrollo de actividades.....	51
2.6 Medios de transportes: Costo beneficio entre la formalidad e informalidad	54
2.7. Bases teóricas.....	57
2.7.1. Teoría de la capacidad de Amartya Sen	57
2.7.2. Teoría de los sistemas	58
2.7.3. Teoría del conflicto	60
2.8. Base normativa	61
2.8.1. Constitución Política del Perú	61
2.8.2. Política Nacional de Población	62
2.8.3. Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre	62
2.8.4. Ley de la Creación de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU).....	63
2.8.5. Sistema Integrado de Transporte (SIT)	63
2.8.6. Plan Nacional de Movilidad Urbana (PNMU).....	64
2.8.7. Plan Maestro de Transporte Urbano para Lima y Callao.....	65
2.8.8. Proyecto del Metro de Lima y Callao	65

2.9. Marco conceptual.....	66
Capítulo III El arte de investigar: Metodología de la investigación.....	77
3.1. Tipo de investigación.....	77
3.2. Diseño de investigación	77
3.3. Población de estudio	78
3.4. Muestra	79
3.5. Sujetos de análisis	79
3.6. Criterios de Inclusión.....	85
3.7. Variables	86
3.7.1. Calidad de vida.....	86
3.7.2. Capital de motilidad	87
3.8. Técnicas e instrumentos de investigación.....	87
Capítulo IV Ecos del estudio: Interpretación y discusión de resultados	90
4.1. Interpretación de resultados	90
4.1.1. Desafíos físicos en tiempos universitarios: lo físico también pesa ...	90
4.1.2. La experiencia universitaria como un desafío material.....	100
4.1.3. Conexiones que impulsan: El rol de las relaciones sociales en el bienestar universitario	109
4.1.4. Lo que no se ve, pero se siente: voces y emociones en la universidad	118
4.1.5. El capital de motilidad como puente hacia el desarrollo personal y social.....	136
4.1.6. Hasta seis horas de viaje: el costo oculto de estudiar desde la periferia	158
4.1.7. Recorrer media ciudad para estudiar: Cuatro distritos, dos transbordos y una siesta	161
4.1.8. Infraestructura desigual: entre vías deterioradas y ciclovías invisibles	165

4.1.9. Educación con sobrecosto: el pasaje diario como indicador de exclusión.....	167
4.1.10. Aprender con lo que se tiene: familiares, ensayo y error como maestros de ruta.....	169
4.1.11. Preguntar o googlear: dualidades en la orientación urbana de los estudiantes	171
4.1.12. Digitalizando el camino: las competencias digitales en el transporte cotidiano.....	173
4.1.13. Manejo de rutas: entre la previsión y la dependencia de trayectos únicos	175
4.1.14. Control sobre el entorno: estrategias frente a riesgos y peligros en la movilidad cotidiana.....	177
4.1.15. Costos vs. servicio: análisis de la percepción estudiantil sobre el pasaje en Lima.....	179
4.1.16. Entre lo formal y lo informal: percepción universitaria sobre la infraestructura del transporte público.....	181
4.1.17. Horarios y rutas impredecibles: una barrera cotidiana para la movilidad académica.....	183
4.2. Discusión de los resultados.....	186
4.2.1. Factores que deterioran el bienestar en la movilidad universitaria .	186
4.2.2. Factores que limitan la accesibilidad al transporte y su impacto en la calidad de vida (Infraestructura y calidad del sistema de transporte)	192
4.2.3. Movilidad limitada: Barreras visibles e invisibles que restringen el derecho a transportarse con dignidad	199
4.2.4. Percepciones fragmentadas: Satisfacción con el transporte peruano desde la mirada estudiantil	205
Capítulo V Reflexiones finales: Conclusiones y recomendaciones	216
5.1. Conclusiones	216
5.2. Recomendaciones	220

Referencias bibliográficas	223
Anexos	234

Resumen

La presente investigación se enmarca en la línea de estudios sobre movilidad urbana y calidad de vida, abordando los vínculos entre las políticas públicas de transporte, la salud y el bienestar de la población estudiantil, así como las desigualdades sociales y territoriales en contextos urbanos. Se relaciona con los Objetivos de Desarrollo Sostenible: Salud y bienestar (ODS 3) y Reducción de las desigualdades (ODS 10). El objetivo principal fue analizar cómo el capital de motilidad incide en la calidad de vida de los estudiantes de la Facultad de Ciencias Sociales de la UNMSM, desde un enfoque cualitativo con diseño fenomenológico, en donde se realizaron entrevistas semiestructuradas a 30 estudiantes de distintos distritos de Lima Metropolitana bajo una guía de entrevista y una matriz de análisis categorial.

Los hallazgos evidencian que la movilidad cotidiana está marcada por desigualdades estructurales que limitan el bienestar físico, emocional, social y económico. La congestión vehicular, la inseguridad y los largos tiempos de traslado reducen oportunidades académicas y recreativas, impactando negativamente en la calidad de vida de los estudiantes; sin embargo, ellos mismos desarrollan estrategias de resistencia como ajustar horarios o priorizar rutas seguras, que expresa su agencia, aunque ello implique una adaptación forzada ante un sistema desigual.

Bajo este contexto, el capital de motilidad se visibiliza como un factor determinante en la calidad de vida de los estudiantes, al mediar entre las oportunidades reales de desplazamiento y las capacidades personales, tecnológicas y sociales de ellos. Los resultados arrojan que estas limitaciones en movilidad se traducen como barreras de acceso a derechos, afectando tiempos de descanso, rendimiento académico y la participación comunitaria, de ahí que el transporte no solo es visto como un medio, sino un escenario en donde se reproduce la desigualdad social.

Palabras clave: movilidad urbana, capital de motilidad, transporte público, bienestar estudiantil, calidad de vida.

Abstrac

This research is framed within the field of studies on urban mobility and quality of life, addressing the links between public transportation policies, health, and student well-being, as well as the social and territorial inequalities present in urban contexts. It aligns with the Sustainable Development Goals: Good Health and Well-Being (SDG 3) and Reduced Inequalities (SDG 10). The main objective was to analyze how motility capital influences the quality of life of students from the Faculty of Social Sciences at the National University of San Marcos (UNMSM). The study adopted a qualitative approach with a phenomenological design, conducting semi-structured interviews with 30 students from different districts of Metropolitan Lima, guided by an interview protocol and a categorical analysis matrix.

The findings reveal that everyday mobility is shaped by structural inequalities that restrict physical, emotional, social, and economic well-being. Traffic congestion, insecurity, and long commuting times reduce academic and recreational opportunities, negatively impacting students' quality of life. However, students develop resilience strategies—such as adjusting schedules or prioritizing safer routes—which reflect their agency, even when such adaptation is imposed by an unequal system.

Within this context, motility capital emerges as a determining factor in students' quality of life, mediating between actual mobility opportunities and their personal, technological, and social capabilities. The results show that these mobility constraints translate into barriers to accessing rights, affecting rest time, academic performance, and community participation. Thus, transportation is not only perceived as a means of movement but also as a social space where inequality is reproduced.

Keywords: urban mobility, motility capital, public transportation, student well-being, quality of life.

Introducción

Explorar la movilidad urbana desde la mirada de los estudiantes universitarios implica reconocer que el derecho a desplazarse de manera segura y digna es una condición esencial para el bienestar y la equidad; sin embargo, en Lima Metropolitana, las desigualdades en infraestructura, economía y territorio configuran experiencias de transporte profundamente desiguales, donde los jóvenes desarrollan estrategias de resistencia ante un sistema que no garantiza accesibilidad plena.

El objetivo principal de la investigación es analizar cómo el capital de motilidad incide en la calidad de vida de los estudiantes de la Facultad de Ciencias Sociales de la UNMSM, entendiendo dicho capital como el conjunto de recursos, habilidades y posibilidades reales que las personas poseen para desplazarse y ejercer su derecho a la educación y a la ciudad.

El primer capítulo de esta investigación presenta la evolución histórica del transporte desde un enfoque global hasta el contexto limeño actual, destacando cómo los procesos de urbanización, la falta de planificación y la desigual distribución de la infraestructura han configurado un sistema de movilidad excluyente. Además, se formulan los objetivos, las preguntas de investigación y la justificación, que resalta la relevancia del estudio tanto a nivel teórico como práctico para el Trabajo Social.

El segundo capítulo desarrolla las bases conceptuales, teóricas y normativas del estudio, asimismo, se revisan las principales políticas nacionales de transporte y desarrollo urbano, junto con los marcos normativos que respaldan el derecho al desplazamiento digno y la equidad territorial.

En el tercer capítulo, se describe el proceso metodológico cualitativo y el diseño fenomenológico empleado, se detallan las técnicas de recolección de información, así

como los criterios de inclusión y los procedimientos de análisis categorial. Este capítulo incorpora además una reflexión sobre la vulnerabilidad social de los participantes, considerando variables como el género, la condición socioeconómica y la residencia en zonas periféricas, lo que refuerza un enfoque interseccional desde el Trabajo Social.

El cuarto capítulo presenta los principales hallazgos organizados por dimensiones del bienestar y categorías del capital de motilidad. Se analizan los factores estructurales, simbólicos y emocionales que configuran la experiencia cotidiana de transporte, así como las estrategias de resistencia que los estudiantes despliegan frente a las limitaciones del sistema urbano.

Finalmente, en el quinto capítulo se sintetiza los principales aportes de la investigación, destacando que la movilidad urbana constituye un campo emergente de análisis e intervención para el Trabajo Social.

Desde el Trabajo Social, la tesis aporta una lectura crítica sobre la movilidad urbana como determinante social del bienestar y la inclusión, visibilizando la necesidad de incorporar la motilidad en las agendas de intervención social y universitaria, además se propone impulsar diagnósticos participativos, investigación-acción y políticas institucionales orientadas a garantizar una movilidad segura, equitativa y sostenible, entendida como parte del derecho a la educación y a la ciudad.

Capítulo I: Identificación del problema de estudio

1.1. Explorando la historia y las rutas de oportunidades

El estudio de la calidad de vida en relación con la motilidad requiere un abordaje histórico que permita comprender cómo se han configurado las condiciones materiales y simbólicas del transporte a lo largo del tiempo. El fenómeno del tráfico, entendido no solo como congestión vehicular sino también como expresión de exclusión e inequidad en el acceso a la ciudad, es el resultado de múltiples procesos históricos y decisiones urbanas acumuladas. Este apartado reconstruye, de manera cronológica, los principales hitos que han influido en el surgimiento del tráfico a nivel mundial, regional y nacional, para visibilizar cómo se han moldeado las rutas de oportunidad tanto físicas como sociales que inciden directamente en la motilidad y el bienestar de las personas. Este recorrido permite evidenciar que la capacidad de los individuos para moverse no depende únicamente de la infraestructura, sino de trayectorias sociales, decisiones políticas y desigualdades estructurales arraigadas en la historia.

1.1.1. De la revolución industrial a las ciudades congestionadas: la transformación global del transporte (siglo XIX – siglo XXI)

El siglo XIX marcó un antes y un después en la historia de la movilidad humana. La Revolución Industrial trajo consigo la invención del ferrocarril y posteriormente del automóvil, tecnologías que redefinieron la organización espacial de las ciudades. Las primeras grandes urbes industriales, como Londres, Nueva York o París, comenzaron a extenderse más allá de sus límites tradicionales gracias a la incorporación de redes de transporte masivo, inicialmente ferroviarias y, luego, carreteras. Lo cual permitió a miles de trabajadores vivir a mayor distancia de sus empleos, inaugurando las primeras formas de movilidad pendular y de planificación metropolitana.

La aceleración industrial no solo implicó la mecanización del transporte, sino también una profunda transformación de las relaciones sociales y económicas. Como señala Bennett Sherry, las transformaciones globales de la Revolución Industrial reconfiguraron la relación entre las personas y el espacio, generando nuevas escalas de integración productiva y territorial que exigieron formas más eficientes de circulación de bienes y personas (Sherry, s.f.). A la par, este proceso profundizó desigualdades estructurales, pues el acceso a los nuevos sistemas de transporte no fue homogéneo ni equitativo, especialmente en las colonias o en los márgenes del capitalismo global (Eastman, 2006).

En el siglo XX, el transporte vivió una nueva revolución, el modelo fordista de producción en masa transformó radicalmente el panorama urbano. Pues a partir de la década de 1920, el automóvil dejó de ser un lujo para convertirse en un bien de consumo accesible para las clases medias, sobre todo en Estados Unidos. Este fenómeno impulsó una nueva visión de ciudad, centrada en el transporte privado, con una fuerte expansión de las zonas suburbanas, el crecimiento del parque automotor y el declive progresivo del transporte público. Asimismo, las ciudades comenzaron a reorganizarse para dar paso a esta nueva cultura vial, donde las políticas urbanas privilegiaban la construcción de autopistas y vías rápidas, de esta manera el espacio público se fue cada vez más subordinado a las necesidades del tránsito vehicular.

Es así como este modelo de ciudad extensiva generó formas de exclusión sutil pero persistente, donde la accesibilidad pasó a depender del capital económico y territorial de cada individuo. Además de traer consigo consecuencias negativas como saturación vial, contaminación, fragmentación social y pérdida de calidad de vida. En consecuencia, hacia finales del siglo XX y comienzos del XXI, diversas ciudades comenzaron a cuestionar este modelo y a promover enfoques centrados en la movilidad

sostenible. En este contexto, surge con mayor fuerza el concepto de motilidad como una forma de analizar no solo la movilidad efectiva, sino las capacidades desiguales que tienen los individuos para planificar, acceder y utilizar los sistemas de transporte existentes.

1.1.2. América Latina entre la modernización y la exclusión vial (1950 – presente)

En América Latina, los procesos de modernización de mediados del siglo XX buscaron replicar los modelos urbanos del norte global, promoviendo el crecimiento de las ciudades capitalinas y la motorización de las clases medias. Sin embargo, estos procesos se desarrollaron en contextos marcados por la desigualdad estructural, la pobreza urbana y la débil institucionalidad.

Durante las décadas de 1950 a 1970, muchas ciudades latinoamericanas vivieron una urbanización acelerada, sin planificación adecuada ni políticas de transporte inclusivas. Este crecimiento desordenado, alimentado por los procesos migratorios del campo a la ciudad, dio lugar a ciudades fragmentadas, con periferias mal conectadas y centros cada vez más congestionados.

En los años 80 y 90, las crisis económicas y el retiro del Estado del sector transporte propiciaron el auge del transporte informal: combis, buses pequeños, mototaxis y colectivos cubrieron las deficiencias de los sistemas públicos, ello representó la pérdida significativa de participación del transporte público, según Covarrubias (2013) para el último lustro los modos privados de transportación en quince zonas metropolitanas ascendieron a 28% del total, frente a 51% de los modos públicos, en tanto el resto correspondió a los modos no motorizados, todo ello significó el aumento sin precedente del parque vehicular, la cual situó a América Latina entre las

de más rápido incremento del orbe en la última década, incluso más que algunas regiones asiáticas.

Esta informalidad, si bien representó una solución práctica, contribuyó a la saturación del espacio vial y a la precarización del servicio, puesto que el modelo de ciudad centrado en el uso de vehículos privados trae como consecuencia afecciones que impactan directamente con el medio ambiente, la calidad de vida, la salud de la población y sus recursos económicos, esto debido a que se prioriza el auto sobre el peatón, ciudades ceden sus espacios públicos y las prioriza por encima de áreas verdes o espacios de recreación, además de generar una evidente desigualdad en el acceso al transporte, pese a ser un modelo antiguo, muchas ciudades latinoamericanas siguen escogiendo esta modalidad, dejando de lado las alternativas sostenibles, la movilidad activa y un diseño urbano pensado en los usuarios.

A partir del año 2000, algunos países comenzaron a implementar sistemas de transporte masivo como el Bus Rapid Transit (BRT)¹ o líneas de metro, buscando ordenar el caos vehicular. Según Rivas, Serebrisky y Suárez Alemán (2018) para este momento, estos sistemas funcionan en más de 54 ciudades de América Latina, no obstante, estos esfuerzos suelen estar concentrados en zonas centrales y no alcanzan a los sectores populares periféricos, dado que los recursos son escasos y también influye

¹ Los sistemas de Transporte Rápido por Buses (BRT) son modelos de transporte público masivo que operan en vías exclusivas, con estaciones definidas y un servicio de alta frecuencia que busca optimizar los tiempos de desplazamiento y reducir la congestión vehicular. Este sistema tuvo su origen en Curitiba, Brasil, en 1972, siendo considerado el primer BRT integral del mundo. Posteriormente, fue implementado en otras ciudades latinoamericanas como Bogotá y Buenos Aires, reconocidas internacionalmente por la eficiencia de sus redes de transporte masivo, y más recientemente en Ciudad de México, Medellín y Lima, donde ha sido adoptado como una alternativa sostenible para mejorar la movilidad urbana.

el hecho de que gracias al no planificado crecimiento urbano se intensificaron las tasas de desigualdad social, quienes migraron sin un plan previo a una ciudad ya sobrepoblada, se ven en la obligación de residir con viviendas informales en la periferia de las grandes ciudades, las cuales son zonas difíciles de acceder con sistemas de transporte público tradicional, ello trae consigo que esta población soporte tiempos de viajes largos y caros para cubrir las actividades básicas como estudiar o trabajar.

En este contexto, la motilidad se convierte en una herramienta conceptual clave para evidenciar cómo el acceso a la movilidad no es igualitario, evidenciando que pese a los esfuerzos para contrarrestar estas diferencias estructurales no han sido suficientes, como lo menciona la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) (2022) quien expresa que la región enfrenta una trampa de “alta desigualdad y baja movilidad social”, donde las oportunidades de progresos están fuertemente vinculadas al entorno social y geográfico, ello debido a que este grupo poblacional enfrentan grandes trayectos, costosos y deficientes que les resta tiempo y absorbe energía, confirmando que el lugar en donde uno vive condiciona sus posibilidades educativas, profesionales y laborales.

1.1.3. El caso peruano: Entre el abandono estatal y la resiliencia urbana (1878 – presente)

La historia del transporte urbano en Perú, y especialmente en Lima, refleja de manera nítida la tensión entre crecimiento urbano y exclusión territorial. En 1878 se inaugura el tranvía urbano (aunque el sistema eléctrico comenzaría en 1906), marcando el inicio de un modelo de movilidad pública eficiente que contribuyó a la expansión de la ciudad y al acceso a zonas más alejadas del centro. Según Vargas y Espinoza (2021), el tranvía articuló el crecimiento espacial de Lima durante las primeras décadas del siglo XX, conectando los barrios emergentes con el centro urbano.

Sin embargo, hacia 1965, este sistema fue desmantelado de manera progresiva. El auge del automóvil particular y la promoción de vías rápidas derivaron en una transformación del modelo de transporte urbano, sin una visión integral de planificación. Como explica Vásquez (2021), esta transición estuvo marcada por una política de modernización vial que favoreció a las élites económicas, dejando de lado las necesidades de la mayoría urbana y relegando la movilidad pública a un segundo plano.

Durante las décadas de 1970 a 1990, el crecimiento urbano de Lima se vio profundamente impulsado por las migraciones internas, producto de la violencia política, el centralismo económico y la búsqueda de mejores oportunidades. La expansión desordenada de la ciudad y la aparición de nuevas urbanizaciones en las periferias no estuvo acompañada por una infraestructura adecuada ni por servicios de transporte eficaces. El Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI) y la CEPAL (2019) han documentado cómo este proceso de urbanización periférica, sin planificación ni sistemas de transporte adecuados, intensificó la desigualdad en el acceso a servicios educativos, laborales y de salud.

Frente al colapso de los sistemas de transporte urbano y la ausencia de regulación efectiva, se abrió paso un proceso de liberalización del sector en la década de 1990. Esta desregulación permitió el ingreso masivo de vehículos informales, como "combis", "cúster" y "colectivos", caracterizados por su alta accidentalidad, sobreoferta, informalidad y deterioro técnico. Para Ramírez Serpa (2017), esta liberalización no sólo transformó el paisaje urbano, sino que alteró las dinámicas socioeconómicas de la ciudad al permitir el surgimiento de nuevos núcleos comerciales y sociales en zonas históricamente periféricas, a costa de un transporte caótico y fragmentado.

A inicios del siglo XXI, Lima comenzó con la apertura de reformas estructurales en el sistema de transporte público, ello debido a la expansión desordenada de las

ciudades, el colapso del tráfico vehicular y creciente expansión del transporte informal ya mencionado; dentro de estas reformas se encuentra la creación del primer proyecto BRT en el Perú: El Metropolitano (2010), un sistema de autobuses masivo que conecta a 12 distritos de Lima metropolitana a través de corredores, troncales y alimentadores, dentro de sus principales atractivos se encontraron los costos, la facilidad de acceso y comodidad, a su vez ofrecía reducción de tiempos de viaje y la contaminación; por su lado, la Línea 1 del Metro de Lima, inaugurado en el 2011, después de más de dos décadas desde la promesa de su creación, conecta a 11 distritos limeños y promete un tiempo promedio de traslado de menos de una hora, de hecho, ha obtenido el reconocimiento del viaducto elevado más extenso de Iberoamérica y Latinoamérica que lo convierte en un sistema bastante completo además su creación fue un hito en la movilidad, dado que conecta a zonas excluidas del centro urbano; sumado a ello, con el objetivo de ordenar el aumento masivo de combis y cústers, se crearon corredores viales con rutas y paraderos fijos; sin embargo, todos estos esfuerzos por mejorar la equidad en la movilidad urbana no han sido sostenibles en el tiempo y finalmente resultan insuficientes ante la gran demanda, según Guillermo, L. (2018) la liberación del transporte público, si bien mejoró el servicio en su etapa inicial, ha ocasionado un gran caos, al punto que es hoy una de las mayores preocupaciones de las autoridades y de la población que demanda del servicio, por ello Lima continúa enfrentando grandes problemas de contaminación, congestión vehicular y exclusión en la movilidad.

Por otro lado, el acelerado crecimiento del parque automotor sumado a la escasa inversión en infraestructura peatonal y ciclista y la persistencia del transporte informal arroja un panorama de inmovilidad cotidiana para los usuarios; según la Asociación Automotriz del Perú (2023) en Lima circulan aproximadamente 216 vehículos por cada 1000 habitantes que si bien no es una tasa alta en comparación a otras ciudades

latinoamericanas ha colapsado la infraestructura vial actual, ello impacta significativamente, en la ciudad, ya que cerca del 70% de la población depende del transporte público masivo, lo que genera una congestión intensa e inequidad en la movilidad, principalmente.

Asimismo, el estudio de TomTom (2023) confirma que Lima continúa siendo la ciudad con mayor congestión vehicular de América Latina, situación que no necesariamente va de la mano con el incremento del parque automotor, sino del retorno de actividades presenciales, deficiencias estructurales, inadecuado diseño y planificación vial y el deficiente sistema de semaforización y, sin lugar a dudas, la informalidad en el transporte público y su defectuosa conectividad entre rutas.

En síntesis, el panorama actual del transporte urbano en el Perú revela una profunda brecha entre la expansión física de la ciudad y la capacidad institucional para garantizar una movilidad equitativa y sostenible. Vivir en una misma ciudad no implica gozar de los mismos beneficios, pues los ciudadanos experimentan realidades de movilidad distintas, determinadas por la distancia, los costos, el tiempo invertido y la calidad del servicio.

La motilidad, entendida como el capital que permite o restringe el desplazamiento significativo, se convierte así en un indicador revelador de la desigualdad urbana y social. El surgimiento del tráfico y las dinámicas actuales de movilidad no son fenómenos fortuitos ni exclusivamente técnicos, sino el resultado de decisiones históricas, políticas y económicas que han consolidado una estructura de acceso desigual a la ciudad.

Desde la expansión industrial que exaltó el automóvil como símbolo de progreso, hasta las políticas desreguladoras en América Latina que precarizaron el transporte público, las rutas de oportunidad han sido trazadas de forma desigual. Este

recorrido histórico revela que el acceso a la movilidad, que asegura una vida de calidad, no depende solo de la existencia de vías o vehículos, sino de las capacidades reales que tienen los individuos para desplazarse en condiciones de seguridad, dignidad y autonomía.

A la luz de la teoría de la capacidad de Amartya Sen, la motilidad se presenta no como un simple medio, sino como una libertad fundamental, aquella que permite a las personas elegir dónde estar, qué hacer y quiénes desean llegar a ser; bajo esta afirmación, Amartya propone que la pobreza no solo significa una escasez de ingresos, sino también la privación de capacidades para vivir, la cual se reproduce con mayor frecuencia en contexto de desigualdad donde el mismo entorno en el que se desenvuelven restringe estas posibilidades de elección. Las dinámicas del tráfico, lejos de ser neutras, reflejan la tensión entre distintos actores y clases sociales que disputan el control del espacio y de los tiempos urbanos. Ello visto desde una mirada sistémica, no solo evidencia la constante precariedad en la movilidad, sino que expone la desarticulación de políticas, instituciones y tecnologías que no han logrado garantizar un transporte justo y sostenible.

1.2. Planteamiento del problema de investigación

En el 2023, Lima fue reconocida como la segunda ciudad con mayor congestión vehicular del mundo, lo cual se ve demostrado en la economía y productividad personal, pues aproximadamente una persona pierde 68 horas extras al año solo por transitar en la ciudad en hora punta, en comparación con otras ciudades de América del Sur (Instituto Peruano de Economía, IPE, 2024), situación que refleja una realidad cotidiana donde el tiempo útil se diluye entre bocinazos, paraderos saturados y unidades de transporte colapsadas.

La presencia de esta congestión vehicular, caos urbano o también llamado “tráfico” no solo implica demoras en el traslado diario, sino que se ha convertido en un factor de desgaste emocional, físico y social. Martínez (2019) sostiene que esta realidad degrada la calidad de vida urbana, pues obliga a invertir tiempo valioso en desplazamientos ineficientes. Según el Informe de percepción ciudadana: Estresómetro (2020), el 50% de limeños señalan que pasan entre 1 y 2 horas viajando durante el día, ya sea en un transporte formal o informal; los resultados también resaltan la ansiedad que sienten los usuarios al moverse, donde el 40% afirma experimentar tensión y estrés. Asimismo, entre las actividades que dejan de realizar los peruanos a consecuencia del tráfico se encuentran: pasar tiempo con sus familias (37%), descansar (25%), trabajar (23%), actividades de ocio (15%) y deporte (14%). En tanto los principales efectos adversos del tráfico son: la exposición a robos (40%), afectación a la salud física y/o emocional (31%) y el aumento en los gastos de transporte a fin de llegar a tiempo a su destino (20%).

Este panorama revela una afectación profunda en la calidad de vida urbana, particularmente en sectores vulnerables como los estudiantes universitarios, quienes enfrentan un sistema de transporte público deficiente, desorganizado y muchas veces inseguro. El Informe Especial de REDES (2023) advierte que el transporte público ineficiente no solo limita el tiempo disponible para actividades productivas, sino que también restringe el acceso a oportunidades de trabajo y educación de calidad. Contreras (2023) y Otárola (2020) refieren que la congestión vehicular y la mala infraestructura vial actúan como barreras estructurales para romper el círculo de la pobreza, afectando principalmente a quienes necesitan moverse largas distancias diariamente.

A pesar de los intentos por implementar un Sistema Integrado de Transporte (SIT) en Lima Metropolitana y Callao, su éxito ha sido limitado. Todavía la mayoría de limeños sigue prefiriendo unidades informales como combis y colectivos que, aunque precarios, resultan más eficientes en términos de tiempo. Esta paradoja del transporte evidencia la desconfianza e insatisfacción de la población con el SIT, lo que es respaldado por el último Reporte Urbano de Percepción Ciudadana (2024): el 60.9% de limeños se encuentran insatisfechos con el transporte público e inclusive consideran que la inseguridad ciudadana (70.9%), la limpieza pública (34.9%), la corrupción (33.8%), la contaminación ambiental (32.8%) y la calidad del transporte público (24.7%) son los factores que más afectan a la calidad de vida de los peruanos. Para Barr (2020), una solución efectiva debe contemplar no solo un SIT eficiente, sino también la mejora de la seguridad ciudadana, entendida como seguridad vial y emocional durante el desplazamiento.

Chartterje et al. (2020) subrayan que un sistema de transporte organizado no solo eleva los niveles de satisfacción de los usuarios, sino que mejora su desempeño emocional y laboral. De hecho, estudios recientes revelan que los viajes extensos afectan negativamente el rendimiento y el estado emocional de personas jóvenes, especialmente entre los 18 y 25 años, rango predominante en la población universitaria. El Estresómetro (2020) registra que, como consecuencia del tráfico, los estudiantes reducen su tiempo para compartir con la familia (29%), estudiar (25%) y dormir (23%).

Desde una perspectiva sociológica, Regalado (2020) introduce el concepto de capital de motilidad, el cual se refiere a las condiciones internas y externas que permiten o dificultan el desplazamiento diario de las personas. Este capital se construye en función del entorno urbano (infraestructura, conectividad, seguridad), pero también del individuo (habilidades, salud, conocimiento del territorio, manejo de aplicaciones

móviles, etc.). De este modo, la motilidad no es solo movilidad física, sino una competencia social que determina las oportunidades de vida de los sujetos.

Para los jóvenes universitarios, estos factores tienen un impacto directo en su calidad de vida. El servicio de transporte público representa un componente esencial de la movilidad urbana y del ejercicio de su derecho a la ciudad. Si este no se regula adecuadamente ni garantiza un acceso equitativo, se ven limitadas sus posibilidades de movilización, acceso a la educación superior, inserción laboral y desarrollo social. Lamentablemente, esta problemática afecta con mayor intensidad a los sectores menos favorecidos económicamente, quienes dependen casi exclusivamente de un sistema que prioriza el transporte privado. Los jóvenes que viven en las periferias enfrentan grandes trayectos, altos costos e inversión de tiempo, lo que a largo plazo puede generar fatiga, estrés, deserción académica e incluso exclusión social. Además, la limitada movilidad reduce su participación en actividades extracurriculares, culturales o recreativas, debilitando sus redes de apoyo y su bienestar emocional.

Desde el campo del Trabajo Social, este escenario evidencia un vacío de acción y conocimiento respecto a cómo la movilidad urbana condiciona el bienestar integral, la equidad y la inclusión social. Pese a los esfuerzos institucionales por mejorar el transporte, las políticas públicas no han incorporado un enfoque centrado en las personas ni en los determinantes sociales del bienestar. Por tanto, analizar el capital de motilidad de los estudiantes universitarios desde una perspectiva social permite visibilizar las desigualdades estructurales y proponer estrategias orientadas al desarrollo humano y la justicia urbana.

Esta investigación parte de reconocer que la crisis de movilidad urbana no solo desacelera la ciudad, sino que hiere silenciosamente la calidad de vida, especialmente de los jóvenes universitarios. Por ello, esta tesis se formula desde la pregunta central:

¿De qué manera el capital de motilidad incide en la calidad de vida de los estudiantes de la Facultad de Ciencias Sociales de la UNMSM?

Esta interrogante nos permitirá comprender cómo las limitaciones y posibilidades de moverse por la ciudad afectan directamente el desarrollo personal, académico y emocional de los estudiantes universitarios, convirtiendo al transporte en un escenario clave para la justicia social y la equidad urbana.

1.2.1. Preguntas de investigación

Pregunta general

- ¿De qué manera el capital de motilidad incide en la calidad de vida de los estudiantes de la Facultad de Ciencias Sociales de la UNMSM?

Preguntas específicas

- ¿De qué manera las experiencias de accesibilidad en el transporte público influyen en la calidad de vida de los estudiantes universitarios?
- ¿Cuáles son los principales factores que limitan las capacidades y/o habilidades de los estudiantes para transportarse?
- ¿Cómo perciben los estudiantes la calidad del transporte público y qué relación establecen entre esta experiencia y su calidad de vida?

1.3. Objetivos

1.3.1. Objetivo principal

- Analizar cómo el capital de motilidad incide en la calidad de vida de los estudiantes de los estudiantes de la Facultad de Ciencias Sociales de la UNMSM

1.3.2. Objetivos específicos

- Comprender cómo las experiencias de accesibilidad en el transporte público inciden en la calidad de vida de los estudiantes universitarios.
- Identificar los principales factores que limitan las capacidades y/o habilidades de los estudiantes para transportarse.
- Interpretar las percepciones y niveles de satisfacción de los estudiantes respecto al transporte público y su relación con su calidad de vida.

1.4. Justificación e importancia de la investigación

La presente investigación surge ante la escasa atención que ha recibido la relación entre la movilidad urbana y bienestar estudiantil en el ámbito del Trabajo Social. En ese sentido, pretende aportar a nivel teórico, práctico y metodológico en el campo disciplinar, al analizar la incidencia del capital de motilidad en la calidad de vida universitaria de los estudiantes de la Facultad de Ciencias Sociales de la UNMSM. En un contexto marcado por desigualdades estructurales en el acceso a servicios básicos como el transporte público, esta investigación busca ofrecer una mirada integral sobre cómo las condiciones de movilidad urbana influyen en el bienestar estudiantil y las oportunidades de desarrollo personal, académico y social.

1.4.1. A nivel teórico

Desde el plano teórico, el concepto de *motilidad*, desarrollado por Kaufmann (2004), alude a las capacidades, competencias y recursos que poseen las personas para desplazarse y acceder a diferentes oportunidades, ya sean físicas, sociales o simbólicas. Este concepto se estructura en tres dimensiones clave: accesibilidad, competencia y apropiación/proyecto. Su análisis permite comprender cómo los estudiantes

universitarios ejercen (o ven limitado) su derecho a la movilidad y cómo ello incide en su calidad de vida.

La elección de los estudiantes de últimos ciclos de la Facultad de Ciencias Sociales de la UNMSM responde al hecho de que esta universidad acoge a una población estudiantil diversa, proveniente principalmente de zonas periféricas de Lima Metropolitana y provincias cercanas. Esto genera una experiencia de movilidad particularmente compleja, influenciada por la distancia geográfica, la infraestructura vial deficiente y las condiciones precarias del sistema de transporte público.

En este contexto, la presente investigación busca aportar al debate académico mediante el análisis del capital de motilidad como un componente relevante del bienestar social y una herramienta clave para la reducción de desigualdades. Además, se examina cómo la movilidad urbana afecta no solo la salud física, sino también el bienestar emocional, social y económico de los estudiantes, quienes enfrentan cotidianamente desafíos como el estrés, la ansiedad, los gastos excesivos, la pérdida de tiempo útil y la reducción de oportunidades educativas y recreativas, todos ellos factores que erosionan progresivamente su calidad de vida.

Asimismo, cabe resaltar que, en el entorno académico peruano, y particularmente en el campo del Trabajo Social, no se han encontrado investigaciones previas que aborden de forma específica la incidencia del capital de motilidad en la calidad de vida de los estudiantes universitarios. Este vacío teórico representa una oportunidad valiosa para generar conocimiento nuevo, relevante y pertinente, que contribuya al desarrollo disciplinar y al diseño de propuestas orientadas a mejorar las condiciones de vida de esta población. Con ello, esta investigación busca posicionarse como un aporte pionero en la comprensión de la movilidad urbana como un determinante social del bienestar en el ámbito universitario.

1.4.2. A nivel práctico

En el plano práctico, esta investigación pone en valor el rol estratégico del Trabajo Social en el análisis e intervención de problemáticas estructurales que afectan el bienestar de la población, como es el caso de la movilidad urbana. Desde esta disciplina, se concibe el bienestar universitario como una situación de equilibrio entre dimensiones físicas, emocionales, sociales y académicas (Keyes, 2006), indispensables para el pleno desarrollo del potencial de los estudiantes.

Considerando las disparidades socioeconómicas, geográficas y de acceso a servicios que caracterizan al contexto peruano, el Trabajo Social está llamado a identificar barreras que limitan la movilidad y a promover estrategias que favorezcan la equidad y la justicia social. Entre estas estrategias se incluyen acciones de sensibilización, programas de orientación, propuestas de mejora de servicios e infraestructura, así como la incidencia en políticas públicas que reconozcan el transporte como un derecho social. Así, los resultados de esta investigación podrán servir como insumo para la formulación de estrategias institucionales dentro de la universidad, como programas de bienestar estudiantil, asesorías de movilidad segura o acompañamiento a estudiantes de zonas periféricas; así como para incidencia en políticas públicas orientadas a la mejora del transporte urbano y al reconocimiento de la movilidad como un derecho ciudadano.

De esta manera, el estudio trasciende la descripción del problema para ofrecer insumos aplicables en la práctica profesional en la planificación universitaria, en línea con el compromiso ético y social del Trabajo Social.

1.4.3. A nivel metodológico

El aporte metodológico de esta investigación cualitativa desde el Trabajo Social radica en su diseño centrado en el usuario, donde se utilizan las entrevistas semiestructuradas para comprender a detalle las experiencias y percepciones de los universitarios. Asimismo, a través del enfoque fenomenológico y análisis temático, se identificarán patrones significativos en relación a la accesibilidad del transporte, los factores limitantes y la satisfacción con el transporte público.

La triangulación de datos fortalecerá la validez de los hallazgos, mientras que la participación activa de los universitarios garantizará la representación precisa de esta población.

Por último, tras el mapeo de las áreas críticas que requieren intervención y mejora, brindaremos recomendaciones específicas y contextualizadas acorde a las necesidades y desafíos que enfrentan los estudiantes con la finalidad de promover un entorno más equitativo, accesible y orientado al bienestar integral.

1.5. Viabilidad y limitaciones de la investigación

1.5.1. Accesibilidad al lugar de estudio

La investigación se realizó dentro del entorno académico de la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, lo cual favoreció el acercamiento a los estudiantes, dado que se trataba de la propia casa de estudios. Esta cercanía institucional facilitó la identificación y el contacto con los participantes. A través de redes de confianza y el apoyo de representantes estudiantiles, se logró difundir la convocatoria con eficacia, ampliando el alcance de la muestra.

1.5.2. Disponibilidad de los participantes y condiciones del entorno

Se logró entrevistar a 30 estudiantes de diversas escuelas profesionales, quienes mostraron disposición para colaborar. Sin embargo, debido a que muchos de ellos cuentan con responsabilidades académicas, laborales o domésticas, fue necesario coordinar previamente los horarios de las entrevistas. La flexibilidad de la modalidad virtual permitió superar estas barreras, ya que los participantes pudieron conectarse desde diferentes dispositivos (computadoras, laptops o teléfonos móviles), incluso desde sus centros de trabajo o fuera de casa.

1.5.3. Instrumentos y técnicas factibles

La técnica utilizada fue la entrevista semiestructurada, la cual resultó adecuada para el abordaje profundo de las experiencias de los estudiantes en relación con su calidad de vida y su capital de motilidad. El instrumento fue diseñado con base en los objetivos específicos del estudio, permitiendo una recolección de datos flexible y adaptada al contexto de cada participante. La virtualidad también facilitó la grabación y transcripción de las entrevistas, optimizando los tiempos y recursos disponibles.

1.5.4. Recursos disponibles

Desde el lado de los participantes, se constató que contaban con los recursos mínimos pero suficientes para participar, como acceso a internet y dispositivos tecnológicos básicos. Asimismo, demostraron competencias digitales funcionales que permitieron un uso fluido de plataformas como Google Meet.

Desde la posición de tesistas, se organizaron actividades laborales y personales para realizar las entrevistas en horarios de descanso. A pesar de contratiempos como el mal funcionamiento de algunos equipos (laptops), se recurrió al uso de teléfonos

celulares para no retrasar el cronograma establecido. Esta adaptabilidad tecnológica fue crucial para garantizar la continuidad del estudio.

1.5.5. Limitaciones en el acceso a la información

Una de las principales limitaciones fue la dificultad para coordinar los horarios de los participantes, quienes muchas veces tenían una disponibilidad limitada. Asimismo, acceder a ciertos perfiles específicos requería tiempo adicional de búsqueda y contacto. A pesar de ello, se superan estos obstáculos gracias al trabajo colaborativo con aquellos representantes de base, quienes facilitaron el contacto con posibles entrevistados que cumplían con los criterios establecidos.

Sumado a ello, pese a que la convocatoria estuvo abierta a todas las escuelas de la Facultad de Ciencias Sociales, se evidenció la ausencia de participantes de la escuela profesional de Geografía, lo que se considera una limitación menor del estudio.

Capítulo II: Horizontes teóricos

2.1. Capital de motilidad: Análisis de la movilidad desde el lente social

El capital de motilidad es un término acuñado por el sociólogo Vincent Kaufmann a mediados de la década de los 2000. Un concepto que surge con la finalidad de analizar cómo las personas aprovechan sus capacidades físicas, cognitivas y sociales para movilizarse y mejorar su acceso a recursos y oportunidades. De esta manera, se vincula la noción de capital social y capital humano, pero enfocado en la movilidad física y las oportunidades que surgen de ella.

Este término está íntimamente vinculado con la calidad de vida, pues se entiende que de no invertir mucho tiempo en los traslados que realiza una persona, existen mayores facilidades para acceder a servicios esenciales como la educación, el trabajo y la salud, inclusive la mejora del bienestar físico y mental. En tanto las limitaciones en la motilidad generan desigualdades y restricciones en el acceso a oportunidades, afectando negativamente diversos aspectos de la vida cotidiana.

En el caso de los estudiantes universitarios, el capital de motilidad juega un papel importante en su desarrollo académico y personal. Dado que esta capacidad de movilizarse impacta tanto su rendimiento académico como en las diversas aristas de su calidad de vida. Convirtiéndose en un factor clave para garantizar la equidad educativa, asegurando que todos los estudiantes, independientemente de su ubicación o situación económica, tengan las mismas oportunidades de éxito.

A través de la revisión documentaria para la presente investigación, se seleccionaron diversos estudios de carácter nacional e internacional para comprender el impacto y tipo de relación que existe entre capital de motilidad y la calidad de vida, destacando las siguientes:

Alonso y Lugo-Morín (2018) presentan el estado del arte de la movilidad por medio de sus manifestaciones en el ámbito territorial, identificando el desafío que representa para la vida urbana contemporánea en Latinoamérica. Además, analizan su influencia sobre la economía como principal componente de la demanda de transporte y su impacto en el planeamiento urbano. Como contraparte estudian las causas y problemas comunes de la congestión en Latinoamérica, planteando soluciones de mejora a través de ejemplos representativos, y la aplicación de políticas públicas con tres enfoques principales: la calidad de vida de los ciudadanos, la eficiencia, y la sostenibilidad; pues sostienen que la calidad de vida de los habitantes depende íntimamente de la sostenibilidad urbana, teniendo como elemento de unión la eficiencia en el transporte.

En esa línea, Contreras (2023) refiere que tanto la congestión vehicular como la ineficiente estructura son las grandes limitantes de una movilidad sostenible en Lima, es así como hace llamado a la reflexión y sensibilización de los usuarios para que estos puedan usar los transportes formales, bicicletas y/o caminar como medios principales de transporte; sin embargo, reconoce también que son pocos los espacios para ciclistas, debido al creciente parque automotor que solo agrava el problema de raíz, al respecto, José Carlos Silva, experto en sostenibilidad ambiental sostiene que es necesario replantear y repensar la cultura centrada en el vehículo particular, para ello es necesario que se tenga un transporte público de muy buena calidad que resulte mucho más atractivo que conducir un vehículo particular. De igual manera, recomienda que se pueda incentivar el uso de bicicletas, expandir así también la red de ciclovías y no exponer a peligros a los ciclistas, menciona a su vez que para temas de movilidad es necesario establecer criterios de sostenibilidad enfocados en tres principales elementos: equilibrio ecológico, viabilidad económica y atractivo para los usuarios.

Lima presenta una gran dependencia al vehículo motorizado, por ello, algunas medidas necesarias que se deberían considerar en la planificación del transporte dentro de Lima, primero se debe trabajar por un SIT que garantice un acceso seguro y conveniente para todos los usuarios; así también promover el transporte activo, pero no necesariamente motorizado, podría optarse opciones como bicicleta, scooter, patines, etc.; también es necesario considerar la arquitectura construida y seguridad ciudadana, que no solo incluye la seguridad vial, sino también la sensación de seguridad al interactuar con la calle.

En contextos urbanos como Latinoamérica esta problemática es aún más compleja debido a la congestión y la falta de infraestructura, convirtiendo al capital de motilidad como un tema necesario de analizar, por su incidencia en diversos aspectos y experiencias de las personas. En ese sentido, los expertos proponen soluciones que incluyen un transporte público eficiente, el uso de medios sostenibles como bicicletas y la planificación urbana con un enfoque en la sostenibilidad y la equidad.

2.2. Bienestar físico: Aristas de la salud y posibles limitaciones en el desplazamiento

Para la Organización Mundial de la Salud (OMS), la salud física es un componente esencial del bienestar general, asimismo sostiene que la alimentación, el ejercicio, el descanso adecuado, el acceso a servicios de salud, y la exposición a riesgos ambientales son factores que inciden sobre la salud física (OMS, 1946). En otras palabras, una buena salud física no solo implica la ausencia de enfermedad, sino también la capacidad de mantener un estado óptimo a lo largo de la vida.

En contextos urbanos, la salud se ve condicionada por factores asociados al transporte. Díaz Del Valle (2022) destaca que el transporte público colectivo es un entorno propicio para la propagación de enfermedades respiratorias, debido a la alta concentración de personas en espacios cerrados y la limitada ventilación. Además, identifica factores como la falta de medidas sanitarias adecuadas, el incumplimiento de protocolos de higiene y el tiempo prolongado de exposición en trayectos, contribuyen a que el transporte colectivo sea un vector significativo en la transmisión de infecciones.

Por otro lado, Juárez - Pérez et. al (2021) buscan determinar los umbrales auditivos y su relación con el tiempo que se destina al traslado de casa al trabajo, estudiando así a 177 adultos sanos que con, previa evaluación audiometría, se realizaron modelos de regresión para determinar los predictores de estos umbrales. Se encontró entonces una caída del umbral auditivo debido al tiempo expuesto a los ruidos externos, el cual supera los 40 minutos, concluyendo así que los tiempos de traslado provocan una pérdida auditiva en esta población y ello evidencia que un tiempo prolongado de traslado repercute en el bienestar físico de los usuarios.

En la misma línea, Guarniz & Tello (2023) analiza la relación entre el ruido vehicular y la salud aplicando encuestas bajo la escala de Likert a 381 personas de un determinado distrito de Lima, dando como resultados una relación inversa entre estas dos variables; es decir, a mayor ruido vehicular disminuye la salud de la población, principalmente la salud física por recurrentes dolores de cabeza (57%), hipertensión (28%) y pitidos internos (25%), así también incide en el bienestar mental, ya que afecta las horas de descanso, genera indicios de ansiedad y aumenta los niveles de estrés; finalmente repercute en el bienestar social ocasionando irritabilidad, poca interacción, intranquilidad y afectando la convivencia con la comunidad. Demostrando así las consecuencias negativas para la salud física, emocional y social.

Aunado a lo mencionado, Salas, López, Gómez, Moreno y Martínez (2016) afirman que el entorno influye en la calidad de vida, de ahí la importancia de comprender la cotidianidad, las acciones del entorno y la preocupación del ser humano por las perspectivas de desarrollo de su espacio físico. Tras un análisis en la ciudad de Medellín destacan que la construcción de ciudades sostenibles y saludables permiten aumentar la equidad en salud y mejorar la calidad de vida de las personas. Además de señalar que la gobernanza es una herramienta fundamental para la creación y progreso de este tipo de ciudades, donde el compromiso político y la acción intersectorial son indispensables.

En conjunto, los estudios presentados subrayan como el transporte tiene un impacto profundo y multifacético sobre la salud de las personas, lo cual también nos permite tener un horizonte a lo que se enfrentan los estudiantes universitarios, desde presentar un cansancio acumulado, menor capacidad de concentración y, en última instancia, un mayor desgaste físico y mental. Estos hallazgos refuerzan la noción de que para mejorar la calidad de vida y reducir las desigualdades en salud, es crucial repensar el diseño y la gestión de las ciudades, donde las políticas públicas intersectoriales son indispensables para garantizar que la salud de la población no se vea comprometida por factores ambientales negativos.

2.3. Equilibrio mental y académico: El bienestar emocional en la educación universitaria

En el ámbito universitario, el bienestar emocional juega un papel de gran importancia en el rendimiento académico y en la capacidad de los estudiantes para enfrentar los desafíos que conlleva su formación profesional. Según Dueñas (2005), la integración social y el grado de independencia, los miedos y las preocupaciones inciden en el bienestar físico y mental de una persona (citado en Veramendi et al., 2020). Por ello, a fin de garantizar un desarrollo integral, donde factores como el estrés, la ansiedad y el cansancio no se conviertan en barreras para el éxito educativo, es esencial mantener un equilibrio entre la salud mental y las demandas académicas.

Las investigaciones que se presentarán a continuación abordan la interrelación entre el bienestar emocional y el desempeño académico, explorando cómo los entornos educativos, personales y sociales influyen en la salud mental de los estudiantes universitarios. A través de distintos enfoques, se busca profundizar en las estrategias necesarias para lograr un equilibrio que permita a los estudiantes mantener su estabilidad emocional mientras alcanzan sus objetivos académicos.

Delannays et al. (2020) fundamenta como la calidad de vida es un tema relevante en el contexto de la educación superior universitaria. A través de esta investigación se caracterizó la calidad de vida de los estudiantes de los distintos niveles de la carrera de Medicina de la Universidad Andrés Bello, sede Concepción, Chile. Un estudio descriptivo de corte transversal en el que 159 estudiantes, cuyas edades fluctuaron entre 18 y 25 años, respondieron el cuestionario WHOQOL-BREF. En los hallazgos, se encontró que los hombres perciben su salud física y psicológica de manera más positiva que las mujeres, lo que coincide con estudios que indican que las mujeres suelen tener índices más altos de depresión y ansiedad, repercutiendo negativamente en la autopercepción de su salud. No obstante, los resultados también señalaron que la expresión emocional es más aceptada en mujeres que en hombres. Por otro lado, se observó que la cantidad de créditos académicos no influye en la calidad de vida, debido a los mecanismos de adaptación al estrés que desarrollan los estudiantes con el tiempo. En cuanto al rendimiento académico, los resultados de este estudio precisan que el compromiso del estudiante está más relacionado con su desempeño académico que con sus niveles de estrés o calidad de vida.

Por su parte, García y Carrizales (2021) afirman que es de vital importancia que el entorno universitario adopte una perspectiva integral del desarrollo académico del estudiante, a fin de mejorar su calidad de vida. En su investigación determinan la relación entre las dimensiones de la calidad de vida relacionada con la salud y las expectativas académicas de resultado, las expectativas de futuro, metas de progreso y la satisfacción escolar de jóvenes universitarios. Un estudio observacional, descriptivo, correlacional y con diseño transeccional donde participaron 346 jóvenes universitarios (51 % hombres y 49 % mujeres), de 18 a 23 años. Se observó que los universitarios habituados a realizar actividad física y deporte son propensos a contar con una buena trayectoria académica, disfrutar del entorno universitario y pensar en su futuro. También, rescatan que la salud mental es un factor relevante en la vida académica de los estudiantes, pues la incidencia en su comportamiento es evidente, de ahí que es imperante fortalecer el aspecto psicológico y emocional a fin de reforzar su satisfacción académica.

Desde otra perspectiva, Leitón, Ñazco, Pérez, Gómez, Gonzales y Gonzales, y Villanueva (2022) comparan la calidad de vida del estudiante universitario antes y durante la pandemia de Covid-19. Una investigación de enfoque descriptivo, prospectivo y comparativo. La muestra fue de 390 estudiantes pertenecientes a la Universidad Nacional de Trujillo. Los datos recogidos antes y durante la pandemia, evidenciaron que a raíz de la pandemia por el Covid-19 se produjeron cambios en la vida de los universitarios, aumentando el riesgo de daños en las relaciones sociales, afectivas, emocionales y cognitivas, y en su calidad de vida. Los hallazgos de esta investigación indican que las mujeres universitarias fueron las más afectadas en su calidad de vida durante la pandemia, si bien no ahondan en las problemáticas de género relacionan esta afirmación con el estudio realizado por el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) donde se evidencia la sobrecarga de actividades domésticas asignadas a las mujeres y los casos de violencia en los hogares durante el confinamiento. A su vez, destacan que la repercusión negativa en la salud física y mental de los encuestados guarda relación con el aumento de estrés, incertidumbre, agotamiento, baja concentración, problemas de convivencia y salud. En resumen, la calidad de vida de los estudiantes universitarios en la pandemia de Covid-19 se vio afectada en su vida personal y en su preparación como futuros profesionales, enfrentando grandes retos de adaptación; siendo las mujeres las más afectadas.

De este modo, se puede definir al equilibrio mental y académico como un estado de bienestar en el que la persona reconoce sus habilidades, es capaz de manejar el estrés cotidiano, y trabaja de manera eficiente y productiva. Sin embargo, suele ser un estado complejo, lo cual se evidencia en las investigaciones anteriormente mencionadas, dado que existen factores que influyen en la calidad de vida de los estudiantes universitarios, subrayando tanto las diferencias de género como el impacto del contexto social y académico.

El entorno académico y factores como el estrés y la sobrecarga de trabajo no son los únicos elementos que tienen incidencia en la calidad de vida de los estudiantes. Otros aspectos, como el transporte público, también pueden tener un impacto significativo en su bienestar general, especialmente en su salud mental. La movilización cotidiana para acudir a la universidad puede generar estrés adicional, afectando su estado emocional y capacidad para concentrarse. Largos tiempos de desplazamiento, condiciones incómodas o inseguras, y la falta de puntualidad pueden incrementar los niveles de ansiedad, frustración y agotamiento mental.

Lo mencionado, se relaciona directamente con los resultados presentados por la Asociación Movemos (2022) en su “Informe de percepción ciudadana: Estresómetro”. El informe demuestra que los principales medios de transporte en movilización de los peruanos son los buses y combis con un 48%, seguidos de los mototaxis con un 11%; así también revela que una gran parte de los limeños, especialmente los jóvenes entre 18 y 25 años, pasa entre una y dos horas diarias en transporte público. Este largo tiempo de movilización genera altos niveles de ansiedad y tensión, afectando negativamente la salud mental, según el 40% de encuestados. Adicionalmente, los resultados precisan que el tráfico interfiere en actividades fundamentales para el bienestar, como el tiempo en familia y el descanso, lo cual agrava la sensación de insatisfacción y contribuye a un desgaste emocional.

En la misma línea, el informe de REDES (2023), revela que un sistema de transporte público ineficiente no solo afecta el tiempo diario de los usuarios, sino que también limita las oportunidades de acceder a una mejor educación y empleo. Ahondando en el ámbito educativo, el informe destaca que un sistema de transporte público formal y eficiente tiene un impacto positivo, al reducir los tiempos de traslado. Esto se refleja en un aumento del 1% en la inscripción de nuevos estudiantes en universidades privadas y un incremento del 12% en las probabilidades de que los estudiantes culminen sus estudios universitarios.

A través de este informe se ofrece una perspectiva interesante sobre cómo la eficiencia del transporte público puede influir en la educación y el rendimiento académico de los estudiantes. Dado que la reducción de los tiempos de traslado no solo permite que los estudiantes lleguen a tiempo y con menos estrés a sus clases, sino que también optimiza su calidad de vida, al permitirles tener más tiempo para estudiar, descansar y participar en actividades extracurriculares. Esto mejora su bienestar general, lo cual es crucial para su salud mental y, a su vez, para su rendimiento académico. Demostrando que la experiencia diaria del transporte es un factor relevante al considerar el bienestar integral del estudiante, que incide tanto en su salud física como mental, y a su vez, en su desempeño académico.

2.4. Movilidad y bienestar social: Relación entre tiempos de traslado y calidad de vida.

En un país cada vez más urbanizado, la movilidad pasa a ser foco principal que va en creciente preocupación debido a la rápida expansión de vehículos, mal educación vial y deficiente infraestructura, trayendo como consecuencia los tiempos de traslado prolongados que no solo afectan el día a día del usuario, sino también su calidad de vida.

Siendo Lima unas de las ciudades con mayor caos vehicular, los largos trayectos pueden aumentar los niveles de estrés, poca accesibilidad a oportunidades académicas y también laborales. Las investigaciones que se presentarán a continuación abordan la interrelación entre el bienestar social y el capital de motilidad, explorando cómo los tiempos de traslado afectan la calidad de vida en contextos urbanos.

Martinez (2019) analiza a la ciudad de Córdoba para resaltar la importancia que tiene la movilidad en la calidad de vida urbana y cómo los avances tecnológicos de los distintos modos de transporte, a lo largo de un siglo, son consecuencia de los acelerados cambios de las estructuras de las ciudades y su periferia, así también menciona que los problemas de congestión, contaminación en sus diversos tipos, y complejidad de la movilidad, en los centros urbanos de Argentina, se deben a la lentitud institucional y administrativa del gobierno, en medida justificada por aquel acelerado fenómeno, finalmente, propone hacer enfrentar como un todo la sustentabilidad del medio urbano, desde la seguridad vial y la habitabilidad libre de contaminación.

Bajo esta premisa, se evidencia que ciudades a nivel de Latinoamérica sufren consecuencias a causa de la misma variable, el transporte urbano, proyectando un panorama poco alentador para Lima metropolitana, quien es una de las ciudades con mayor caos vehicular y quien se encuentra en constante búsqueda de estrategias que impacten de manera positiva en la calidad de vida de los usuarios.

En ese sentido, Sangroni, Medina, Tápanes, Santos, Pérez y Sánchez (2021) estudian la gestión de la calidad de vida urbana asociada al transporte, concluyendo que existen vínculos muy estrechos con el desarrollo económico del país y sus políticas de gestión urbana, por lo que resulta necesario el uso de herramientas de gestión orientadas a los principales indicadores que las relacionan: la seguridad, el impacto ambiental, la accesibilidad, los tiempos de traslado y el confort y comodidad de los medio de transporte. Por ello, concluyen que a través de la gestión urbana los gobiernos pueden orientar sus proyectos a mejorar la calidad de vida de la población, centrándose en una visión global por mejorar el entorno donde una adecuada infraestructura del transporte urbano permitirá movilidad y accesibilidad a personas y bienes de modo digno, oportuno, confiable y económico, ello permitirá que los usuarios puedan gozar de una mejor experiencia; sin embargo, no se puede soslayar otras variables que forman parte de la problemática, como lo es la centralización de la educación y las oportunidades laborales, excluyendo así a las periferias y orillando a una sola alternativa , ello trae consigo impactos negativos que no solo afectan el bienestar económico de los usuarios, sino también el físico y mental.

Visualizando el contexto peruano, Mendoza & Vargas (2022) determinan la influencia del transporte público urbano en la calidad de vida de los pobladores de la Ciudad de Trujillo en el año 2020, teniendo como objetivo principal hallar el grado de incidencia de 385 usuarios en el transporte público en su calidad de vida, comparando así ventajas y desventajas sobre el sistema de transporte público actual. Los autores realizaron encuestas de percepción sobre la oferta y demanda del servicio, del igual modo busca descubrir si estos cubren las necesidades básicas por los usuarios, teniendo como conclusión que la percepción del usuario varía según la ciudad que se analice. Finalmente concluyen que el transporte público influye de manera determinante en la calidad de vida, sumado a ello, menciona que existe una relación positiva entre calidad de vida y transporte público, aludiendo también que el servicio podría mejorar y por consiguiente mejorar la calidad de vida de las personas.

Así también, REDES (2023) en su informe especial describe, principalmente, que contar con un ineficiente sistema de transporte público no solo resta tiempo en el día a día de todos los usuarios que se movilizan por la ciudad, sino que también reduce la probabilidad de acceder a mejores oportunidades laborales y una mejor educación (p.2). Aunque existe un SIT, el 86 % de los usuarios sigue empleando transportes convencionales como buses o combis, en su mayoría informales. Esto evidencia una insatisfacción generalizada y un rechazo parcial hacia el SIT de Lima Metropolitana y el Callao, lo que invita a reflexionar sobre la preferencia de los usuarios.

Por su parte, García (2016) analiza el capital de motilidad que posee un grupo de individuos de las clases medias emergentes en la ciudad colombiana de Cali a fin evaluar la conexión existente entre las lógicas de movilidad cotidiana y la configuración de nuevos barrios destinados a estos sectores de la sociedad. Para ello, toma la noción de motilidad como aquella capacidad de movilidad, real o potencial, considerando tres dimensiones: la oferta de acceso, las competencias de los sujetos y la apropiación de estos. Seleccionó dos barrios semicerrados de nueva construcción de la ciudad, en los que aplicó una encuesta a 148 personas y entrevistó a 20 residentes, entre jóvenes y adultos. Concluyó que a pesar de que ambos barrios tienen ciertas alternativas de transporte, la mayoría de los residentes se desplazan en automóvil debido, entre otros motivos, a un mal servicio de transporte colectivo, a la fragmentación del propio hábitat y a la configuración de un *habitus ambulante* basado en optar por dispositivos de movilidad privados e individuales más que por los colectivos y no motorizados. Sin embargo, no todos los residentes adultos poseen los mismos recursos o capital de motilidad. El sector masculino analizado tiende a utilizar más el automóvil que el de las mujeres. Si bien esto implica una situación de desigualdad, también significa que es ese sector de las mujeres entrevistadas el que posee un mayor grado de competencias en orden a combinar tácticamente los diferentes medios de transporte puestos a su disposición.

Regresando al contexto de Lima Metropolitana, se sostiene que contar con un transporte público formal tiene un impacto positivo sobre la reducción de tiempos de traslado, acceso a la educación, oportunidades laborales, ingresos, reducción de accidentes de tránsito y efectos sobre el medio ambiente; sin embargo, las rutas de los transportes formales no satisfacen total necesidad de todos los usuarios. Según la encuesta “Lima cómo vamos 2022”, el 40% de los ciudadanos consideran que el transporte público es uno de los problemas más importantes que afectan la calidad de vida de las personas, situándose solo por detrás de la inseguridad ciudadana (75%), sumando a ellos, las extensas horas de viajes hacen que el 46% de los usuarios sientan que están más expuestos a sufrir robos, debido a que la inseguridad ciudadana es un factor que alimenta el problema principal. El informe también menciona los efectos sobre la educación, encontrando que el transporte público formal impactaría de forma positiva, ya que reduciría los tiempos de traslado, teniendo como consecuencia el aumento del 1% en la inscripción de nuevos estudiantes a universidades privadas y un aumento del 12% de probabilidades de que los estudiantes puedan culminar su carrera universitaria.

Por su parte, el Observatorio de calidad de vida urbana Lima Cómo Vamos (2024) presenta que los viajes por trabajo y estudio mostraron que el transporte público convencional sigue representando el modo principal para movilizarse; sin embargo, al cuestionar la satisfacción con los modos de viaje, existe un 42.2% que se encuentra insatisfecho pese a su propia elección, a su vez existen algunos aspectos a tomar en cuenta al momento de elegir un vehículo, tales como la seguridad, rapidez, puntualidad, comodidad, costo, trato al personal, limpieza, cobertura de la ruta, orden, entre otros. A su vez, se consulta qué medidas creen los usuarios que los beneficiaría más teniendo en cuenta cómo se encuentra la movilidad actualmente, dentro de los resultados se encontró que el 35.1% de usuarios prefiere el aumento de pistas y autopistas, seguido del 31,5% que optaría por el aumento de buses de transporte público.

Finalmente, Otárola (2020) alude que uno de los principales obstáculos para un el implemento de un buen sistema de transporte ha sido la expansión urbana no planificada, por ello busca analizar el desplazamiento y la movilidad de las personas con motivo de trabajo en Lima Metropolitana y a su vez encontrar las principales razones que puedan influir en una cohesión social o agudizar los efectos de una probable exclusión social. Dentro de su estudio se hace un análisis a la gestión del transporte, identificando modos de transporte, características socioeconómicas de los usuarios y evaluar la eficiencia de del sistema de transporte, teniendo en cuenta sus alcances y limitaciones; así también se hizo un análisis sobre el egreso económico destinado al transporte, con la finalidad de conocer repercusiones económicas según el nivel socioeconómico de los usuarios.

En suma, se concluye entonces que los diversos aspectos relacionados con la movilidad en la ciudad de Lima tienen un impacto negativo en la accesibilidad y como consecuencia a ello, en la cohesión social, debido a la gran parte de usuarios que presenta limitaciones o dificultades para movilizarse, teniendo como consecuencia una baja posibilidad de acceder a más oportunidades que les permita romper el círculo de la pobreza.

2.5. Efectos de la congestión en la movilidad: Incidencia del capital de motilidad en el desarrollo de actividades

En Lima metropolitana, la congestión vehicular se ha convertido en un reto significativo, debido a que la ciudad ha sido clasificada, nuevamente, como una de las más caóticas de Latinoamérica en términos de movilidad. Según el *Índice de congestión Global 2023* de TomTom, el cual mide el tiempo promedio que toma realizar un viaje de 10 km en 387 ciudades de 55 naciones de todo el mundo, la capital peruana ocupó el primer lugar en la región y el quinto lugar a nivel mundial (ascendiendo desde el octavo en 2022). Este informe revela que, en promedio, un trayecto de 10 km en Lima puede demorar hasta 28 minutos con 30 segundos, lo que evidencia la severidad del problema y su impacto directo en la eficiencia del sistema de transporte.

Los usuarios enfrentan diariamente niveles de tráfico que afectan significativamente su capacidad para desarrollar actividades cotidianas. Esto no solo repercute en la eficiencia de los desplazamientos, sino también en la disponibilidad de tiempo y recursos para participar en actividades educativas, laborales y recreativas.

Diversos estudios han abordado la relación entre los efectos de la congestión vehicular y el desarrollo de actividades de los usuarios, con énfasis en la población urbana:

Fundación Transitemos (2022) en su informe “*Aspectos negativos de la Congestión Vehicular. Impacto Social y Económico*” identifica que existen otras características del transporte que agravan la congestión vial: vehículos de baja capacidad y alta ocupación, exceso de unidades, falta de regulación, mal diseño y señalización vial, deficiente mantenimiento de las vías, problemas de convivencia vial y circulación de vehículos en mal estado. Trayendo un impacto en la sociedad, lo cual se visualiza en el aumento del tiempo de viaje promedio en Lima entre 2005 y 2014. Además, este informe plantea la interrogante de qué acciones se deben tomar en cuenta para hacer frente a la significativa problemática y propone un cambio en el modo de planificación, insistiendo que la planificación de las ciudades debe ser en función de las personas y no del automóvil, dejando en evidencia que es conveniente un desarrollo urbano policéntrico que facilite el acceso a las actividades cotidianas, con servicios adecuados y distribuidos equitativamente. Así también plantear programas intensivos de recuperación del espacio público, un manejo integral del tránsito, invertir en vías adecuadas y el mantenimiento de las mismas, mayor educación vial y resaltar la falta de profesionales que se especialicen en movilidad sostenible y gestión de tránsito.

La Asociación Movemos (2022), por su parte, evidencia que la congestión vehicular repercute directamente en el bienestar de los ciudadanos. La principal actividad que los peruanos dejan de realizar debido al tráfico es pasar tiempo con sus familias (37%). También se ven afectadas otras prácticas relevantes para el equilibrio personal, como descansar, hacer deporte, estudiar o dedicarse a pasatiempos. Esta tendencia se presenta de manera similar entre hombres y mujeres, lo cual demuestra que los largos desplazamientos afectan negativamente la vida cotidiana y su desenvolvimiento con su entorno cercano.

Por su parte, REDES (2023) precisa que los viajes más largos pueden llevar a la inmovilidad y exclusión social, por ello se propone la amplitud de un sistema de transporte integrado, capaz de aportar en el ámbito educativo, laboral y la seguridad vial. La carencia de un sistema de Transporte eficiente no solo conlleva una pérdida de tiempo en la rutina diaria de todos sus usuarios, sino también reduce sus posibilidades a mejores oportunidades. La investigación menciona:

La evidencia internacional y local sugiere que el transporte público formal e integrado reduce los tiempos y costos de viaje, facilitando el acceso a mercado laborales de mayor cualificación y remuneraciones más altas. Asimismo, mejora el acceso a mejores oportunidades educativas superiores y favorece la culminación de estudios universitarios por parte de los jóvenes. (p. 7)

Sin embargo, no se puede soslayar que Lima y sus oportunidades se encuentran centralizadas, contexto que no favorece en la mitigación del problema principal, ello se debe mejorar mediante políticas públicas que se enfoquen en mejorar la transición hacia un sistema eficiente, inclusivo para los diferentes segmentos de la población, mejor fluidez de vías y que sobre todo abarque los distintos distritos de la ciudad.

El fenómeno de la congestión vehicular en contextos urbanos como Lima Metropolitana representa una barrera estructural para el ejercicio pleno de la movilidad cotidiana, evidenciando cómo las condiciones del entorno pueden limitar el desarrollo de actividades esenciales. Desde una perspectiva teórica, este problema se vincula estrechamente con el concepto de capital de motilidad, entendido como el conjunto de recursos, habilidades y aspiraciones que permiten a los individuos movilizarse con autonomía y sentido.

La congestión, al restringir el acceso temporal y espacial a oportunidades educativas, laborales y recreativas, afecta la posibilidad de que las personas, especialmente los jóvenes, ejerzan su derecho a la movilidad como dimensión clave de su calidad de vida. Este análisis permite reconocer que no basta con tener medios de transporte disponibles, sino que es fundamental considerar cómo las condiciones estructurales y urbanas inciden en la capacidad efectiva de moverse. Así, se reafirma la necesidad de un enfoque centrado en las personas para pensar la movilidad urbana como un factor de inclusión y desarrollo social.

2.6 Medios de transportes: Costo beneficio entre la formalidad e informalidad

En esta sección, haremos una comparación entre los tipos de transportes formales e informales, identificando las diferencias en términos de accesibilidad, eficiencia y costos, así como sus implicancias sobre la calidad del servicio, seguridad y sostenibilidad.

Díaz Del Valle (2022) expone problemáticas propias de Lima Metropolitana como el transporte público como un medio inseguro frente a robos, la violencia de género y los accidentes de tránsito. Desarrolla una investigación en el contexto de pandemia por la Covid-19 donde descubre que los limeños ante una emergencia sanitaria tienen mayor inclinación al uso de bicicletas, transporte privado y desplazamiento a pie cuando identifican distancias cortas, de esta manera se sienten más protegidos evitando contagios, invirtiendo menos tiempo en sus traslados y contribuyendo al cuidado del medioambiente: menos cantidades de emisiones de carbono frente a los buses, el smog, la contaminación sonora y el tráfico.

En paralelo, acentúa como el contexto de pandemia tuvo una repercusión económica en los sectores populares, debido a que las tarifas del transporte público se duplicaron, haciendo que los habitantes de la periferia solo lo utilicen cuando es estrictamente necesario, convirtiéndose en una inversión económica importante. Asimismo, sostiene que si bien el transporte público, en la actualidad, sigue siendo el más usado por su capacidad y costo razonable, su mala calidad, falta de integración y cobertura incompleta obligan a los usuarios a recurrir a otros medios, como mototaxis o caminar para complementar sus trayectos de movilización.

Pese a operar durante casi 10 años, el SIT de Lima Metropolitana y Callao no satisface las necesidades de los usuarios, según REDES (2023) y la encuesta Lima Cómo vamos 2022, ello se debe a sus rutas limitadas y de bajo alcance que inclusive desencadenan en una exclusión social entre los hogares más vulnerables, quienes priorizan sus recursos económicos para poder solventar sus desplazamientos ante trayectos tan largos donde se ubican sus centros laborales y puedan generar ingresos.

Quizá esta sea una de las razones del porqué aún existe una predominancia del transporte público no integrado al SIT, que en su mayoría es informal. De acuerdo con la ATU, de los 43 distritos que conforman Lima Metropolitana, solo 11 tienen acceso al servicio del Metropolitano, 9 distritos están conectados gracias a la Línea 1 del Metro de Lima y 17 distritos cuentan con acceso a los corredores complementarios.

Desde la perspectiva de Alonso y Lugo-Morín (2018), el diagnóstico de movilización para Latinoamérica se califica como una urbanización caótica caracterizada por la ubicación de las poblaciones de bajos ingresos en la periferia, lo que conlleva dificultades en la movilidad y un acceso limitado a los sistemas de transporte público. De hecho, sostiene que la congestión urbana tiene altos costos económicos debido a la demanda inevitable de transporte y la limitada capacidad de las vías. Por ejemplo, el uso del automóvil, que es percibido como la opción más conveniente, incrementa la demanda de espacio vial, mientras que las infraestructuras necesarias para mejorar la situación son costosas.

Para el Observatorio de Calidad de Vida Urbana - Lima Cómo Vamos (2024), en términos de seguridad, los taxis por aplicación son los más valorados, con un 27.1% de usuarios que destacan este aspecto. En contraste, los buses, cústers y combis tienen la peor percepción en seguridad, con solo un 4.3%. Respecto al costo, los buses, cústers y combis se llevan la mayor preferencia, con un 23% de usuarios que valoran este factor, seguidos por los taxis tradicionales (22.5%). Los servicios del Metropolitano y Metro de Lima tienen una baja valoración en costo, con solo un 6.7% y 6.6%, respectivamente. En cuanto a la comodidad, los corredores complementarios (9.4%) y los taxis tradicionales (9.5%) son los más apreciados, mientras que los buses, cústers y combis obtienen una de las valoraciones más bajas en este aspecto (4.7%).

En conclusión, el análisis entre el transporte formal e informal en Lima Metropolitana pone en evidencia un claro costo-beneficio para los usuarios. Aunque el transporte informal tiende a ser más accesible en términos de cobertura y costo, este ahorro económico se ve compensado por serias deficiencias en seguridad, calidad del servicio y comodidad. Por otro lado, el transporte formal, aunque percibido como más seguro y eficiente, enfrenta problemas de integración y rutas limitadas, lo que reduce su valor para quienes viven en la periferia. En este sentido, el costo-beneficio entre ambos sistemas refleja la necesidad de un transporte formal más accesible y robusto, que pueda competir no solo en términos de seguridad y eficiencia, sino también en costo y cobertura, para ofrecer una alternativa viable que elimine la dependencia de medios informales.

2.7. Bases teóricas

En este apartado describiremos las teorías que otorgan soporte epistemológico a la investigación desde el Trabajo Social con la finalidad de reconocer que a través de ellas se obtiene una mejor comprensión y adecuado análisis de la problemática, así como una interpretación más sólida y amplia.

2.7.1. Teoría de la capacidad de Amartya Sen

La Teoría de la Capacidad, desarrollada por Amartya Sen, ha tenido un impacto significativo en disciplinas como la Economía, la Filosofía y el Trabajo Social. Su principal aporte radica en desplazar el foco desde los resultados materiales hacia las oportunidades reales que tienen las personas para desarrollar una vida que valoren. Sen sostiene que la calidad de vida no debe medirse únicamente por el ingreso o el acceso a recursos, sino por la libertad que tienen los individuos para alcanzar sus metas y ejercer su agencia (Sen, 1999).

Desde esta perspectiva, el bienestar está estrechamente vinculado con las capacidades, entendidas como las libertades reales que permiten a las personas elegir entre distintos modos de vida. Es decir, la autorrealización y el bienestar humano no se logran únicamente a través de bienes materiales, sino por medio de la posibilidad de decidir y actuar conforme a los propios valores, intereses y aspiraciones. En este sentido, la libertad de elección es un componente central de la calidad de vida (Nussbaum & Sen, 1993).

Ruiz (2019) enfatiza que esta teoría propone una mirada más cualitativa y contextual del bienestar, reconociendo que factores como la ciudadanía, los derechos humanos, los valores culturales y la dignidad influyen significativamente en el acceso y uso de los recursos. Asimismo, Ardila y Álvarez (2020) recuperan tres dimensiones claves planteadas por Sen: la función directa de las capacidades en el bienestar; su función indirecta en la producción económica; y su función en el cambio social.

Aplicando esta teoría al ámbito de la movilidad, se comprende que el capital de motilidad —es decir, la capacidad de una persona para desplazarse, decidir cuándo y cómo hacerlo, y acceder a oportunidades— constituye un factor fundamental del bienestar. Una movilidad accesible y segura amplía las opciones de los individuos para ejercer sus derechos, fortalecer su inclusión social y alcanzar una vida plena (Martens, 2016).

2.7.2. Teoría de los sistemas

La Teoría de los Sistemas, desarrollada por Ludwig Von Bertalanffy (1968), constituye un enfoque interdisciplinario que permite comprender cómo las partes de un sistema interactúan para conformar un todo funcional. Esta teoría sostiene que los elementos de un sistema están interrelacionados e interdependientes, por lo que un

cambio en una parte puede afectar el funcionamiento del conjunto. En ese marco, la realidad social se analiza como un sistema complejo compuesto por subsistemas como la educación, la salud, la economía y el transporte.

Desde el pensamiento sistémico, Luhmann (1995) amplía esta perspectiva aplicándola a los sistemas sociales. Introduce el concepto de autopoiesis para explicar que los sistemas sociales son autoorganizados, operan mediante la comunicación y se autorreproducen a través de sus propios mecanismos internos. Identifica tres niveles fundamentales: la interacción, la organización y la sociedad, lo que permite analizar cómo las dinámicas sociales se configuran a partir de múltiples relaciones e intercambios.

La calidad de vida puede entenderse también como un sistema integrado, compuesto por diferentes dimensiones (educación, salud, ingresos, movilidad, etc.) que interactúan entre sí. Por ejemplo, una adecuada movilidad puede facilitar el acceso a instituciones educativas o centros de salud, lo que impacta directamente en el bienestar individual. A su vez, este acceso contribuye a un mayor desarrollo personal y económico. Desde este enfoque, el capital de motilidad se reconoce como un componente sistémico que, al activarse, desencadena efectos positivos en otras áreas del sistema social (Velásquez, 2020).

Así, la movilidad no puede analizarse de forma aislada, sino como una parte de un entramado complejo donde los distintos elementos se influyen mutuamente. Esta visión es especialmente relevante para comprender cómo las condiciones estructurales (por ejemplo, la infraestructura urbana o la planificación del transporte público) inciden en las oportunidades de vida de las personas.

2.7.3. Teoría del conflicto

La Teoría del Conflicto, desarrollada inicialmente por Karl Marx y ampliada por diversos autores contemporáneos, ofrece una mirada crítica de la sociedad al centrarse en las tensiones estructurales entre grupos sociales con distintos niveles de poder. Desde esta perspectiva, las desigualdades sociales, económicas y políticas no son fenómenos accidentales, sino inherentes al sistema capitalista, el cual tiende a concentrar el poder y los recursos en manos de ciertos grupos, en detrimento de otros (Marx & Engels, 2005).

Ritzer y Stepnisky (2017) señalan que esta teoría enfatiza el papel de los conflictos en la transformación social. Las normas, instituciones y políticas no son neutrales, sino instrumentos que los grupos dominantes utilizan para conservar su poder. En esta misma línea, Collins (2009) sostiene que las estructuras jurídicas, educativas y económicas se convierten en mecanismos que perpetúan las desigualdades, al estar diseñadas desde y para los intereses de los sectores dominantes.

Este enfoque resulta clave para analizar la movilidad como un campo de disputa. Las condiciones desiguales de acceso al transporte, la ubicación geográfica, la precariedad de los servicios y la inseguridad del sistema afectan en mayor medida a los sectores más vulnerables. Así, el capital de motilidad puede ser un punto de conflicto, pues los estudiantes con menos recursos económicos enfrentan mayores barreras para desplazarse a sus centros de estudio, acceder a prácticas profesionales, trabajos o actividades extracurriculares, perpetuando así la desigualdad de oportunidades.

Desde esta teoría, se visibiliza cómo el acceso a una movilidad segura y eficiente no es solo una cuestión técnica, sino también política y social, ya que reproduce o desafía estructuras de poder. Por ello, la comprensión de estas dinámicas es crucial para proponer políticas públicas más equitativas y justas, que garanticen el derecho a la movilidad como un factor esencial del bienestar y el desarrollo humano.

2.8. Base normativa

2.8.1. Constitución Política del Perú

Es la ley suprema de la República del Perú que reconoce el derecho a la calidad de vida como un derecho fundamental de todos los ciudadanos. Entre los artículos que más se relacionan con esta variable, se encuentran:

- Artículo 10°: Reconoce el derecho universal y progresivo de toda persona a la seguridad social, con el propósito de garantizar protección frente a contingencias y promover el mejoramiento de la calidad de vida.
- Artículo 44°: Establece como deber primordial del Estado la promoción del bienestar general, basado en la justicia y en un desarrollo integral y equilibrado.
- Artículo 58°: Señala que la iniciativa privada se ejerce en una economía social de mercado, en la cual el Estado orienta el desarrollo, interviniendo especialmente en la promoción de empleo, salud, educación, servicios públicos e infraestructura.

Estos artículos configuran una base jurídica para exigir políticas públicas que aseguren condiciones equitativas de acceso a servicios esenciales, entre ellos el transporte público. En el contexto de esta investigación, dichos preceptos legitiman la necesidad de garantizar un sistema de movilidad urbana inclusivo, seguro y eficiente, como componente clave del bienestar de los estudiantes universitarios. Por tanto, se reconoce que el capital de motilidad se articula con el derecho constitucional a una vida digna, siendo deber del Estado intervenir activamente para reducir las brechas territoriales, económicas y sociales que limitan dicho capital.

2.8.2. Política Nacional de Población

El 6 de julio de 1985 a través del Decreto Legislativo N° 346 se promulga la Ley de la Política Nacional de Población la cual orienta al Estado en la planificación del crecimiento, distribución y dinámica de la población. Sus principales objetivos incluyen:

- Promover una relación armónica entre población y desarrollo económico-social.
- Mejorar la calidad de vida mediante la reducción de morbi-mortalidad.
- Lograr una distribución poblacional eficiente considerando el uso adecuado de los recursos, el desarrollo regional y la seguridad nacional.

Según el artículo 5° del Decreto Legislativo N.º 1098, el Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables (MIMP) lidera su implementación en los tres niveles de gobierno. Esta política reconoce la movilidad como un componente clave del desarrollo humano, al promover una distribución poblacional más equitativa y funcional.

2.8.3. Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre

Por medio de la promulgación de la Ley N° 27181 se busca regularizar el transporte terrestre en el país y establecer disposiciones para garantizar la seguridad vial, la accesibilidad y la calidad del servicio de transporte público. Dado que se establece los lineamientos generales, económicos y organizacionales de la movilidad a través del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial; los cuales rigen en todo el territorio peruano.

La acción estatal en materia de transporte y tránsito terrestre, que más resalta de esta ley, está orientada a la satisfacción de las necesidades de los usuarios y al resguardo

de sus condiciones de seguridad y salud, así como a la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto.

2.8.4. Ley de la Creación de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU)

Esta ley fue promulgada mediante el Decreto Legislativo N° 1256 en el 2016, esta normativa fue implementada por el gobierno peruano en busca de mejorar la gestión del transporte público en las áreas metropolitanas de Lima y Callao, además de integrar todos los servicios de transporte urbano bajo una sola entidad, todo ello con la final de mejorar la seguridad, sostenibilidad, eficiencia y la calidad del servicio, así como implementar una regulación más precisa como la fiscalización para asegurar el cumplimiento de las normas. Es así como este decreto da origen a la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) es un organismo técnico especializado del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, que tienen como objetivo organizar, implementar y gestionar el Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao, dentro de sus funciones destacan la planificación y regulación de planes maestros de transporte urbano, gestión del transporte, promover y gestionar la construcción y mantenimiento de la infraestructura de transporte e implementar programa de educación y cultura vial.

2.8.5. Sistema Integrado de Transporte (SIT)

El SIT fue establecido mediante la Ley N.º 30900 en el 2018 con el propósito de modernizar el transporte público en Lima Metropolitana. Su objetivo principal es integrar los diversos modos de transporte (corredores complementarios, Metropolitano, Metro de Lima, y sistema de pago unificado), ofreciendo un servicio más eficiente, accesible y ordenado. Este sistema aún presenta algunos limitantes como la infraestructura, el mantenimiento de las mismas, implementación de nuevas rutas y que

estas sean exclusivas, además de un sistema de señalización adecuado y la fomentación de una cultura de respeto y uso correcto del servicio.

2.8.6. Plan Nacional de Movilidad Urbana (PNMU)

El PNMU es un plan estratégico, a largo plazo, que surge con la finalidad de impulsar cambios y trazar objetivos, estrategias, políticas y proyectos que contribuyan a mejorar la movilidad y la calidad de vida de todos los residentes de Lima y Callao. Su enfoque es integral y sostenible, donde las personas son identificadas como prioridad. También está orientada al desarrollo de todos los modos de transporte, así como el fortalecimiento de la infraestructura y el uso adecuado de tecnologías.

Este plan se articula con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), en particular con el ODS 11 (Ciudades y comunidades sostenibles), y plantea una visión a largo plazo que involucra a todos los niveles de gobierno, actores sociales y ciudadanía. A diferencia de los planes técnicos específicos, como el Plan Maestro de Transporte para Lima y Callao, el PNMU no se enfoca en una sola ciudad ni detalla obras concretas, sino que brinda lineamientos generales y principios rectores para que cada ciudad desarrolle sus propios planes de movilidad urbana sostenibles.

Actualmente, este plan se encuentra en fase de implementación, liderado por la ATU y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), con el apoyo técnico del Banco Interamericano de Desarrollo (BID). En 2023, se inició su ejecución mediante la contratación de un consorcio internacional que desarrolla las primeras estrategias piloto. En este marco, se prioriza la atención a poblaciones en situación de vulnerabilidad, tales como mujeres, personas mayores, personas con discapacidad y niños, bajo un enfoque participativo e inclusivo.

2.8.7. Plan Maestro de Transporte Urbano para Lima y Callao

El Plan Maestro de Transporte Urbano para Lima y Callao constituye un instrumento técnico-operativo diseñado específicamente para planificar y gestionar de forma integral la infraestructura y los servicios de transporte urbano en estas dos ciudades. Su objetivo es ofrecer soluciones concretas frente a los graves problemas de congestión vehicular, informalidad y fragmentación del sistema de transporte en la capital peruana.

Este plan propone acciones puntuales como la unificación de los diferentes modos de transporte, el fortalecimiento del Sistema Integrado de Transporte (SIT), el mejoramiento de pistas y vías, la implementación de nuevas rutas, y el desarrollo de espacios públicos que fomenten la movilidad activa y el uso eficiente del tiempo. Además, plantea involucrar a la ciudadanía en los procesos de planificación y toma de decisiones, a fin de garantizar que las intervenciones respondan a las verdaderas necesidades de los usuarios.

A diferencia del Plan Nacional de Movilidad Urbana, que establece directrices generales a nivel país, este plan maestro está centrado exclusivamente en Lima y Callao, y contiene medidas específicas, cronogramas de ejecución e indicadores técnicos para la transformación del sistema de transporte urbano en dichas áreas. Su enfoque es más operativo que político, y se enmarca en una lógica de intervención inmediata y medible sobre el territorio urbano.

2.8.8. Proyecto del Metro de Lima y Callao

Este proyecto es gestionado por la AATE (Autoridad Autónoma del Sistema Eléctrico), la cual tiene por finalidad mejorar la movilidad urbana en Lima y Callao, siendo uno de los planes más importantes, puesto que es punto clave para mejorar el

transporte público en la capital, dentro de sus líneas, la Línea 1 es la más operativa a la fecha, esta conecta Villa El Salvador con San Juan de Lurigancho, recorre un aproximado de 35 km y significa gran beneficio para los usuarios, debido a su eficiencia en tiempos de viaje y satisfacción de los mismos, aún se están trabajando más líneas, como la Línea 2; 3; 5 y 6, las primeras se encuentran en proceso de construcción y planificación, mientras que las últimas aún están en la fase de propuesta.

El objetivo de este proyecto es reducir la congestión vehicular, ofreciendo una nueva alternativa de transporte público formal, además de una mayor eficiencia en el transporte y reducción de la contaminación ambiental, ya que propone ser un sistema de transporte eléctrico, capaz de mermar las emisiones de gases tóxicos, además busca elevar la calidad de vida de sus usuarios mejorando así su productividad.

2.9. Marco conceptual

Condiciones de vida

Las condiciones de vida son formas o modos en que los individuos se desarrollan dentro de su entorno, el cual puede ser influido por particularidades individuales, el contexto social, político, económico en el que se encuentran. Teniendo en cuenta la realidad del Perú, en donde existe una gran brecha social, se puede afirmar que la mayoría de las personas que conformar parte del país tienen una precaria condición de vida, en comparación a países desarrollados en donde sus habitantes tienen mejores condiciones de vida, dado que sus derechos son respetados y tienen servicios de calidad. Claramente esta situación puede variar con el tiempo, y con las reformas políticas que cada gobernante ejecute para su población, ello lo sostiene la Organización Panamericana de la Salud (1994) , quien relaciona a las condiciones de vida con el nivel de desarrollo económico y accesibilidad al desarrollo social acopiado en cada país, a su

vez, contempla otras determinantes sociales como el acceso a servicios básicos, empleo, inflación, educación, salud, etc. para evaluar si son óptimas o no las condiciones de vida en ese lugar, concluyendo que cuando un país ha tenido políticas sociales efectivas, se ha logrado un mayor impacto en el mejoramiento de las condiciones de vida, reduciendo así la magnitud de las inequidades sociales internas.

Bienestar

Es un concepto amplio y multidimensional que hace referencia a un estado de equilibrio físico, emocional, social y material de las personas, vinculado a la satisfacción de necesidades y al desarrollo integral. Se reconoce que el bienestar posee una dimensión subjetiva, pues depende de la percepción que tiene cada individuo sobre su vida, su salud y sus experiencias cotidianas. Según la Organización Mundial de la Salud (OMS, 1948), se trata de un estado completo de bienestar físico, mental y social, y no solamente la ausencia de afecciones o enfermedades. En el ámbito educativo, el bienestar permite a los estudiantes alcanzar su potencial y desenvolverse satisfactoriamente en sus entornos personales, académicos y sociales. Fredrickson (2009) complementa que las emociones positivas, al formar parte del bienestar, amplían los repertorios de pensamiento y acción, fortaleciendo recursos personales como la resiliencia, las habilidades sociales y la motivación.

Bienestar social

Es una dimensión del bienestar general que se relaciona con la participación activa de las personas en la vida comunitaria, el acceso equitativo a oportunidades y la integración social. Muñoz y Caro (2018) lo definen como el conjunto de condiciones sociales que garantizan a todos los miembros de una sociedad el acceso a servicios, recursos y oportunidades para vivir dignamente. En contextos urbanos desiguales, el bienestar social se ve afectado por la exclusión, la segregación territorial y las barreras

en el acceso a servicios públicos, como el transporte, la educación o la salud. Este enfoque enfatiza el rol del Estado y las políticas públicas para garantizar la equidad y la justicia social.

Bienestar emocional

El bienestar emocional se refiere a la experiencia subjetiva de afectos positivos, satisfacción con la vida y autorreconocimiento del estado de felicidad. Para Keyes (2005, 2007), es el resultado de una combinación entre emociones agradables y la percepción de una vida con sentido. Fredrickson (2009) sostiene que las emociones positivas amplían el repertorio de pensamiento-acción de las personas, generando a largo plazo recursos personales duraderos, como habilidades sociales, resiliencia y capacidades cognitivas.

Bienestar físico

El **bienestar físico** es una de las dimensiones centrales del bienestar general y se refiere al estado de salud y funcionamiento óptimo del cuerpo. La Organización Mundial de la Salud (OMS, 1948) lo define como un “estado completo de bienestar físico, mental y social, y no solamente la ausencia de afecciones o enfermedades”. Esto implica que una persona con bienestar físico no solo está libre de dolencias, sino que también puede desempeñar sus actividades diarias con energía, equilibrio y funcionalidad.

Bienestar material o económico

Refiere a la capacidad de una persona o familia para satisfacer adecuadamente sus necesidades económicas y mantener un nivel de vida digno. Incluye factores como el ingreso, empleo, estabilidad financiera, acceso a bienes y servicios, y capacidad de ahorro. Según Sen (1992), este tipo de bienestar está relacionado con la libertad de las

personas para ejercer las funciones que valoran, lo cual depende, en parte, de contar con medios materiales suficientes. Así, el bienestar económico se configura como una base estructural del desarrollo personal, al influir en la toma de decisiones y la calidad de vida cotidiana.

Seguridad económica

Estado de estabilidad financiera en la que una persona tiene recursos y medios suficientes para satisfacer sus necesidades básicas y sostener un nivel de vida digna sin preocuparse por la ausencia de ingresos o recursos. Según la Organización Internacional del Trabajo (OIT, 2004), esta seguridad es fundamental para garantizar una vida digna, puesto que permite planificar el futuro y enfrentar contingencias. A diferencia del bienestar económico, que enfatiza la condición presente, la seguridad económica introduce una dimensión prospectiva, relacionada con la previsibilidad y sostenibilidad de los ingresos.

Autorrealización

Término que alude al proceso mediante el cual una persona alcanza su máximo potencial y se convierte en lo que está capacitada para ser. Según Maslow (1943, 1954), este concepto representa el nivel más alto de la jerarquía de necesidades humanas, e implica el desarrollo pleno de las capacidades individuales, la creatividad, la autonomía y la búsqueda de un propósito vital. Las personas autorrealizadas se caracterizan por el autoconocimiento, la autenticidad y el compromiso con valores trascendentes.

Felicidad

Experiencia subjetiva de bienestar general, satisfacción vital y presencia frecuente de emociones positivas como la alegría, el amor y el entusiasmo. De acuerdo con Diener et al. (1999), implica una evaluación cognitiva de la vida y la percepción de

que se están cumpliendo metas personales relevantes. Aunque es un estado emocional, también abarca dimensiones cognitivas y evaluativas relacionadas con la calidad de vida percibida.

Ocio

Se define como el tiempo que se dispone como libre o desocupado al cual se le destina actividades voluntarias y placenteras que no están relacionadas con obligaciones laborales, académicas o domésticas, de esta forma la persona tiene la libertad de elegir cómo usar ese tiempo en actividades que resulten agradables sean de entretenimiento o descanso, en los cuales pueden destacar hobbies, deportes, viajes, socialización, entre otros.

Relaciones sociales

Vínculos que establecen las personas entre sí mediante procesos de interacción, comunicación y reciprocidad. Estas pueden ser de tipo familiar, afectivo, laboral o comunitario, y permiten la construcción de redes de apoyo, identidad y pertenencia. Según Bauman (2003), en las sociedades modernas estas relaciones se ven tensionadas por la movilidad, el individualismo y los ritmos de vida acelerados. Las relaciones sociales no solo cumplen una función emocional, sino que también son fundamentales para el desarrollo del capital social y el bienestar colectivo.

Exclusión social

La exclusión social hace referencia al proceso mediante el cual determinados individuos o grupos son sistemáticamente marginados de participar plenamente en ámbitos clave de la vida social, como la educación, el empleo, la movilidad, la salud y la cultura. De acuerdo con Castel (1997), la exclusión no se reduce únicamente a la pobreza económica, sino que involucra el debilitamiento de los lazos sociales, la falta de

participación y la negación del acceso a recursos básicos que permiten ejercer la ciudadanía.

Inclusión social

Refiere al grado en que las personas son integradas, reconocidas y valoradas dentro de los distintos ámbitos de la sociedad. Según CEPAL (2007), la inclusión social implica superar las barreras estructurales, económicas, culturales o territoriales que impiden el ejercicio pleno de la ciudadanía y el acceso equitativo a las oportunidades.

Oportunidades

Hace referencia a una circunstancia o condiciones favorables que permiten el logro de metas, el desarrollo de capacidades y la mejora del bienestar personal o colectivo. Desde el enfoque de las capacidades de Sen (1999), las oportunidades no solo se definen por la disponibilidad de recursos, sino por la libertad real de las personas para convertir esos recursos en logros valiosos para su vida.

Accesibilidad

Refiere a condiciones que deben cumplir los entornos, en los cuales se desarrolla el ser social, sea en el aspecto de servicios y/o productos, los cuales deben ser comprensibles, utilizables y prácticos para todos los ciudadanos. En esa línea, Sen (1999), alude que la accesibilidad a servicios de calidad es de vital importancia para el desarrollo humano y la libertad, él sostiene que “los servicios en salud, educación y otros servicios públicos son esenciales para que las personas puedan llevar una vida digna y plena” confirmando así que debe involucrar a toda la sociedad dentro del término.

Competencias

Conjunto de conocimientos, habilidades, actitudes, valores y comportamientos que permiten a una persona desempeñarse de manera eficaz y pertinente en contextos específicos. Según Gonzales y Hernández (2011), las competencias son dinámicas, se desarrollan a lo largo del tiempo y están vinculadas al entorno sociocultural, por lo que deben evaluarse en relación con sus exigencias reales.

Capacidad

Según Kaufmann (2004), este concepto refiere a la habilidad de las personas para realizar acciones efectivas dentro de su entorno social utilizando los recursos de movilidad; lo mencionado implica tener acceso a recursos, conocimientos necesarios para utilizar los recursos disponibles comprendiendo la dinámica del servicio público y la autorrealización, visto desde el punto motivacional, el cual impulsar al usuario a desenvolverse dentro de su entorno social, como centro laboral, universidad, entornos sociales, entre otros

Satisfacción del usuario

Es el grado en que un servicio de transporte satisface las expectativas de los usuarios en relación con atributos como puntualidad, accesibilidad, comodidad, seguridad y costos. En el ámbito de la movilidad urbana, una experiencia positiva durante el desplazamiento se traduce en mayores niveles de satisfacción.

Seguridad vial

Es el conjunto de medidas, normativas y acciones orientadas a prevenir accidentes de tránsito y reducir sus consecuencias físicas, psicológicas y materiales. Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), la seguridad vial implica una infraestructura en buen estado, sistemas eficaces de control vehicular, señalización adecuada y una cultura de educación vial dirigida a conductores, pasajeros y peatones.

Movilidad Urbana

Hace referencia al conjunto de condiciones estructurales, servicios, infraestructuras y políticas públicas que permiten el desplazamiento físico de personas dentro de una ciudad. Este concepto se centra en los elementos objetivos del entorno urbano, como las redes de transporte, la planificación territorial, la gestión del tránsito y los servicios de movilidad, con el fin de garantizar accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad y seguridad para la población en general.

Habitus ambulante

Es un concepto desarrollado por el antropólogo francés Michel Lussault (2013), que amplía el análisis de las prácticas espaciales y la movilidad cotidiana. Refiere al conjunto de disposiciones, competencias y hábitos incorporados por los sujetos para desplazarse dentro del espacio urbano, en función de sus trayectorias sociales, su entorno territorial y su acceso a recursos. El habitus ambulante reconoce que la movilidad no es neutra, sino que está estructurada por relaciones de poder y desigualdad. A diferencia del capital de motilidad, que se centra en los recursos objetivos y subjetivos para moverse, el habitus ambulante se enfoca en cómo los sujetos viven, sienten y reproducen sus desplazamientos en la ciudad.

Tráfico vehicular

Se refiere al movimiento continuo o intermitente de vehículos motorizados en calles, avenidas, carreteras y otras infraestructuras viales. Este flujo puede ser fluido, ordenado o interrumpido, dependiendo de factores como la densidad vehicular, la infraestructura disponible, la señalización, el comportamiento de los conductores y la planificación urbana. El tráfico vehicular es esencial para la vida económica y social en las ciudades, pero su mal manejo puede derivar en congestión y deterioro de la calidad de vida.

Congestión vehicular

Es una situación en la cual la cantidad de vehículos en circulación excede la capacidad de las vías disponibles, generando una reducción de la velocidad, interrupciones en el flujo, aglomeraciones y prolongados tiempos de desplazamiento. La congestión vehicular constituye uno de los principales problemas urbanos contemporáneos, dado que impacta negativamente en la salud física y mental, la productividad económica, el medio ambiente y la movilidad cotidiana. Este fenómeno afecta especialmente a personas con bajo capital de motilidad, que carecen de opciones para sortear estas condiciones adversas.

Educación vial

Es el proceso formativo que busca desarrollar en los ciudadanos una conciencia crítica y responsable sobre el uso seguro y respetuoso de las vías públicas. Abarca el conocimiento de normas de tránsito, señales viales, derechos y deberes como peatones o conductores, y el desarrollo de actitudes que fomenten la seguridad vial y la prevención de accidentes. Tal como plantea Piaget (citado en autores contemporáneos), educar implica formar personas capaces de actuar con responsabilidad moral y social, lo cual, aplicado al ámbito vial, contribuye a una convivencia más segura y ordenada.

Transporte público

Sistema de movilidad colectiva que ofrece servicios de transporte a los ciudadanos mediante vehículos compartidos como buses, combis, trenes, metro o corredores. Este servicio puede ser gestionado por entidades públicas o privadas bajo regulación estatal, y se caracteriza por su precio accesible, rutas definidas y horarios establecidos. El transporte público cumple un rol central en la movilidad urbana, debido a que permite a miles de personas desplazarse diariamente, especialmente aquellas que

no cuentan con vehículos propios. Su calidad, cobertura y eficiencia son determinantes para el capital de motilidad y, por ende, para la calidad de vida de sus usuarios.

Infraestructura de transporte

Hace referencia al conjunto de elementos físicos y tecnológicos que permiten y facilitan la movilidad de las personas dentro del espacio urbano. Esto incluye carreteras, vías urbanas, ciclovías, paraderos, puentes peatonales, señalización, estaciones y accesos que conectan distintos puntos de la ciudad.

Economía del transporte

Hace alusión al conjunto de costos directos e indirectos que los usuarios deben asumir para moverse dentro de un entorno urbano. Esto incluye el pago de pasajes en transporte público, el gasto en combustible, mantenimiento de vehículos particulares, peajes, estacionamientos y el tiempo invertido en el traslado. Desde una perspectiva del bienestar, la economía del transporte se convierte en un factor crítico para la equidad en el acceso a la movilidad, ya que influye en la viabilidad real del desplazamiento y decisiones de movilidad cotidiana.

Estresómetro/ Estresores relacionados con la movilidad

Término que hace alusión a los factores psicosociales asociados a experiencias negativas durante los desplazamientos, que generan estrés, ansiedad, fatiga y malestar emocional. Entre estos estresores se incluyen la congestión vehicular, la impuntualidad del transporte, la inseguridad ciudadana, la incomodidad del viaje, la contaminación y la exposición al ruido.

Políticas de movilidad

Son el conjunto de medidas, planes y regulaciones implementadas por entidades estatales (nacionales, regionales o municipales) con el fin de mejorar el acceso,

eficiencia, sostenibilidad y equidad del sistema de transporte urbano. Estas políticas pueden incluir proyectos de infraestructura, subsidios al transporte público, normativas de tránsito, regulación de servicios de transporte informal y campañas de educación vial.

Capítulo III El arte de investigar: Metodología de la investigación

3.1. Tipo de investigación

La presente investigación corresponde a un trabajo de campo con enfoque cualitativo, el cual se fundamenta en metodologías interpretativas que a través de su proceso de indagación tiene como objetivo la comprensión profunda de los fenómenos en su entorno natural y cotidiano (Sampieri, 2014).

Desde la perspectiva de Sánchez (2019), la investigación cualitativa permite una mejor aproximación intelectual. A medida del avance del estudio, este tipo de investigación resalta su flexibilidad y adaptabilidad para obtener nuevos datos y perspectivas de los participantes que posteriormente son analizados con técnicas como: el análisis temático, la codificación y la categorización con la finalidad de identificar patrones y significados emergentes.

Sampieri (2014) por su parte indica que el enfoque cualitativo reconstruye la realidad de actores, el cual es abordado desde una perspectiva holística donde se considera el “todo” sin reducirlo al estudio de sus partes, destacando la importancia de entender el contexto, pues cada individuo tiene una manera distinta de percibir el mundo.

3.2. Diseño de investigación

Creswell (2014) define al diseño de investigación como aquella guía que contiene planes y procedimientos que permiten alcanzar los objetivos deseados en una investigación.

Existen varios tipos de diseños de investigación cualitativa, siendo el más acorde para esta investigación el diseño fenomenológico, definido por Husserl (2008) como un método que permite captar y describir la esencia de las experiencias a través del *epoché*,

que implica suspender juicios previos para centrarse en las experiencias puras. Asimismo, interpreta el significado de las concepciones y experiencias teniendo presente el contexto del individuo y su relación de este con su entorno (Heidegger, 2009).

Por lo expuesto, esta investigación cuenta con un diseño fenomenológico pues a través de la comprensión de experiencias y significados de los participantes situados en un determinado tiempo y contexto busca identificar, describir, analizar y comprender cómo el capital de motilidad de los estudiantes universitarios incide en su calidad de vida.

Desde el enfoque del Trabajo Social, la elección del diseño fenomenológico resulta coherente porque privilegia las voces, experiencias y significados que los sujetos atribuyen a su realidad cotidiana. Este enfoque permite reconocer al estudiante como protagonista de su propia vivencia, rescatando su experiencia frente a las estructuras sociales que condicionan su movilidad y bienestar. En esta línea, Schutz (1974) y Van Manen (1990) destacan que comprender la experiencia vivida implica reconocer el sentido que las personas otorgan a sus acciones dentro del mundo social. De este modo, la fenomenología se alinea con la mirada humanista y comprensiva del Trabajo Social (Matus, 2010; Cazzaniga, 2018), que busca interpretar las realidades desde la perspectiva de los actores sociales, visibilizando sus desigualdades y promoviendo una lectura crítica que contribuya a la transformación social.

3.3. Población de estudio

Teniendo en cuenta que la población de estudio es un conjunto de todos los casos que coinciden con una serie de especificaciones (Selltiz et al., 1980), la población de esta investigación está conformada por estudiantes entre el 4to y 10mo ciclo

pertenecientes a la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos que cumplan con los criterios de inclusión. Cabe resaltar que aunque esta convocatoria estuvo dirigida a todas las escuelas, no se contó con la participación de estudiantes de la Escuela de Geografía, esta ausencia no responde a un criterio de exclusión, sino a la falta de voluntarios de dicha escuela durante el proceso de recolección de información.

3.4. Muestra

La muestra en investigación cualitativa no se selecciona de manera aleatoria, se elige de forma estratégica a fin de lograr una comprensión profunda y detallada del fenómeno en estudio. Por ello, se empleó un muestreo no probabilístico de tipo intencional, dado que se tuvo acceso directo a la población objetivo.

La convocatoria se realizó a través de un formulario virtual difundido en las redes institucionales de la Facultad de Ciencias Sociales, dirigido a estudiantes de las distintas escuelas profesionales, posterior a ello, en función de las inscripciones recibidas y considerando el principio de confidencialidad, el estudio se llevó a cabo con 30 estudiantes, sin discriminar su lugar de residencia.

3.5. Sujetos de análisis

Resulta pertinente presentar las características principales de los estudiantes entrevistados. En el cuadro a continuación se detalla la distribución por sexo y grupo etario, los cuales fueron organizados en dos principales: 18 a 20 años y 21 a 24 años. Esta clasificación permite identificar patrones generacionales dentro del grupo de entrevistados, sin relacionarlos específicamente con su ciclo académico, dado que los progresos académicos presentan variaciones asociadas a diversos factores. Todo ello permite tener una primera aproximación al perfil de los estudiantes en cuestión:

Tabla 1*Muestra según sexo y edad*

Edad / Sexo	Mujeres	Varones	TOTAL
18 – 20 años	7	5	12
21 – 24 años	9	9	18
TOTAL	16	14	30

Nota: Elaboración propia

Del mismo modo, a continuación, se presentan las características generales de los y las estudiantes entrevistados de la Facultad de Ciencias Sociales. La tabla en cuestión contiene datos como nombre, edad, sexo, carrera profesional, ciclo actual y distrito de residencia actual. Esta sistematización permitirá tener una visión panorámica de los perfiles de los estudiantes y del contexto en el que desarrollan su experiencia universitaria:

Tabla 2*Características generales de los participantes de la investigación*

Nombres	Edad	Sexo	Carrera	Ciclo	Distrito
Anthony	22	M	Historia	8vo ciclo	Callao
Fabiola	23	F	Historia	8vo ciclo	Chaclacayo
Luis	23	M	Historia	4to ciclo	San Miguel
Carlos	23	M	Historia	10mo ciclo	Chorrillos
Daniela	22	F	Trabajo Social	10mo ciclo	Ancón
Alejandro	24	M	Historia	10mo ciclo	San Juan de Lurigancho (SJL)

Stephanie	24	F	Sociología	10mo ciclo	San Martín de Porres (SMP)
Mollie	22	F	Sociología	10mo ciclo	Chorrillos
Crishell	20	F	Sociología	4to ciclo	San Miguel
María Fernanda	20	F	Trabajo Social	6to ciclo	San Martín de Porres (SMP)
Dafne	21	F	Trabajo Social	10mo ciclo	Comas
Mónica	24	F	Trabajo Social	6to ciclo	San Miguel
Lizzet	23	F	Trabajo Social	4to ciclo	Independencia
Gardenia	20	F	Trabajo Social	6to ciclo	Callao
Eva	22	F	Arqueología	10mo ciclo	San Borja
Alejandra	19	F	Arqueología	4to ciclo	Ate
Max	22	M	Arqueología	4to ciclo	Chorrillos
Alex	19	M	Trabajo Social	4to ciclo	Puente Piedra
Daniela	19	F	Trabajo Social	8vo ciclo	Santiago de Surco
Diego	20	M	Arqueología	8vo ciclo	San Martín de Porres (SMP)
Eduardo	23	M	Arqueología	10mo ciclo	Los Olivos
Esther	23	F	Trabajo Social	6to ciclo	Carabayllo

Renzo	21	M	Arqueología	8vo ciclo	San Martín de Porres (SMP)
Matías	21	M	Arqueología	6to ciclo	Chorrillos
Milagros	19	F	Trabajo Social	4to ciclo	Rímac
Nicol	19	F	Antropología	4to ciclo	El Agustino
Renzo	19	M	Antropología	4to ciclo	Pachacamac
Cristhian	24	M	Arqueología	9no ciclo	Los Olivos
Xyomara	19	F	Antropología	5to ciclo	Villa El Salvador
Jesús	20	M	Trabajo social	5to ciclo	San Juan de Lurigancho (SJL)

Nota: Elaboración propia

Asimismo, se sistematizó la información referente a los tiempos de traslado promedio, tanto de ida como de retorno hacia la universidad, según el distrito de residencia. Esta información resulta clave para comprender las condiciones de tiempo/espacio que enfrentan día a día los estudiantes e identificar las posibles desigualdades en el acceso y movilidad dentro de su localidad.

Tabla 3

Muestra según distrito y tiempo de traslado

Nombre	Distrito	Tiempo solo ida	Tiempo ida y vuelta
Anthony	Callao	20 – 25 min	40 – 50 min
Fabiola	Chaclacayo	2:30 h – 3 h	5 h – 6 h
Luis	San Miguel	20 – 30 min	40 min – 1 h
Carlos	Chorrillos	2 h – 2:30 h	4 h – 5 h

Daniela	Ancón	2:30 h – 3 h	5 h – 6 h
Alejandro	San Juan de Lurigancho (SJL)	2 h – 2:30 h	4 h – 5 h
Stephanie	San Martín de Porres (SMP)	45 min – 1 h	1:30 h – 2 h
Mollie	Chorrillos	1:30 h – 1:45 h	3 h – 3:30 h
Crishell	San Miguel	15 – 20 min	30 – 40 min
María Fernanda	San Martín de Porres (SMP)	1 h	2 h
Dafne	Comas	1:30 h – 2 h	3 h – 4 h
Mónica	San Miguel	1 h	2 h
Lizzet	Independencia	2:30 h – 3 h	5 h – 6 h
Gardenia	Callao	30 min	1 h
Eva	San Borja	1:30 h – 2 h	3 h – 4 h
Alejandra	Ate	1:30 h – 2 h	3 h – 4 h
Max	Chorrillos	2 h	4 h
Alex	Puente Piedra	2 h – 3 h	4 h – 6 h
Daniela	Santiago de Surco	2:30 h – 3 h	5 h – 6 h
Diego	San Martín de Porres (SMP)	1 h – 1:30 h	2 h – 3 h
Eduardo	Los Olivos	40 min – 1 h	1:20 h – 2 h
Esther	Carabayllo	1:30 h – 2 h	3 h – 4 h
Renzo	San Martín de Porres (SMP)	1:30 h – 2:30 h	3 h – 5 h

Matías	Chorrillos	1:30 h	3 h
Milagros	Rímac	1 h – 2 h	2 h – 4 h
Nicol	El Agustino	1:30 h – 2:30 h	3 h – 5 h
Renzo	Pachacamac	1:30 h – 2 h	3 h – 4 h
Cristhian	Los Olivos	1 h	2 h
Xyomara	Villa El Salvador	2:30 h – 3 h	5 h – 6 h
Jesús	San Juan de Lurigancho (SJL)	1:30 h – 1:40 h	3 h – 3:20 h

Nota: Elaboración propia

Cabe resaltar que los tiempos de desplazamiento y la ubicación geográfica de los estudiantes presentan una notable variabilidad, del mismo modo, es importante reconocer que las experiencias de movilidad se encuentran atravesadas por condiciones sociales diferenciadas; de hecho, las brechas de género, la desigualdad económica, el vivir en las periferias de Lima o ahora llamadas Lima norte, Lima sur, etc, configuran escenarios de vulnerabilidad que influyen en la capacidad real de los estudiantes para desplazarse de forma segura, oportuna y digna. Desde el Trabajo Social, este enfoque permite comprender cómo la movilidad urbana reproduce desigualdades estructurales y cómo estas condiciones impactan en el derecho a la educación, bienestar y equidad en el acceso a oportunidades de calidad. Estos aspectos, si bien se exponen de manera descriptiva, adquieren mayor relevancia analítica al momento de examinar cómo el capital de motilidad de los estudiantes incide en su calidad de vida, lo cual será abordado en los apartados de resultados y discusión.

3.6. Criterios de Inclusión

En primera instancia, se tomarán criterios de inclusión y exclusión para participar en la investigación.

Criterios de Inclusión:

- Alumnos que pertenezcan a la Facultad de Ciencias Sociales de la UNMSM.
- Alumnos entre 18 y 24 años.
- Alumnos que pertenezcan de 4to a 10mo ciclo.
- Alumnos que deseen participar de la investigación de manera voluntaria.

Criterios de Exclusión:

- Alumnos que no pertenezcan a la Facultad de Ciencias Sociales de la UNMSM.
- Alumnos mayores de 24 años.
- Alumnos de postgrado y/o egresados de la UNMSM.
- Alumnos que del 1er, 2do o 3er ciclo.

3.7. Variables

El presente estudio se orienta a explorar la relación entre el capital de motilidad y la calidad de vida de los estudiantes universitarios, considerando que ambos conceptos se articulan en contextos de movilidad cotidiana, acceso a recursos y desarrollo personal. A continuación, se describen las variables centrales que guiaron el proceso de recolección y análisis de datos:

3.7.1. Calidad de vida

Se entiende como un estado de satisfacción general, asociado al bienestar físico, material, social, emocional y al desarrollo personal del individuo (Ardila, 2023; Organización Mundial de la Salud [OMS], 1994). Esta variable se abordó desde un enfoque multidimensional, que reconoce tanto los aspectos objetivos (condiciones materiales, recursos) como subjetivos (percepciones, emociones) que configuran la experiencia vital de los estudiantes.

Las dimensiones consideradas fueron el bienestar físico, bienestar material, bienestar social, bienestar emocional, así como las oportunidades de desarrollo y actividad, lo que permitió comprender de manera integral las percepciones de los participantes sobre su calidad de vida en contextos urbanos y educativos.

3.7.2. Capital de motilidad

Hace referencia a los recursos, habilidades y capacidades que poseen los individuos para movilizarse, acceder a oportunidades y gestionar su movilidad dentro del entorno (Kaufmann, 2004; Regalado, 2020). En este estudio, se analizó como un factor que incide tanto en el acceso a recursos urbanos, educativos y sociales, como en la capacidad de los estudiantes para planificar, decidir y actuar estratégicamente en función de sus trayectorias personales.

Se consideraron tres dimensiones: accesibilidad, competencias individuales y proyectos personales vinculados al desarrollo y a la movilidad.

Cabe señalar que, debido al enfoque cualitativo del presente estudio, las variables y sus respectivos indicadores no se aplicaron como instrumentos rígidos ni cuantificables. En su lugar, funcionaron como referentes conceptuales y temáticos que orientaron el diseño de la guía de entrevistas y la organización de los hallazgos en el análisis de contenido. Esta estrategia se enmarca en los postulados de Hernández, Fernández y Baptista (2014) y Flick (2015), quienes sostienen que en estudios cualitativos los indicadores deben funcionar como guías flexibles para comprender los fenómenos en su contexto, respetando la riqueza de los discursos y significados contruidos por los participantes.

Para una visión más detallada del proceso de operacionalización, se incluye la Matriz de operacionalización de variables en el Anexo A.

3.8. Técnicas e instrumentos de investigación

Para el presente estudio, se empleó como técnica principal la entrevista semiestructurada, debido a su capacidad para explorar en profundidad las experiencias y significados que los estudiantes atribuyen a su calidad de vida en relación con su capital

de motilidad. Esta técnica permite una conversación flexible, guiada por temas clave, pero abierta a nuevas ideas que puedan emerger durante la interacción (Taylor y Bogdan, 1987).

La entrevista semiestructurada resultó especialmente útil para abordar dimensiones subjetivas como la percepción de accesibilidad, la satisfacción con el transporte y las limitaciones personales o estructurales en la movilidad cotidiana. Esta técnica se ajusta al enfoque cualitativo, donde el objetivo no es generalizar, sino comprender a profundidad la diversidad de experiencias de los participantes.

El instrumento utilizado fue una guía de entrevista (Anexo B), elaborada a partir del objetivo general del estudio, objetivos específicos y las variables operacionalizadas. Esta guía fue diseñada con un lenguaje accesible para estudiantes universitarios de una institución pública, teniendo en cuenta su contexto social, económico y académico. Antes de su aplicación formal, se llevó a cabo una prueba piloto con el objetivo de evaluar la claridad, coherencia y pertinencia de las preguntas, lo que permitió realizar ajustes mínimos para mejorar su comprensión.

Las entrevistas fueron realizadas de manera virtual a través de la plataforma Google Meet, lo que facilitó la participación de los 30 estudiantes, quienes se conectaron desde diversos entornos (hogares, centros de trabajo, espacios compartidos). Las sesiones fueron grabadas con autorización previa, y posteriormente transcritas mediante la herramienta de Word, la cual permitió cargar los audios y generar un borrador de transcripción. Cada entrevista fue revisada manualmente para garantizar la fidelidad del contenido.

La información obtenida fue analizada mediante un enfoque cualitativo, identificando patrones temáticos y dimensiones emergentes que aportaran a la comprensión integral del fenómeno estudiado. Esta estrategia permitió contrastar

experiencias comunes entre los participantes, así como reconocer particularidades individuales relevantes.

Capítulo IV Ecos del estudio: Interpretación y discusión de resultados

4.1. Interpretación de resultados

4.1.1. *Desafíos físicos en tiempos universitarios: lo físico también pesa*

El bienestar físico significa un punto clave dentro de la calidad de vida de los estudiantes, ya que involucra hábitos relacionados con su actividad física, tiempos de descanso, alimentación y entorno en el que se desenvuelven que permiten o no llevar una vida equilibrada entre lo académico y lo físico; en los hallazgos encontrados en cuanto a la percepción de la salud en general de los estudiantes se reveló que este indicador se ve afectado por el estilo de vida de cada estudiante y enfermedades que limitan desarrollar sus actividades diarias.

"Yo tengo varias enfermedades la verdad e implica bastante lo que es mi desenvolvimiento, yo tengo ovarios poliquísticos, pero es un poco grave porque son más de 50 quistes en mis ovarios (...) también tengo lumbalgia y otra cosita más" (Lizzet, 4to ciclo, Independencia)

Así también desarrollarse en un entorno con condiciones climáticas adversas, como la humedad constante y presencia de polvo agrava los problemas respiratorios y alérgicos, aumentando nuevas afecciones en su salud física.

"Bueno, yo de por sí tengo alergias, rinitis... justo estas últimas semanas en el último ciclo me descubrí un problema en la columna." (Eva, 10mo ciclo, San Borja)

"Ya no tengo vesícula, tengo muchas alergias más que nada el tema nasal por el polvo, a nivel psicológico, tengo estrés postraumático y ansiedad generalizada" (Gardenia, 6to ciclo, Callao)

“Quizás un poco problemas respiratorios en general, porque el clima en Lima está horrible y quizás con un poco de sobrepeso.” (Esther, 6to ciclo, Carabayllo)

También se evidencia que, en diversos casos, el bienestar físico de los estudiantes se ve relegado por la exigencia académicas, estudiantes priorizan sus responsabilidades universitarias por encima de su alimentación, lo que se deriva en consecuencias como enfermedades como gastritis, esta situación no solo impacta en su rendimiento diario, sino que también genera desgaste físico y emocional que repercute en su calidad de vida.

"Sí me enfermé con la garganta, de hecho, ya me había curado, pero de la nada me volvió a dar y estoy, así como que con tos bastante compulsiva y muy aparte de eso tengo el tema de la gastritis" (Stephanie, 10mo ciclo, SMP)

"Tengo gastritis porque muchas veces se activa en parciales o finales, pero es manejable porque es emocional, entonces trato de estar tranquila esos días para que no me afecte tanto a la salud." (Daniela, 8vo ciclo, Santiago de Surco)

"Creo que me he sentido muy cansado y agobiado, a veces el horario llega a ser hasta tarde. Mi alimentación tampoco es tan variada, no me alimento correctamente, me he estado sintiendo muy decaído, no hago mucho ejercicio." (Renzo, 4to ciclo, Pachacamac)

El capital de motilidad también influye significativamente en la calidad de vida de los estudiantes, puesto que la congestión vehicular diaria y los largos tiempos de traslado no solo generan desgaste emocional, sino que también afectan su salud física, entre las respuestas más comunes se encuentran dolores de espalda, migraña y casos de lumbalgia, situaciones que se agravan por la incomodidad que presentan durante los viajes y trayectos prolongados.

Lo que sí, emmm, tiendo a sufrir mucho de migrañas, entonces todo lo que me pueda afectar, ruidos fuertes, cosas así en mi día a día a veces inciden en que tenga una o más migrañas durante los días. (Mónica, 6to ciclo, San Miguel)

Viajar en buses pequeños y en malas condiciones incrementan las molestias físicas en muchos estudiantes, especialmente en quienes ya presentaban dolencias previas, Eva es un claro ejemplo de ello:

"El dolor incluso a mí se me incrementa cuando estoy sentada y cuando estoy parada, cuando frena el carro se me descoloca todo y causa más dolor." (Eva, 10mo ciclo, San Borja)

Por su lado, Lizzet asegura que los tiempos prolongados agravan su lumbalgia, debido a la falta de movimiento y posturas mantenidas por mucho tiempo:

"paso mucho tiempo sentada o parada y eso afecta mi columna" (Lizzet, 4to ciclo, Independencia)

De manera similar, varios entrevistados comparten cómo el hacinamiento y la carga que lleva diariamente generan incomodidad en sus trayectos y afectan su bienestar físico de manera constante:

Sí, descubrí que ahora me duele la rodilla y la espalda, aunque no paso tanto tiempo, pero digamos que, ¡ay mi carro va lleno!, entonces yo voy con mi mochila y mi lonchera como te dije y estar parada más de 1 hora, es horrible, horrible, la espalda, mis hombros me duelen... A mí me duelen los hombros, yo tengo problemas del hombro por culpa de estar así, es horrible. (María Fernanda, 6to ciclo, SMP)

"A veces cuando hay mucho tráfico y estoy demasiado tiempo en el bus, ya como que me empiezan a doler las piernas, me quiero parar, me quiero estirar las piernas" (Mollie, 10mo ciclo, Chorrillos)

En mi caso, el hecho de estar tanto tiempo atorada en el tráfico, lo que ha hecho es que siento que de alguna manera me he vuelto más sensible a los sonidos, entonces yo siempre que salgo tengo que ir en carro, tengo que ir con audífonos. (Daniela, 10mo ciclo, Ancón)

Atravesar enfermedades durante la etapa universitaria no solo involucra malestares físicos, sino también una serie de limitaciones emocionales y académicas que obstaculizan el rendimiento y estabilidad de los estudiantes, aunque la mayoría de los casos no han sido de gravedad, debido a que al ser jóvenes logran recuperarse con relativa rapidez, los testimonios recogidos evidencian que estos hechos afectan significativamente en el bienestar integral de los estudiantes, dado que la combinación entre la sobrecarga académica, tiempos limitados de descanso, una alimentación desordenada, entre otros, podría agravar estos episodios.

Crishell, por ejemplo, relató cómo los síntomas de la anemia le causaban dolor de cabeza, mareos, cansancio, afectando su desempeño en el trabajo y la universidad:

Me daba mucho dolor de cabeza y me sentía mareada y cansada y pues el mes pasado estábamos en finales entonces sí era como que un poco fuerte porque tenía que ir al trabajo, tenía que estudiar cuando me sentía muy mal. (Crishell, 4to ciclo, San Miguel)

Cuando Max se enferma de gripe, puede faltar a clases si los síntomas son fuertes, pero esto no ocurre con frecuencia:

"Puede que haya faltado algunas clases, dependiendo qué tan grave estaba. Sin embargo, no ha sido mucho el caso." (Max, 4to ciclo, Chorrillos)

Por su lado, Daniela menciona que su gastritis emocional ha afectado su desempeño en la universidad, especialmente en el quinto ciclo, cuando sufrió un desmayo por estrés debido a problemas de organización. Sin embargo, con el tiempo ha aprendido a manejarlo mejor.

"Recuerdo una vez que me enfermé y me desmayé por estrés, entonces fue por una situación de organización, porque un docente dejó una actividad de último minuto y no supe cómo organizar mis tiempos y mi cuerpo reaccionó así" (Daniela, 8vo ciclo, Santiago de Surco)

A nivel de energía y vitalidad, varios de los estudiantes entrevistados manifiestan sentirse constantemente cansados, con poca energía y fuerza para realizar sus actividades académicas y personales, lo cual se vincula directamente a factores como el descanso insuficiente, una alimentación desordenada y exigencias académicas.

Por ejemplo, Carlos reconoce sentir mayor energía al mediodía, que es cuando realiza sus actividades académicas, por las noches prefiere descansar o dedicarse al entretenimiento:

"Lo peor de ser estudiante es que el horario de sueño no es regular...Intento regularlo, pero no duermo tan bien como quisiera...Me desvelo sobre todo en los últimos días de entrega o cuando me sobre exijo estudiando." (Carlos, 10mo ciclo, Chorrillos)

Por su lado, Anthony se siente con más energía en la mañana, pero en la tarde experimenta una transición hacia el cansancio y por la noche, su fatiga le impide concentración:

"En la noche siento que ya no comprendo bien lo que leo, entonces dejo el libro y pongo música." (Anthony, 8vo ciclo, Callao)

Diego manifiesta que su descanso es irregular y dependiente de la carga académica que pueda presentar, durante el inicio del ciclo mantiene cierta estabilidad, pero en periodos de parciales y finales su sueño se ve afectado gravemente afectado:

"Dormía 2 horas y media, lamentablemente hay cursos que no puedes volver a llevar en verano, no es la facilidad que te puede dar San Marcos" (Diego, 8vo ciclo, SMP)

El impacto de esta falta de sueño es significativo, puesto que reduce su energía diaria y afecta su rendimiento tanto en lo académico como en sus actividades extracurriculares, de la misma manera, Eduardo y Luis, se encuentran totalmente agotados:

"En la mañana hasta antes del almuerzo, estoy full, por el mismo hecho de que estoy trabajando, pero ya en la tarde se me hace muy pesado hacer las cosas. Para la noche llego sin energía, sin nada." (Eduardo, 10mo ciclo, Los Olivos)

"Llegaba cansado. A veces tenía planeado terminar un trabajo y me quedaba dormido." (Luis, 4to ciclo, San Miguel)

Un factor que contribuye en la sensación de fatiga física y mental en los estudiantes es el regreso nocturno en el transporte público, dado que muchos regresan en condiciones incómodas, además representa un reto adicional por el cansancio acumulado a lo largo del día:

"Post almuerzo me entraba algo de sueño, algo de cansancio, ya hasta que venía a mi casa, a veces en el carro me he quedado dormido, cansado, por el mismo esfuerzo que hacía." (Matías, 6to ciclo, Chorrillos)

Estos testimonios evidencian el impacto de la rutina universitaria en la vialidad de los estudiantes, a que no solo se desgaste físico constante, sino también se ve comprometido su rendimiento general, la acumulación de cansancio diario sumado a la presión académica y la falta de un óptimo descanso, termina afectando su bienestar físico y limita sus posibilidades de desenvolverse en otros ámbitos personales.

Sumado a ello, la capacidad para realizar actividades cotidianas, en varios casos, se ve afectada por las limitaciones físicas o el agotamiento que experimentan los estudiantes universitarios, aunque muchos de ellos intentan llevar sus rutinas académicas de la mejor manera, cuando pasan episodios de estrés o enfermedades, se ven obligados a dejar ciertas tareas del día a día o las realizan con ciertas dificultades, ello no solo interfiere en su productividad, sino también generan frustración, ya que su cuerpo no responde con la misma energía y disposición.

Eva manifiesta que su Lumbalgia y rinitis afectan su día a día, especialmente en el transporte y en clase, debido a que debe levantarse frecuentemente para aliviar el dolor:

"Este último ciclo, luego ya con los dolores fuertes en las clases mismas, tengo que cada cierto tiempo pararme para caminar." (Eva, 10mo ciclo, San Borja)

Lizzet también presenta una rutina exigente, que implica esfuerzo físico desde temprano, dado que debe apoyar a su madre, quien es ambulante, pese a las complicaciones físicas por las enfermedades que padece, se ve obligada a apoyar en casa, pues es la mayor:

Siempre tenía la rutina de levantarme temprano a bajar los baldes de mi mamá, es ambulante, entonces bajo a la esquina las ollas y es bajar todas las escaleras de la punta hasta abajo y de ahí una moto que te lleva hasta el trabajo de mi mamá y luego vender un rato, cortar los panes e ir a la universidad es agotador. (Lizzet, 4to ciclo, Independencia)

También se ve con frecuencia que varios estudiantes no priorizan el cuidado de su alimentación, entre el apuro por llegar a clases, cumplir con sus actividades y estudiar para sus exámenes hacen que, en muchos casos, no se den el tiempo para comer o hacerlo conscientemente, incluso muchos de ellos omiten sus comidas.

El caso de Dafne representa ello, puesto que su gastritis y los tiempos de traslado le impiden alimentarse bien y a tiempo:

A veces con el tema de los horarios, me hace correr desde mi casa, yo vivo en comas, ¿no?, entonces me demoro, 1:30 h o incluso 2 horas para llegar a la Universidad, los tiempos no me dan como para almorzar y a la vez llegar a clases o comer bien. (Dafne, 10mo ciclo, Comas)

A todo ello se le suma el desgaste que representa movilizarse en transporte público con estructuras poco óptimas, esto representa un reto adicional con el que deben lidiar los estudiantes, lo que intensifica el malestar físico, fatiga y energía para realizar otras actividades.

Sí este dolor de espalda, cabeza y fatiga, porque en un transporte público no vas sentado muchas veces, depende de si es hora punta o no, entonces, si es que estás muy cansado porque has tenido clases muy temprano o por lo que sea, pues eres joven, a los jóvenes no suelen dar asiento. Muy pocas veces te dan asiento y al final cuando estás en el transporte público en hora punta, vuelves a tu alrededor y te das cuenta de que todo el mundo está cansado, y todo el mundo está esperando a sentarse, entonces, simplemente te toca aguantar hasta que llegas a una cierta parte donde todo el mundo baja. (Crishell, 4to ciclo, San Miguel)

"Por el hecho de que uno está mucho tiempo en el bus, a veces no hay ni asiento para sentarte, tienes que estar a veces 1 hora u 1:30 h parado, llegas a casa súper cansado, con dolor, todo mal." (Daniela, 8vo ciclo, Santiago de Surco)

Estas experiencias dejan constancia que, aunque se presume de total vitalidad a las personas jóvenes, la realidad es que el constante desgaste por los traslados prolongados y en condiciones incómodas termina por agotar sus energías, generando una necesidad urgente de descansar al llegar a casa, negándole la posibilidad de realizar alguna actividad personal o académica porque ya no tienen energía ni tiempo para realizarlas.

Se evidencia un claro deterioro progresivo en el bienestar físico de los estudiantes a causa del traslado diario que se intensifica gracias a la caótica ciudad en la que cursan sus estudios superiores, la cual es conocida por el precario sistema de transporte.

Un grupo de estudiantes, tienen muy identificada esta problemática, pues no puede creer la cantidad de tiempo que le destina a su motilidad diariamente:

Yo la vez pasada hablaba con mi mamá y le decía que al día yo el día viajo 5 horas, yo salgo de una semana aproximadamente 5 días a la semana, o sea, son 25 horas por cada semana que pasa, yo pierdo un día de mi vida solo transportándome... Entonces en 1 año hay más de 50 semanas, por ende, pierdo como dos meses de mi vida por cada año de mi vida en transporte, le dije, entonces todo el tiempo que yo me he transportado a la universidad, al menos un ciclo he estado solo en el carro, 6 meses de mi vida que pude haberlo aprovechado en otra cosa que no hice porque tengo que estudiar en una universidad pública por temas económicos y porque siempre quise estar en San Marcos y porque vivo en Ancón, entonces mi cruz. (Daniela, 10mo ciclo, Ancón)

"Por ejemplo, cuando ya se hace de tarde el tráfico aumenta, no te miento, 2 horas era demasiado. Yo estaba ahí, con la gente apretada, con todos los olores, dolor de cabeza... ¡Ay, ya me desmayaba! " (Milagros, 4to ciclo, Rímac)

Vivo lejos, estoy a 2 horas de la Universidad, muchas veces tengo que estar demasiado tiempo en el transporte público e incluso más tiempo estoy en el transporte público que en las clases, lo cual llega a ser un detonante estresante. (Daniela, 8vo ciclo, Santiago de Surco)

Ellos reflejan la frustración de muchos estudiantes, lamentablemente ella solo encuentra oportunidades educativas y su futuro profesional muy lejos de su distrito, por lo que se ven obligados a invertir grandes cantidades de tiempo en desplazamientos diarios. Al mencionar “tiempo perdido” evidencian que no solo se trata del sacrificio diario que realizan, sino también una crítica al sistema de transporte actual, que no ofrece las condiciones dignas ni eficientes para quienes, como ellos, deben buscar sus oportunidades a ese costo para hacer valer su derecho a la educación.

4.1.2. La experiencia universitaria como un desafío material

A lo largo de la experiencia universitaria, muchos estudiantes enfrentan una serie de retos relacionados a su bienestar material, ya que es uno de los puntos clave que influyen en su calidad de vida, tener condiciones económicas óptimas aliviana de cierta forma la dinámica educativa, pues tener un respaldo fijo atenúa la preocupación por costos asociados a materiales de estudio, transporte diario y alimentación; sin embargo, la realidad de muchos jóvenes es variable y ello trae consigo necesidades que cubrir y priorizar antes que lo académico.

Bajo ese contexto, la categoría de bienestar material refleja un panorama complejo en el que las limitaciones y preocupaciones económicas son parte de los entrevistados, dado que en su mayoría el acceso a recursos básico es adecuado y logran cubrir sus necesidades básicas con esfuerzo; sin embargo, la insatisfacción y la falta de recursos adicionales, en su mayoría suntuarias, generan una sensación de inconformidad, evidenciando que el bienestar material no solo está ligado a cubrir lo esencial, sino también a aquello que simboliza el disfrute, recreación y recompensa.

En el recojo de testimonios de los estudiantes, un grupo significativo expresó la dependencia económica hacia sus padres, para muchos de ellos este respaldo familiar representa un ancla que sostiene su vida universitaria, permitiéndoles centrarse más en sus estudios.

Por ejemplo, estos estudiantes perciben cierta estabilidad económica, pues su situación está resuelta gracias a su familia, lo que les permite tener mayor libertad para tomar decisiones académicas y personales sin la presión de trabajar:

“Actualmente vivo con mis papás y ellos, felizmente, me cubren mis gastos. Entonces sí, no tengo problemas en este ámbito.” (Eva, 10mo ciclo, San Borja)

“Mmm estable... porque mis papás trabajan y yo pues todavía sigo en sus manos... digamos que es estable.” (María Fernanda, 6to ciclo, SMP)

“Actualmente yo consideraría que estoy en una situación bastante privilegiada gracias a mi madre” (Mollie, 10mo ciclo, Chorrillos)

“Yo considero que es estable... me encuentro bastante dependiente de mis padres para poder solventar los gastos...” (Anthony, 8vo ciclo, Callao)

“Mis padres me apoyan, tengo esa facilidad... Ellos ven la manera de solventar los gastos cuando tengo viajes por la carrera.” (Renzo, 8vo ciclo, SMP)

Este tipo de respaldo económico puede representar tranquilidad frente a los gastos diarios, pero también pueden generar una sensación de culpa o presión, principalmente cuando los recursos familiares son limitados y son conscientes del esfuerzo que implica su sostenimiento.

A pesar de ello, esta realidad no es la de todos los jóvenes, para algunos no existe un respaldo económico sólido y los obliga a trabajar para cubrir sus propios gastos, este esfuerzo es un reto adicional que puede afectar directamente su bienestar, ya que deben lidiar con exigencias laborales, académicas y personales, trayendo consigo un menor tiempo de descanso, bajo rendimiento académico y desorden en su alimentación.

Lizzet describe su situación económica como deficiente, lo que marca un escenario de precariedad:

“Muy deficiente, yo considero que sí... no tengo PC, todo lo hago por celular y tengo que ir a la casa de mi novio para poder hacer tareas, y ese también es otro gasto...” (Lizzet, 4to ciclo, Independencia)

La falta de recursos básicos y la imposibilidad de contar con herramientas esenciales para sus estudios intensifican la sensación de inseguridad económica, por su lado, Alejandro no tiene un ingreso fijo y depende de trabajos ocasionales:

“Muy grave, porque no consigo trabajo, mis padres también dependen de que yo consiga trabajo para apoyarles en la casa.” (Alejandro, 10mo ciclo, SJL)

Esther vive una situación similar, aunque trabajan sus ingresos no logran cubrir sus propios gastos, generando altos niveles de estrés vinculado al dinero, ello se acrecienta por la amenaza legal de perder su vivienda:

Horrible. Actualmente estoy trabajando porque tengo que pagar el viaje al Congreso...Tenemos problemas con la casa porque parece que la vamos a perder...A veces alcanza y otras no, depende mucho de las maravillas que haga mi mamá con el dinero. (Esther, 6to ciclo, Carabayllo)

Cristhian reconoce que su situación económica no es estable, sus ingresos son limitados y no alcanzan a cubrir sus gastos personales, lo cual le genera una sensación de insuficiencia:

“Actualmente mi situación económica no es estable... trabajo por time... no es que tenga un trabajo que cubra todos los gastos.” (Cristhian, 9no ciclo, Los Olivos)

Estos testimonios evidencian los contrastes existentes entre los estudiantes que cuentan con una base económica estable y aquellos que deben esforzarse por construirla por sí mismos, lo cual revela una brecha significativa en la experiencia universitaria. Esta diferencia muestra que el bienestar material no depende únicamente del esfuerzo individual, sino también del contexto familiar y social en el que cada estudiante se desenvuelve. En este sentido, cursar estudios universitarios no solo implica dedicación académica, sino también la capacidad de adaptarse, resistir y afrontar un sistema que no brinda las mismas oportunidades a todos.

Otro aspecto relevante se relaciona con las condiciones de vivienda de los estudiantes, ya que la calidad de vida no se limita a contar con un techo donde dormir, sino que implica disponer de un espacio adecuado para estudiar, descansar y encontrar estabilidad emocional. Por ello, resulta esencial considerar la infraestructura, el acceso a servicios básicos y la disponibilidad de un entorno personal y privado, factores que inciden directamente en su bienestar cotidiano.

Muchos de los entrevistados compartieron cómo la experiencia con sus viviendas significa comodidad y tranquilidad, ya que es un entorno que les permite concentrarse y descansar adecuadamente, lo que representa un factor de equilibrio que contribuye en su bienestar diario

“Justamente cuando nos mudamos acá, pude tener un cuarto propio... me puedo desarrollar tranquila para mis clases y cosas así.” (Mónica, 6to ciclo, San Miguel)

“Mis papás sí se esforzaron bastante para que nosotros nos sintamos cómodos... yo tengo mi propio espacio para hacer mis estudios... mi dormitorio está más atrás... estoy tranquila, es muy cómodo.” (María Fernanda, 6to ciclo, SMP)

“La vivienda es alquilada y cuenta con todo, todo está en muy buen estado y no hay nada que mejorar la verdad.” (Mollie, 10mo ciclo, Chorrillos)

“Todos los miembros de mi familia tienen cuarto propio [...] cada uno tiene su espacio y creo que está bien.” (Daniela, 8vo ciclo, Santiago de Surco)

Estos testimonios reflejan un punto es común importante que es la presencia de un espacio propio y cómodo dentro del hogar, lo que brinda una sensación de seguridad y tranquilidad en la vida universitaria, contar con un entorno adecuado no solo facilita las actividades académicas, sino la vida en general, evidenciando que una vivienda en condiciones óptimas es el soporte base para la vida académica; sin embargo, no todos tienen las mismas condiciones de vivienda, un grupo significativo de estudiantes mencionan no tener un espacio propio, compartir habitaciones, vivir en zonas con ruidos constantes, humedad e inseguridad, generando situaciones de incomodidad e inestabilidad que terminaría por afectar su rendimiento académico, dentro de los más relevantes se encuentra el caso de Gardenia, quien expresa una insatisfacción con su vivienda, la necesidad de compartir su habitación limita su comodidad y privacidad:

“Lo único que pediría de mi casa es un cuarto para mí... Siento que en mi cuarto yo podría expresar todos mis sentimientos, dibujaba plantas, flores...” (Gardenia, 6to ciclo, Callao)

Una situación similar sucede con Lizzet, quien menciona vivir en condiciones precarias, no percibe su vivienda como digna ni como espacio adecuado para estudiar y desarrollarse.

“No tengo un espacio para mí, yo duermo con mi abuela... mi hermana duerme con mi mamá en una sola cama... mi papá duerme como en un sillón... no considero que sea una vivienda digna.” (Lizzet, 4to ciclo, Independencia)

Por su lado, Dafne muestra una satisfacción parcial con su vivienda, si bien tiene un cuarto propio, lo que significa un logro importante para su bienestar; aún no cuenta con la infraestructura para tener una vivienda segura, lo que le genera temor ante fenómenos naturales adicionales a los problemas de humedad que ya presentan sus paredes:

“Yo tengo un cuarto solo para mí, pero igual ha sido un añadido reciente... igual hay ciertas cosas... por la humedad como que se van rompiendo un poco.” (Dafne, 10mo ciclo, Comas)

Alejandro también expresa insatisfacción total con su vivienda:

“Me gustaría cambiarlo todo, pero lamentablemente no se puede, por necesidades económicas e incluso familiares.” (Alejandro, 10mo ciclo, SJL)

Ello evidencia la falta de un espacio habitable adecuado limita su calidad de vida y su posibilidad de autodesarrollo, de alguna manera se ve limitado por la calidad de la misma, reforzando la sensación de vulnerabilidad como es el caso de Alex:

“Estamos teniendo problemas con el techo, prácticamente creo que ya se va a caer.” (Alex, 4to ciclo, Puente Piedra)

Estos testimonios dejan en evidencia que el espacio en el que uno se desenvuelve es crucial para el desarrollo personal y académico de cada estudiante, si no gozan de comodidad, seguridad ni privacidad, pasa a ser un obstáculo más en la experiencia universitaria. Una vivienda precaria no solo limita las condiciones para estudiar adecuadamente, sino que va más allá, desde dormir mal, hasta vivir en constante preocupación demostrando su gran desventaja frente a quienes cuenta con un entorno óptimo, que visto desde este punto no debería considerarse como un privilegio, sino como una condición básica y necesaria para el pleno desarrollo de cualquier estudiante.

Un aspecto adicional, pero igualmente relevante, es el distrito de residencia de los estudiantes, pues este influye directamente en su calidad de vida al condicionar factores como la seguridad, la accesibilidad, la infraestructura y el entorno social. Dichos elementos pueden impactar positiva o negativamente en su bienestar cotidiano.

Varios estudiantes manifestaron experiencias marcadas por la inseguridad ciudadana, situación que limita su libertad de desplazamiento y genera una sensación constante de vulnerabilidad. Por ejemplo, Eduardo considera que su distrito es funcional, pero la inseguridad es el principal punto débil:

“Hoy en día, la seguridad... creo que es el único punto que cambiaría.”

(Eduardo, 10mo ciclo, Los Olivos)

“Hay robos, que de una u otra forma afecta... da miedo...” (Renzo, 8vo ciclo, SMP)

“Definitivamente necesita mejoras en cuanto a la seguridad... venta de droga... hay muchas cosas que se pueden mejorar.” (Milagros, 4to ciclo, Rímac)

“No cumple con todas mis expectativas... hay varios aspectos que mejorar: seguridad, higiene, áreas verdes, tránsito... la misma sociedad.” (Nicol, 4to ciclo, El Agustino)

Lo mencionado evidencia que, para muchos estudiantes, su entorno residencial no representa un espacio seguro ni estable, sino un lugar que incrementa la sensación de vulnerabilidad y reduce su bienestar. En consecuencia, el distrito de residencia debe considerarse un componente clave del bienestar integral, ya que influye tanto en la percepción de seguridad como en la movilidad cotidiana y el acceso a recursos comunitarios esenciales.

Otro aspecto relevante dentro del bienestar material es el acceso a recursos básicos y la percepción de suficiencia que los estudiantes tienen respecto a estos en su vida diaria. Elementos como el agua, la luz, el gas, el internet o la carencia de ellos ejercen un impacto directo en la rutina universitaria. Afortunadamente, la mayoría de los entrevistados señaló contar con estos servicios de manera regular, lo que les permite cubrir sus necesidades esenciales y mantener un ritmo de vida estable.

A este conjunto se suma el transporte, que, aunque no se provee dentro del hogar, constituye un gasto fijo indispensable para la mayoría, condicionando la movilidad diaria hacia la universidad y, con ello, su acceso a oportunidades académicas.

En esa misma línea, los estudiantes también compartieron sus percepciones sobre la suficiencia de posesiones personales; es decir, aquellos recursos con los que cuentan en su día a día, esta percepción de suficiencia va más allá de lo material, ya que también tiene que ver con el confort, la dignidad y posibilidad de desenvolverse sin sentir carencias marcadas. Aunque varios universitarios mencionaron constar con lo necesario su rutina diaria, también se visualizó que no todos se encuentran conformes.

Dafne, por ejemplo, considera que con más recursos su vida sería más cómoda, aunque reconoce tener lo esencial, también percibe carencias que afectan la calidad de su espacio:

“Más recursos sería un poco más cómodo... hay ciertos problemas... cuando las paredes por la humedad como que se van rompiendo...” (Dafne, 10mo ciclo, Comas)

Por su parte, María Fernanda expresa sus deseos de mejorar herramientas de estudio:

“Tengo mi laptop que es mi herramienta de trabajo... pero igualmente quisiera otra cosa como un iPad, una Tablet... pero al mismo tiempo pienso que no, pues, por el mismo hecho que es peligroso.” (María Fernanda, 6to ciclo, SMP)

Daniela reconoce que las necesidades van evolucionando y ya no se siente completamente conforme con lo que posee:

“Siento que también conforme vas creciendo, vas aspirando a más cosas y te vas creando más necesidades.” (Daniela, 22 años, 10mo ciclo, Ancón)

Así también, Renzo muestra amplio interés en mejorar tanto académica como económicamente:

“Mi situación es normal... no tengo tantas dificultades. Pero tampoco es algo relativamente cómodo para mí estar así... necesito mejorar constantemente.” (Renzo, 4to ciclo, Pachacamac)

Varios expresaron el deseo de tener más recursos que les permitan acceder a mejores comodidades y experiencias en búsqueda de un bienestar pleno, debido a que el deseo de mejora y tener una mejor comodidad son constantes presentes en la vida de muchos estudiantes, ello no significa que aspiren a lujos, sino al hecho de tener una vida más funcional y acorde al ritmo de vida que llevan actualmente.

4.1.3. Conexiones que impulsan: El rol de las relaciones sociales en el bienestar universitario

El bienestar social de los universitarios no solo surge a partir de su entorno académico, sino que también dependen de las relaciones interpersonales que logran realizar durante su experiencia universitaria. Las conexiones sociales, ya sean con familiares, amigos, compañeros de trabajo, vecinos de barrio, juegan un papel importante en el desarrollo de los estudiantes, debido a que estas redes se convierten en un motor que los impulsa frente a los retos académicos y personales que presenten.

Una de las relaciones sociales más importantes son las cercanas y de apoyo mutuo; es decir, la que se establecen con familiares, amigos y parejas, ya que son fundamentales porque proporcionan un espacio de apoyo emocional, equilibrio psicológico y sentido de pertenencia de los estudiantes.

Un grupo significativo de estudiantes manifiestan tener relaciones familiares amistosas cercanas y afectivas, lo cual beneficia su bienestar social al proporcionarles una red sólida de apoyo emocional y social

“Con todos ellos llevo una muy buena relación desde siempre.” “Manejo ciertas relaciones de amistad y con mucho compañerismo.” (Anthony, 8vo ciclo, Callao)

“Creo que me relaciono bien con todos, tanto con la familia y con los amigos...

Soy muy sociable... me hablo con la mayoría.” (Alejandra, 4to ciclo, ATE)

“Con mi madre me llevo muy bien, somos amigas prácticamente...Con mis amigos también tengo una muy buena relación, considero que elijo muy bien a mis amigos.” (Esther, 6to ciclo, Carabayllo)

Me llevo muy bien en mi entorno familiar. Tengo un mejor amigo que lo conozco desde la Academia [...] cada vez que estoy mal, hablo con él y las cosas se calman...Tengo una amiga que anteriormente era mi enamorada, quedamos bien, siempre me ha apoyado. (Renzo, 8vo ciclo, SMP)

Los estudiantes revelan que no solo cuentan con el apoyo de su núcleo familiar, sino también con amistades sólidas que han perdurado en el tiempo, permitiéndoles sentirse comprendidos, acompañados y valorados lo que fortalece su sentido de pertenencia. Estas relaciones, caracterizadas por la confianza, compañerismo y afecto mutuo resultan ser un pilar fundamental para su bienestar social, puesto que les proporcionan un entorno estable y seguro que cumple un rol protector frente a las exigencias académicas y personales que puedan atravesar.

Por otro lado, existe un grupo de estudiantes que muestran distanciamiento con su familia, lo que evidencia una falta de vínculos profundos con amigos, compañeros y vecinos, esto debido a experiencias previas que pudieron quebrantar el lazo filial entre ellos.

“He estado muy alejado de mis demás familiares, soy poco de compartir momentos con ellos...Tuve una muy fuerte relación con ellos... luego me aislé poquito porque empecé a andar en mis cosas.” (Max, 4to ciclo, Chorrillos)

Lamentablemente mi familia ha sido muy dividida [...] ya no hay un vínculo de familia.” “Ceno con ellos [...] me quedo a conversar con mi madre o mi abuela.” “Es un pequeño grupo [del colegio]... con los de la universidad también salimos, pero rara vez. (Diego, 8vo ciclo, SMP)

“Creo que yo no soy una persona demasiado sociable, solo tengo conocidos...En cuanto a mi entorno familiar, tienden a ser cerrados, no nos comunicamos mucho entre todos...No tengo esa conexión con absolutamente nadie.” (Renzo, 4to ciclo, Pachacamac)

Estos relatos evidencian que las relaciones familiares distantes o limitadas pueden afectar negativamente su bienestar social de algunos universitarios, considerando que el distanciamiento emocional y la falta de apoyo de redes cercanas puede influir en su capacidad para superar situaciones adversas y también puede perjudicar su desenvolvimiento dentro de la sociedad, disminuyendo sus oportunidades de desarrollo personal y profesional. Al tener poca vinculación con personas que deberían considerarse como cercanas, tienden a verse más vulnerables a los sentimientos de soledad y desidia.

A su vez, el sentimiento sobre el apoyo social recibido llega a ser un punto importante dentro del bienestar social del estudiante, puesto que se vincula directamente con la perspectiva de los universitarios sobre su entorno como respaldo emocional y social frente a su rutina diaria, es clave para ellos el sentirse acompañados, comprendidos y tener un sostén fijo que motiva su participación social con su entorno.

Dentro de los hallazgos, se destaca la presencia de apoyo emocional familiar, principalmente el que brindan los padres y hermanos, quienes no solo son apoyo económico, sino también son el soporte clave en caso de cualquier eventualidad, por ejemplo, Alejandra afirma:

“Ah bueno la verdad, sí, siento que papás me apoyan en todo” “Con que yo les presente las buenas notas... creo que sí está bien eso.” (Alejandra, 4to ciclo, ATE)

“Me gusta ser su soporte, las dos somos soporte de la otra...Mis papás... muchas veces conversamos todo.” (Daniela, 8vo ciclo, Santiago de Surco)

“Por ejemplo, cuando no ingresé la primera vez a la Universidad, mis padres me apoyaron y me dijeron que igual siga intentando.” (Matías, 6to ciclo, Chorrillos)

Otro punto en común entre los estudiantes entrevistados es la fuerza del vínculo con sus amigos, quienes representan un punto clave que brindan soporte, compañía y ayuda concreta ante situaciones difíciles que muchas veces, por no sobrecargar a sus padres, no se lo cuentan directamente:

“Mi círculo de amistad, mayormente los amigos, somos unidos, nos apoyamos mutuamente.” (Nicol, 4to ciclo, El Agustino)

“Sí, sí tengo personas que me dan su apoyo en momentos complicados o también en buenos momentos.” (Cristhian, 9no ciclo, Los Olivos)

Estos vínculos están contruidos desde la confianza y empatía, dado que forman parte de su día a día, comparten el mismo rango etario por lo que se sienten mejor comprendidos y en la libertad de sentirse escuchados sin ser juzgados.

Asimismo, un patrón bastante presente es el acompañamiento brindado por la pareja, ya que en varios casos se ha convertido en un apoyo importante durante la experiencia universitaria, Esther, por ejemplo, valora profundamente el acompañamiento y la escucha activa de su pareja:

Más allá del apoyo económico creo que lo más importante es sentir que esa persona estará ahí pase lo que pase...Siempre tenemos que buscar a otras personas que nos ayuden a mantener la mayor parte del tiempo con pensamientos positivos para seguir adelante. (Esther, 6to ciclo, Carabayllo)

“En el caso de mi enamorado, a veces me acompaña cuando es tarde, la noche tomamos el mismo carro.” (Eva, 10mo ciclo, San Borja)

“Con mi novio es un apoyo entre los dos.” (Lizzet, 4to ciclo, Independencia)

A partir de estos testimonios, se evidencia que el soporte brindado por la pareja no solo cumple un rol emocional, sino también un soporte diario que aporta seguridad y estabilidad, si es que esta es sana, claramente.

Por otro lado, sentirse aceptado socialmente dentro del entorno en el que uno vive y se desenvuelve juega un papel fundamental para los estudiantes, ese sentido de pertenencia se construye a raíz de la interacción con compañeros, maestros y amistades de otros círculos como su barrio, considerando que más allá de lo académico, el entorno en el que uno vive son espacios donde se cultivan los primeros vínculos sociales y puede influir fuertemente en su sentido de identidad

Los hallazgos encontrados, relatan qué tanto los estudiantes se sienten validados dentro de su entorno social; sin embargo, aunque el barrio representa un espacio cotidiano de convivencia, para muchos el vínculo con sus vecinos es limitado o incluso inexistente, si bien hay cordialidad, no existe una interacción frecuente:

"He vivido en el distrito intermitentemente pero nunca he tenido este lazo fuerte con los vecinos, nada, no, no es mi familia." (Eva, 10mo ciclo, San Borja)

“Siento que suelo caer muy bien, solo que no me siento tan cómoda en el momento de interactuar.” (Dafne, 10mo ciclo, Comas)

"No conozco a los vecinos, hay un grupo de WhatsApp donde los vecinos se relacionan... no hay ese vínculo entre vecinos..." (Mollie, 10mo ciclo, Chorrillos)

"La verdad, a mí me gusta el distrito, las personas son otro tema, o sea, yo me gusta mucho, pero mi vida social no se desarrolla acá." (Daniela, 10mo ciclo, Ancón)

“Desde que me mudé a esta zona no he tenido contacto frecuente con los vecinos.” (Matías, 6to ciclo, Chorrillos)

Lo relatado por los estudiantes evidencias que, para muchos, el entorno barrial no presenta un espacio de pertenencia relevante, debido a la ausencia de vínculos afectivos con los vecinos, falta de interacción entre ellos, también porque no se desarrollan socialmente dentro del barrio, en contraste a este grupo de estudiantes, hubo estudiantes que sí se sienten incluidos dentro de su entorno universitario, convirtiendo así a su casa de estudios como un lugar clave en donde pueden construir vínculos significativos, compartir experiencias con sus pares y sentirse escuchados por los mismos, ellos encuentran a la universidad como un espacio de integración y participación activa en la que también sienten interés por actividades académicas organizadas por sus facultades:

“Más coloquios y conferencias, en la parte de verbenas no, no me gusta.” (María Fernanda, 6to ciclo, SMP)

"Sí, he participado. De hecho, yo organicé un coloquio, ahorita soy representante de mi base, soy delegada de mi base..." (Stephanie, 10mo ciclo, SMP)

"En la Universidad sí que hay eventos buenos... mayormente intento asistir a eventos, conversatorios, coloquios..." (Carlos, 10mo ciclo, Chorrillos)

“Yo no me sentía ni valorado ni incluido... pero conversando con mis compañeros ellos me hacen notar que soy una persona muy valorada” (Max, 4to ciclo, Chorrillos)

“En la ciudad universitaria mi círculo amical sí es amplio.” “Cuando ingresé era tímido, pero me incluyeron.” (Diego, 8vo ciclo, SMP)

“Participo en las distintas actividades de la universidad [...] me siento bien, siento que soy parte.” (Eduardo, 10mo ciclo, Los Olivos)

“Dentro de la Ciudad Universitaria totalmente, un ámbito completamente nuevo en donde he tenido la oportunidad de conocer nuevas personas y me ha gustado porque me siento valorada.” (Xyomara, 5to ciclo, Villa El Salvador)

Los estudiantes citados revelan al contexto académico como espacio en el que se desenvuelven activamente, mediante actividades culturales y académicas que fortalecen su sentido de pertenencia, la cual es capaz de cubrir las carencias afectivas con su entorno residencial, de esta forma se evidencia que la universidad no solo brinda herramientas para el futuro profesional, sino que, a través de la integración de sus pares y la promoción de actividades extracurriculares fomenta el desarrollo personal y social de los estudiantes.

En cuanto a las experiencias de participación en la comunidad se buscó indagar cómo los estudiantes entrevistados han vivido su participación en espacios comunitarios, ya sea individual o colectivamente, a diferencia de lo hallado en la vida universitaria, donde se visualiza una participación activa en las actividades que organizan, la mayoría señaló no participar de manera constante con las organizaciones vecinales, teniendo una baja acogida la conexión con el entorno social fuera del ámbito académico.

Un aspecto importante que surgió en las entrevistas dadas fue el impacto del tiempo que destinan a su desplazamiento y cómo esta experiencia, que es caótica para la ciudad en la que viven, significa una barrera significativa para el desarrollo de sus vínculos sociales, estas largas horas dentro de un vehículo limitaría las posibilidades de compartir mayor tiempo con sus amigos, participar en actividades extracurriculares o de recreación, Anthony, por ejemplo, afirma que si llegara más temprano a casa podría compartir más tiempo con su familia, al igual que Alejandra, quien reconoce que el tiempo de traslado representa una limitación para compartir más con los suyos o realizar sus actividades personales:

“Yo creo que sí... si fuera menos tiempo, tendría más oportunidad para pasarla en familia...” (Alejandra, 4to ciclo, ATE)

Daniela expresa que el tiempo de traslado representa una limitación concreta para mantener la interacción familiar presencial, solo se apega al contacto digital y se ve limitada a la convivencia plena, esta barrera no le permite pasar tiempo de calidad con sus seres queridos:

“Pasas más tiempo en el transporte que en tu propia casa.” “Mi papá a veces me escribe... pero cuando llego a casa... lo encuentro dormido.” (Daniela, 8vo ciclo, Santiago de Surco)

Diego también se ve afectado por esta problemática, generando incomodidad y frustración:

“Tengo que ir volando al trabajo y luego salir para ir a ensayar... Es un trayecto largo... el tráfico... afecta mi día, hacen que llegues a casa molesto.” (Diego, 8vo ciclo, SMP)

Eduardo comenta que estos largos traslados afectan su posibilidad de asistir a reuniones familiares o con amigos, y es que no se trata de falta de interés, sino de una limitación espacial que condiciona su capacidad de estar presente en ciertos momentos importantes:

“A cierta hora yo a veces no puedo llegar y no porque no quiera, sino por el hecho de que la distancia [...] me limita.” (Eduardo, 10mo ciclo, Los Olivos)

Nicole, Milagros y Matías expresan que el tiempo de traslado y tráfico afectan negativamente sus oportunidades de socializar, las reuniones o eventos que se programan a horas específicas muchas veces se ven alteradas por el tiempo que tarda en llegar, lo que limita su cantidad de tiempo para interactuar:

“El tráfico para trasladarse de un punto a otro no ayuda. Se programa de 5 u 8 las reuniones, pero llegan 9, 10 entonces esa socialización disminuye.” (Nicol, 4to ciclo, El Agustino)

“Al estar 2 horas... no hay interacción con nadie... una conversación así de amena se ve un poco afectada.” (Milagros, 4to ciclo, Rímac)

“A nivel social, sí, porque a veces te perjudica llegar puntual [...] haya muchas colas, entre muchas otras cosas.” (Matías, 6to ciclo, Chorrillos)

Estos testimonios reflejan que el tiempo excesivo que los estudiantes le destinan a sus desplazamientos diarios representa una barrera real y constante para su bienestar social, ya que no solo limita su participación en actividad extracurriculares, sino también en la calidad de sus vínculos afectivos con familiares, pareja y amigos, y realmente no se trata de un desinterés o una mala organización, sino que estas largas distancias condicionan su día a día, ¿realmente vale la pena 4 a 6 horas de transporte entre ida y vuelta para asistir a un evento académico o una cena con mis amigos? ¿podría utilizar ese tiempo en descansar o priorizar otras actividades? Son cuestiones que se realizan día a día y que afectan sus oportunidades de interacción social. Los extensos tiempos de transporte se expresan como una forma de exclusión social temporal que repercute en sus posibilidades de desarrollo y construcción de relaciones que debería tener cada universitario.

4.1.4. Lo que no se ve, pero se siente: voces y emociones en la universidad

Al hablar sobre el bienestar emocional es adentrarse en una dimensión íntimamente humana, aquella que es capaz de identificar el sentir, los retos del día a día y cómo los estudiantes conectan con sus emociones; dentro del panorama universitario, esta dimensión cobra mayor importancia, dado que los ciclos académicos suelen estar llenos de exigencias, cambios y adaptación en los estudiantes,

Los hallazgos encontrados en base a las respuestas de los estudiantes respecto a la percepción de satisfacción con la vida, la vivencia de experiencias emocionales como la felicidad, tristeza o ansiedad, el manejo del estrés y reflexión sobre la autoestima muestran contrastes claros entre sus fortalezas como las dificultades que atraviesan en su proceso formativo.

Inicialmente, la percepción de satisfacción con la vida aparece como una muestra del equilibrio que los estudiantes logran entre las exigencias universitarias y sus metas personales, aquellos que mencionan sentirse satisfechos refleja mayor claridad de sus objetivos, valoran sus logros y reconocen el avance que dan para cumplir sus metas, ello les permite tener una motivación constante y visualizar con mayor optimismo sus posibilidades en el futuro

Daniela, por ejemplo, siente satisfacción con su vida, especialmente en los aspectos laborales y académicos, actualmente considera que su vida es bastante estable y esa sensación se debe a su desempeño académico y logros laborales, donde se siente positiva y alineada con sus metas:

“Creo que todo es bastante estable a la actualidad y siento que el aspecto en el que más me siento satisfecha, ahorita es en lo laboral y académico.” (Daniela, 10mo ciclo, Ancón)

Sumado a ello, María Fernanda atribuye su satisfacción a un balance general de tranquilidad en su vida personal y académica, destacando que, aunque los momentos más caóticos suelen ocurrir a mitad de ciclo, por el momento se siente agradecida por la calma:

“Siento que está bastante tranquilo, se pone más caótico a mitad de ciclo, pero por ahora como estoy de vacaciones, o sea, es muy tranquilo [...] agradezco que todo esté tranquilo” (María Fernanda, 6to ciclo, SMP)

Así también, Milagros se encuentra en un momento de estabilidad emocional que le proporciona satisfacción, el hecho de no atravesar situaciones intensas y se sienta tranquila resalta la importancia de la estabilidad como un factor importante para su bienestar emocional:

“Mi estado emocional estable es lo que me genera satisfacción en estos momentos.” (Milagros, 4to ciclo, Rímac)

Por su lado, Nicol destaca su habilidad para comunicarse asertivamente y la comodidad que siente consigo misma. Su autoestima está influenciada positivamente por su autenticidad y capacidad para expresarse sin temor:

“Me siento feliz por como soy, me desenvuelvo bien, soy amable, me comunico de manera asertiva y lo que más me gusta de mí es que no tengo miedo de decir o hablar lo que pienso.” (Nicol, 4to ciclo, El Agustino)

Matías experimentó una transformación significativa en su bienestar emocional, relacionado directamente con su experiencia académica. La claridad sobre su carrera y los logros académicos recientes le proporcionan un sentimiento de satisfacción personal:

Este último ciclo ha influenciado mucho eso, pues previo a este quinto ciclo sentía un poco de confusión en lo académico, no me sentía propio de la carrera que estudiaba, pero ya en este quinto ciclo he obtenido más conocimiento y eso me ha hecho sentir muy bien.” (Matías, 6to ciclo, Chorrillos)

Alex manifiesta una satisfacción parcial con su vida actual. Aunque reconoce haber atravesado dificultades, expresa gratitud por las oportunidades académicas y vivencias que ha tenido en la universidad. La dimensión académica se ha convertido en el eje principal de su bienestar, puesto que a través de ella ha podido conocer nuevas realidades, personas y territorios, lo que ha reforzado su vocación:

Bueno, ahorita sí estoy medianamente satisfecho con mi vida. Los problemas fueron algo que me afectó bastante como comenté, pero si estoy satisfecho con mi vida, por las experiencias que estuve teniendo a lo largo de este tiempo en los lugares que he ido por el tema universitario me hizo amar mi carrera, mi vida ahora se centra en lo académico porque es algo que trato de mejorar bastante.

(Alex, 4to ciclo, Puente Piedra)

Existe un grupo de estudiantes en el que se encontró una satisfacción parcial o moderada, en la que reconocen que aún tienen aspectos por mejorar, su satisfacción se ve interceptada por cierta autocrítica y deseos de cambiar algunos aspectos de su rutina:

Lizzet, por ejemplo, expresa una satisfacción moderada con su vida actual, ella ha superado etapas de crisis, por ello valora las oportunidades que ha logrado conseguir, especialmente en lo académico y laboral:

“Antes me lamentaba mucho por mis condiciones (...) Pero ahora considero que se me han abierto muchas oportunidades. Me siento bien. No, me siento muy bien, pero me siento bien...” (Lizzet, 4to ciclo, Independencia)

En esa misma línea, Dafne expresa sentirse cómoda consigo misma y reconoce que hay áreas personales en la que aún desea mejorar, aún así aprecia el proceso de autodescubrimiento en el que se encuentra, lo que le brinda una sensación positiva hacia su presente:

“Me siento muy cómoda, siento que hay cosas que podrían mejorar bastante (...) pero siento que estoy descubriendo tantas cosas en mí (...) y eso me agrada bastante.”

(Dafne, 10mo ciclo, Comas)

Renzo encuentra satisfacción en su desarrollo académico, especialmente en la investigación y las lecturas relacionadas con su carrera. Este enfoque académico le proporciona un sentido de propósito y satisfacción:

“Supongo que la relación que tengo académicamente con mi carrera, me siento más satisfecho debido a que esa investigación, las lecturas que hay, apoyarme en ellas me hacen sentir mejor.” (Renzo, 4to ciclo, Pachacamac)

En contraste a lo mencionado anteriormente, hubo un grupo significativo de estudiantes, quienes experimentaron insatisfacción, ya sea por frustraciones académicas, problemas económicos o conflictos personales, no se encuentran tan alineados con sus objetivos, por lo que no encuentran atractivo las actividades que realizan actualmente

Max, por ejemplo, relata una mirada honesta sobre su nivel de satisfacción, utiliza el término de “balanza” para expresar un conflicto interno: por un lado, su avance académico le genera motivación y orgullo; por otro, los aspectos personales (familiares y sociales) generan un desequilibrio emocional que le impide sentirse completamente satisfecho:

“Soy inestable, tengo algunos problemas emocionales. Estoy aportando en algo, estoy aprendiendo y desarrollándome en mi área de estudio, así que hay un choque ahí, o sea, por un lado, es como una balanza.” (Max, 4to ciclo, Chorrillos)

Asimismo, Gardenia reconoce tener “bajones” emocionales donde se siente frustrada o deprimida, pero también muestra recursos personales y sociales para salir de esos estados. Su bienestar emocional parece estar en constante vaivén, aunque logra encontrar elementos positivos que la sostienen:

A veces tengo mis bajones, es como pucha, pero me falta esto y lo otro, pero en esta nota tal y me deprimó... pero luego se me pasa... me doy una llorada, o si no me quedo todo el día en la cama y luego es como que oye, pero mira también tengo esto, sé hacer esto. (Gardenia, 6to ciclo, Callao)

Por otro lado, Alejandro experimenta un sentimiento de estancamiento debido a la falta de oportunidades laborales. Esta situación afecta profundamente su bienestar emocional, debido a que siente que no está avanzando hacia sus objetivos. Su insatisfacción se centra en el ámbito laboral, dado que considera que tener un trabajo adecuado le permitiría realizar otras actividades y generar expectativas de futuro.:

“Me siento estancado, pero es por el tema laboral, ya que no encuentro trabajo.”
(Alejandro, 10mo ciclo, SJL)

Carlos tiene una visión mixta de su vida actual, si bien siente esperanza por su futuro, también se encuentra preocupado acerca de cómo enfrentará ese momento:

“Está ese sentimiento esperanzador, pero también saber que se va a enfrentar un poco a ese limbo de incertidumbre...” (Carlos, 10mo ciclo, Chorrillos)

Diego muestra una satisfacción parcial con su vida actual. Su bienestar emocional se encuentra tensionado entre la estabilidad económica y la falta de realización personal en el trabajo. Aunque su puesto le permite cubrir sus necesidades, no le genera placer ni sentido vocacional:

“Trabajo en Jesús María en el Colegio de Contadores de Lima, no es algo que me guste; sin embargo, es uno de los pocos puestos en donde me ha pagado bien, cubriendo mis necesidades.” (Diego, 8vo ciclo, SMP)

En cuanto a las experiencias emocionales expresadas por los participantes, como felicidad o tristeza, son pilares claves para su bienestar integral, puesto que las emociones positivas suelen surgir a raíz de los logros que van teniendo y las negativas se asocian al estrés y sobrecarga académica, autoexigencia y falta de apoyo; quienes logran expresar y procesar sus emociones, tienen a enfrentar mejor los desafíos y tomar mejores decisiones en comparación a quienes reprimen sus emociones, debido a que quedan atrapados en estados de estrés y ansiedad. El manejo de este punto resulta importante, ya que quienes desarrollan mecanismos activos y logran planificar sus actividades fortalecen su capacidad para sostener rutinas, en contraste, los otros recurren al aislamiento, no hay capacidad de respuesta y eso podría terminar en una deserción académica.

Los hallazgos encontrados en los relatos de los estudiantes buscan identificar momentos de felicidad, episodios de tristeza o angustia, así como la presencia de ansiedad, que generalmente es la respuesta frente a situaciones de estrés.

En primer lugar, la felicidad que presentan la mayoría de los estudiantes surge a raíz de sus logros personales o académicos, Alex, por ejemplo, refiere que su ingreso a la universidad significó un antes y un después en su bienestar emocional:

Mi momento más feliz fue el ‘alcanzó vacante’ el año pasado... Yo venía de tres intentos pasados y ya me estaba desesperando. [...] Me fui a trabajo social, una carrera que tenía menos vacantes, sin embargo, logré entrar y con un buen puesto, un buen mérito, así que eso me puso más feliz. (Alex, 4to ciclo, Puente Piedra)

Esther, por su parte, obtiene gran satisfacción a raíz de los eventos positivos recientes relacionados con su desarrollo académico y profesional, lo que refuerza su sentido de propósito:

“Me acaban de confirmar que en mis prácticas me van a pagar [...] También me aceptaron en un voluntario en el Ministerio de Justicia [...] postulamos a una ponencia en México y nos lo aceptaron.” (Esther, 6to ciclo, Carabayllo)

En la misma línea, las emociones de Renzo están estrechamente ligadas a su experiencia académica, la alegría proviene básicamente de sus logros universitarios, lo cual demuestra que su carrera representa un eje clave en su proyecto de vida:

“El momento que me puso más feliz fue aprobar un curso de este ciclo, porque si no lo aprobaba me iba a quedar 1 año más.” (Renzo, 8vo ciclo, SMP)

Estudiantes como Max, Xyomara y Jesús atribuyen sus momentos de felicidad al tiempo que comparten con los suyos, pues aprecian los vínculos afectivos y el apoyo social que puede recibir de las personas más allegadas:

“Viví ilusionado con una persona... Fuera de lo académico, creo que los días que más feliz es cuando ves que aquella persona demuestra un afecto hacia ti.” (Max, 4to ciclo, Chorrillos)

“...Pero también el momento que me hizo muy feliz fue como mis amigos estuvieron ahí para apoyarme en todo momento.” (Xyomara, 5to ciclo, Villa El Salvador)

“... Me sorprendieron en mi cumpleaños, me llevaron a comer, me cantaron, yo no suelo celebrar mi cumpleaños porque para mí es una fecha cualquiera, pero pasé un grato momento.” (Jesús, 5to ciclo, SJL)

Lo mencionado evidencia que la felicidad de los universitarios se nutre tanto de sus logros personales como académicos y de las relaciones interpersonales sanas que puedan tener, lo que les permite fortalecer su autoestima y reafirmar que tienen un plan de vida concreto, esto se ve reforzado por el acompañamiento emocional de sus amigos, familiares o parejas que se convierten en pieza clave para su experiencia de vida.

En cuanto a los sentimientos de tristeza, generalmente están asociados a pérdidas significativas o fracasos personales, Alex, por ejemplo, entro a un estado de desconexión con su entorno al no querer realizar nada tras la pérdida de su abuela:

El momento más triste, creo que sin dudas fue el fallecimiento de mi abuela en el año 2020 [...] estuve mal durante una semana entera, no quería hacer nada, no quería comer, era alguien importante para mí. Que mi abuela no me vea ingresar a San Marcos fue algo que me dolió. (Alex, 4to ciclo, Puente Piedra)

Xyomara experimentó una gran tristeza tras no lograr obtener la beca por la que tanto se había esforzado, sintiendo fracaso y decepción:

“Muy triste fue la presión que tenía encima para alcanzar una beca del Estado, fue muy triste no poder conseguirla. Pero también el momento que me hizo muy feliz fue como mis amigos estuvieron ahí para apoyarme en todo momento” (Xyomara, 5to ciclo, Villa El Salvador)

Cristhian no se considera una persona especialmente emocional; sin embargo, la tristeza parece provenir de los problemas personales que pueda tener, aunque no los considera tan grave:

“Relacionado a lo triste, problemas personales, pero más que eso no” (Cristhian, 9no ciclo, Los Olivos)

Estos momentos nacen principalmente de situaciones que escapan de la mano de los universitarios, como la pérdida de un ser querido o no lograr una meta importante, generan sentimientos de desánimo, la tristeza surge entonces como respuesta a experiencias dolorosas o decepcionantes.

Por otro lado, la ansiedad y el estrés se presentan como respuesta a las presiones académicas o dificultades personales, muchos de los entrevistados experimentaron frustración al no poder cumplir sus propias expectativas, Alejandra es un claro ejemplo de ello, ya que las emociones negativas se vinculan justamente a sus estándares académicos y personales:

“A veces cuando no llego a cumplir (el horario) es como que digo ‘pero no estoy logrando lo que quiero’ y como que hace que me pongo un poco triste y me estresa a la vez.” (Alejandra, 4to ciclo, ATE)

Mónica atravesó un momento difícil emocionalmente cuando su trabajo coincidió con la etapa de exámenes en la universidad, lo que le generó una carga mental considerable:

Me afectó bastante emocionalmente durante dos semanas más o menos, porque capaz yo por ahí pensaba: ay, no me está yendo bien en algunos cursos (...) y tener que ir aun así a atender bien a un cliente (...) fue algo que me chocó bastante... (Mónica, 6to ciclo, San Miguel)

Daniela expresa que la mayor fuente de malestar en los últimos meses ha sido la carga laboral y académica, transformándose en frustración debido al estrés acumulado:

“Siento que también tiende a ser lo habitual el cansancio un poco entre. O sea, yo vivo en Ancón, trabajo en San Borja y estoy en San Marcos...” (Daniela, 10mo ciclo, Ancón)

Estas experiencias muestran cómo la ansiedad y el estrés no son eventos aislados, sino son respuestas emocionales vinculadas a las exigencias del entorno del estudiante, cuando sus metas personales entran en conflicto con los límites de tiempo, los trayectos prolongados y la distancia, el malestar emocional se ve intensificado, poniendo en evidencia que el bienestar emocional siempre está en constante prueba, porque no solo se trata de lo que pasa dentro del aula, sino también de todo aquello que deben equilibrar fuera de la universidad, bajo ese contexto, el estrés se convierte en una experiencia por la que, finalmente, todo universitario debe atravesar, la presión por rendir adecuadamente, cumplir con todas sus actividades en tiempos limitados o sostener un equilibrio entre lo académico, laboral o social suele generar una carga emocional significativa, en ese sentido, el manejo del estrés es visto como una estrategia de adaptación que permite sobrellevar tensiones y brindar herramientas internas y externas para afrontar el panorama universitario.

Entonces, ¿cómo manejan el estrés los estudiantes entrevistados? Varios de ellos recurren a actividades que les brindan cierto alivio inmediato, aunque no necesariamente resuelven el origen del problema, por ejemplo, Eduardo, Matías, Renzo y Anthony recurren a la música como una estrategia para autorregular sus emociones:

“Para poder tranquilizarme escucho bastante música. Poner mis audífonos y caminar, fumar un cigarro...” (Eduardo, 10mo ciclo, Los Olivos)

“Cuando estoy cargado, escucho música y eso me ayuda.” (Matías, 6to ciclo, Chorrillos)

“La forma en la que afronto el estrés y un poco las preocupaciones, es escuchando música o relajarme un poco también. A veces saliendo, simplemente caminar y relajarme un poco.” (Renzo, 4to ciclo, Pachacamac)

“Cuando siento esas tensiones me pongo a escuchar música que siento que me relaja mucho...” (Anthony, 8vo ciclo, Callao)

Estos estudiantes encuentran a la música como herramienta efectiva para relajarse y despejar su mente, es una estrategia de autocontrol emocional que regula su estado de ánimo, disminuye la tensión acumulada y reconectar consigo mismos en momentos de caos.

Estudiantes como Nicol y Jesús encuentran al arte como una manera de canalizar su tensión interna:

“Lo manejo cantando, escribiendo, dibujando, leyendo libros. No soy tanto de que me afecte el estrés o la ansiedad porque soy más de estar socializando.” (Nicol, 4to ciclo, El Agustino)

“Yendo a dormir, preparando algún postre o jugando videojuegos.” (Jesús, 5to ciclo, SJL)

Otros participantes como Diego, Renzo, Xyomara desarrollan recursos más concretos como actividad física, sus hobbies o socialización positiva para poder manejar el estrés:

“Una escapatoria exacta de ese estrés emocional es ensayar, es mi hobby. Es un momento en el cual te alejas de los problemas. También estar con mi perro me da estabilidad emocional.” (Diego, 8vo ciclo, SMP)

“El estrés y la ansiedad son manejados con la danza [...] pero si no estuviese la danza, la manejo estando con mi mamá [...] todo eso se me pasa el mal momento.” (Renzo, 8vo ciclo, SMP)

“Sí, tomar clases de baile, me fui a una escuela de baile, para relajarme y liberarme de estrés, y así volver a la universidad con fuerza. Me está funcionando muy bien como estrategia.” (Xyomara, 5to ciclo, Villa El Salvador)

Finalmente, algunos entrevistados han recurrido a profesionales de la salud mental, como psicólogos y en algunos casos psiquiatras para lidiar con el manejo de estrés, Esther, por ejemplo, reconoce crisis intensas, pero temporales, y se esfuerza por ser empática consigo misma. El manejo del estrés para ella es una lucha constante que requiere contención interna y red de apoyo externa.

“Ya hace un año y medio [...] iba al psiquiatra porque supuestamente me habían detectado que tenía principios de TLP [...] comencé a tener más paciencia conmigo misma.” (Esther, 6to ciclo, Carabayllo)

Gardenia ha atravesado procesos formales de atención psicológica y psiquiátrica para el manejo de su ansiedad postraumática. En su relato, muestra una evolución desde hábitos dañinos (como morderse uñas y piel) hasta el uso de estrategias más adaptativas como el registro en un cuaderno:

“Antes me mordía mucho las uñas, las mordía horrible... Me dieron medicación... y ya como que lo manejé un poco mejor. Luego dejé terapia... y empecé con lo del cuaderno.” (Gardenia, 6to ciclo, Callao)

Lizzet tiene diagnósticos de ansiedad generalizada y depresión moderada. Está a la espera de atención especializada, pero mientras tanto ha adoptado estrategias personales como escuchar música, escribir pensamientos intrusivos, racionalizar y buscar apoyo familiar y social a través de la conversación

“Mi ansiedad ya es dolorosa, me duele el cuerpo, me duele las articulaciones (...) trato de escribir todo lo que yo pienso, mis pensamientos intrusivos.” (Lizzet, 4to ciclo, Independencia)

Se evidencia entonces que el manejo del estrés entre los universitarios van desde estrategias de alivio inmediato hasta la búsqueda de profesional para una ayuda más concreta, aunque hubieron casos aislados en donde no suelen expresar sus emociones y por lo contrario prefieren callar o evadir las mismas, se destaca que son conscientes que necesitan exteriorizarlas a fin de sobrellevar de mejor manera la experiencia universitaria, a su vez, el acceso a profesionales de la salud mental ha sido clave para otro grupo de estudiantes, principalmente para aquellos que enfrentan cuadros mucho más complejos, lo que demuestra que no existe una única manera de afrontar el estrés y la ansiedad, sino que también es necesario un acompañamiento, sesiones psicológicas y muchas veces medicación.

Por otra parte, la autoestima también forma parte importante del bienestar emocional, ya que influye directamente en la autopercepción de los estudiantes, las capacidades que tienen y su valor personal, también evalúa la manera en la que los estudiantes enfrentan situaciones difíciles del día a día y cómo se refleja su nivel de confianza y la capacidad para gestionar sus emociones al hacerlo.

Si bien hay casos en donde los universitarios experimentan altibajos en su autoestima a lo largo de su experiencia universitaria, con momentos de autoaceptación y crecimiento personal, también hay periodos de autocrítica y frustración, comparaciones e incertidumbres sobre el futuro

Dentro de los hallazgos, se encontró que varios estudiantes expresan sentirse bien consigo mismos, valoran sus progresos personales y académicos, demostrando tener una autoestima estable:

“Me siento bastante cómoda, creo que a comparación de mi hermana... yo soy joven y estoy avanzando bastante, pero ella como que se queda... trato de no presumirlos.” (Eva, 10mo ciclo, San Borja)

“Estoy demasiado satisfecha, siento que si en todo caso quiero lograr cosas mayores [...] tendría que esforzarme, pero por ahora estoy bien.” (Alejandra, 4to ciclo, ATE)

“Estoy trabajando y a la vez estudiando... me hace sentir orgullosa porque es algo difícil a veces manejar los horarios.” (Mollie, 10mo ciclo, Chorrillos)

“Yo sí me suelo premiar bastante, así por chiquito que sea el logro (...) sí me reconforta bastante cuando me doy esos gustitos.” (Mónica, 6to ciclo, San Miguel)

“A veces pienso que no reconozco mucho lo que he logrado... pero luego está como que... me pongo a recopilar todo lo que he logrado, todo lo que he hecho y me siento más tranquila.” (Gardenia, 6to ciclo, Callao)

Estos casos reflejan una autoestima estable, no buscan una constante validación externa y reconocen sus logros y crecimiento personal, también hubo estudiantes que demostraron una autoestima basada en su capacidad de persistir y lograr lo que se proponen, como Eduardo, quien muestra una autoestima basada en la autodisciplina y la autorregulación. Se valora a sí mismo por su capacidad de cumplir metas, tanto materiales como personales. Este sentido de logro es lo que más refuerza su bienestar emocional:

“Si me propongo algo, trato de cumplirlo y eso es lo que me da satisfacción. Me siento realizado, siento que puedo con lo que me propongo...Trato de llevarlo de manera paulatina, o sea paso a paso [...]” (Eduardo, 10mo ciclo, Los Olivos)

Nicol destaca la importancia de su capacidad para cumplir con lo que se propone, lo que refuerza su autoestima. Este sentido de logro y autoeficacia es fundamental para su bienestar emocional, puesto que se siente capaz de controlar su destino y alcanzar sus metas:

“Lo que me hace sentir orgullosa es que lo que me propongo lo logro, yo misma cumplo con mi palabra.” (Nicol, 4to ciclo, El Agustino)

Xyomara muestra un claro sentimiento de superación personal, especialmente en el ámbito académico. El hecho de haber mejorado sus notas y superar su ansiedad, particularmente con respecto al TC:

“En mi caso lo educativo, ya que he ido subiendo mis notas, también me siento muy alegre de haber superado el TC, esa ansiedad, saberla controlar. Hoy me siento satisfecha y considero que puedo lograr mucho más.” (Xyomara, 5to ciclo, Villa El Salvador)

En contraste a este grupo de estudiantes, Lizzet, Stephanie y Fabiola son ejemplos claros de estudiantes que tienen dificultades para validar sus logros y su autoexigencia interfiere en su capacidad de sentirse satisfechas, así hayan logrado metas importantes:

“Soy muy insegura con todo lo que hago (...) nunca me valoro.” “Te podría decir que estoy orgullosa, pero internamente es como que... Pero eso lo hubiera dicho cualquiera, ¿no?” (Lizzet, 4to ciclo, Independencia)

“Yo ingresé, pero como no cumplí mi meta, no me sentí feliz.” (Stephanie, 24 años, 10mo ciclo)

“Siento que debería poder hacerlo mejor como con un poco de profesionalismo...” (Fabiola, 8vo ciclo, Chaclacayo)

La autoexigencia de estas estudiantes expresa al “síndrome del impostor” que sabotean la posibilidad de disfrutar de sus logros, si bien su autoestima no se ve tan afectada, pero es limitada por una visión crítica de sí mismas, lo que genera un descontento emocional constante, adicional a ello, algunos estudiantes tienden a compararse con su entorno social, lo que a veces suele debilitar su autoestima.

Cómo cierre a este apartado, también se buscó indagar sobre la influencia que tienen los tiempos de traslado en la rutina diaria de los estudiantes y si estos llegan a afectar su bienestar emocional y se evidenció, en varios testimonios, sentimientos de cansancio y agotamiento mental e incluso desmotivación directamente relacionados a los largos trayectos y la congestión vehicular de la caótica Lima, demostrando que no solo se trata de una carga física, sino también de un componente que afecta el estado emocional de los estudiantes y disminuye espacios para el descanso o la recreación.

Lizzet menciona que el tiempo prolongado en el transporte afecta negativamente su estado emocional incrementando incluso síntomas depresivos:

“Cuando duele te sientes mal y es feo, yo sí siento que a nivel emocional me pongo más depresiva, más triste.” (Lizzet, 4to ciclo, Independencia)

María Fernanda y Renzo afirman que el tráfico y la presión por llegar a tiempo sí les generan incomodidad:

“...Pero imagínese que estoy en hora punta y hay tráfico, entonces yo estoy como que: ya, ya, apura a qué hora llego.” (María Fernanda, 6to ciclo, SMP)

“Sí, he sentido más que nada ansiedad, porque queremos llegar temprano y el carro demora o hay demasiado tráfico, llega a ser muy estresante.” (Renzo, 4to ciclo, Pachacamac)

Estudiantes como Alejandro y Daniela, que pese a obligarse a adaptarse al tiempo en el transporte, sigue siendo una fuente de incomodidad, sobre todo porque implica viajes largos y estresantes después de un día de estudios y muchas veces trabajo:

“La verdad, sí, siento que me he acostumbrado bastante, pero no, no deja de ser tedioso el estar tanto tiempo... (Daniela, 10mo ciclo, Ancón)

“... Estoy forzado a ir en bus desde pequeño.” (Alejandro, 10mo ciclo, SJL)

El estrés generado por los largos viajes en transporte público afecta negativamente el bienestar emocional de Luis. La frustración por los embotellamientos y la presión por cumplir con las entregas de trabajo lo ponen en una situación de ansiedad adicional. Cuando llega a casa con poco tiempo para entregar los trabajos, se ve obligado a improvisar o entregar trabajos incompletos y por su lado, Anthony y Daniela mencionan que el tiempo en transporte también genera inseguridad y ansiedad. Las situaciones peligrosas que ocurren, como el temor al robo o las tensiones sociales en el transporte público (como gritos o peleas), afectan su bienestar emocional:

“A veces inseguridad... siempre se suben tipos no con buenas intenciones...”
(Anthony, 8vo ciclo, Callao)

“Yo he sentido más que todo preocupación por el hecho de que no llegaba transporte, entonces ya era tarde y por la propia inseguridad me preguntaba ¿A qué hora voy a llegar a mi casa?” (Daniela, 8vo ciclo, Santiago de Surco)

Max identifica en el tráfico y los retrasos una fuente concreta de ansiedad. En especial, cuando estos obstáculos lo hacen llegar tarde a clases o compromisos académicos. Esta situación incrementa su sensación de urgencia y de pérdida de tiempo, lo que contribuye al estrés cotidiano:

Cuando vas tarde para alguna clase o algún trabajo creo que ahí te viene la ansiedad porque estás apurado y sientes que el tráfico ocasionó que no llegue tu carro, te hace perder tiempo y ahí te viene el estrés. (Max, 4to ciclo, Chorrillos)

El traslado de Milagros, especialmente cuando enfrenta tráfico y ruidos, representa una fuente de estrés adicional en su vida diaria. Esta incomodidad afecta su bienestar emocional, especialmente cuando la saturación de estímulos, como el ruido y el cansancio, se acumulan.

“Me duele la cabeza, me estresa y los carros haciendo bulla con el claxon. Eso me genera estrés.” (Milagros, 4to ciclo, Rímac)

Los testimonios expresados por los estudiantes evidencian que los tiempos de traslado no solo significan una pérdida valiosa de tiempo, sino también inciden negativamente en su bienestar emocional, el cual se ve intensificado por los trayectos largos, la congestión vehicular, los accidentes del día a día y las situaciones de inseguridad vividas durante sus desplazamientos, limita sus horas de descanso, la posibilidad realizar más actividades fuera de las académicas, su posibilidad de socialización, entre otros.

4.1.5. El capital de motilidad como puente hacia el desarrollo personal y social

La experiencia educativa en la universidad ha sido significativa para muchos de los estudiantes entrevistados, influyendo positivamente en su desarrollo personal y social. Un hallazgo recurrente es la ampliación del círculo social, lo cual evidencia que la vida universitaria promueve la interacción con pares diversos y fomenta la construcción de redes de apoyo. Esta dimensión relacional fortalece la calidad de vida al permitir a los estudiantes desenvolverse en entornos distintos a los habituales y ampliar sus horizontes personales.

“San Marcos es todas las sangres, comencé a interactuar más con personas de provincia y ver a un montón de personas con diferentes realidades.” (Diego, 8vo ciclo, SMP)

De forma similar, Jesús menciona que la universidad le brindó un entorno completamente distinto al escolar, permitiéndole socializar con personas que piensan diferente, mejorando así su capacidad de debatir y expresarse en público.

“Socializar con personas que piensan diferente, que saben debatir, saben hablar y entre otras cosas que a mí también me suma, porque puedo hablar en público y desenvolverme mejor a nivel general.” (Jesús, 5to ciclo, SJL)

Esta transformación también fue percibida por Eduardo, quien afirma haber disfrutado de su experiencia, no solo por lo aprendido académicamente, sino por las relaciones que forjó.

Creo que ha sido una de las mejores etapas, lo he disfrutado bastante, he conocido bastante gente, he aprendido, he viajado. Está muy marcado, quizá hay bastantes cosas por mejorar, pero tampoco me puedo quejar. Entonces estoy muy satisfecho con la Universidad. (Eduardo, 10mo ciclo, Los Olivos)

Por otro lado, para estudiantes como Xyomara, la experiencia universitaria también significó un desafío personal, al proponerse romper con su timidez y fomentar vínculos con sus compañeros de carrera, reconociendo que San Marcos implica exigencias académicas elevadas, pero también espacios para crecer.

He aprendido a soltarme mucho más...ya dentro de la Universidad me puse como meta generar amistades o por lo menos poder hablar con todas las personas de mi carrera, y tengo una buena relación con ellos. Realmente veía muy lejana a San Marcos y aún siento que es muy difícil mantenerse arriba

dentro de los ponderados, dentro de los primeros puestos en un tercio superior.

Creo que el que aún sea complicado, lo hace interesante. (Xyomara, 5to ciclo, Villa El Salvador)

Además del ámbito social, otro eje relevante es el acceso a nuevas perspectivas gracias a los contenidos académicos. La universidad aparece como un espacio de reflexión crítica que permite cuestionar ideas previas y ampliar la mirada sobre la realidad.

...en San Marcos los conocimientos aumentan, ya no llevas matemáticas, por así decirlo, como llevas en el colegio, ahora los cursos cambian, las perspectivas de los profesores también cambian. Por ejemplo, tenía un profesor de filosofía que era ateo y otro profesor de filosofía que, si era creyente, entonces, como que ahí también ves ambas perspectivas, cosa que en mi caso yo no creía ver eso, creía que todos los filósofos eran ateos. (Alejandra, 4to ciclo, ATE)

Esta apertura también se refleja en testimonios como el de Mollie, quien refiere que estudió en un colegio privado durante su etapa escolar y que la universidad le ayudó a romper estereotipos y reforzar su pensamiento crítico.

“Estaba prácticamente en una burbuja, no conocía mucho de la realidad, o sea, conocía tal vez por redes, creo que nunca había estado en contacto... no conocía otras realidades. Recién llegando a la universidad he aprendido bastante.” (Mollie, 10mo ciclo, Chorrillos)

Una idea similar comparte Alex, quien también proviene de un colegio privado y relata cómo la universidad lo ayudó a comprender la diversidad del país a través de viajes de estudios y profesores con distintas perspectivas.

Mi experiencia en Marcos en mi vida ha sido algo totalmente grato tanto el aspecto amical como en el aspecto académico fue como entrar a otro mundo... Por ejemplo, en el aspecto académico vi las diferentes perspectivas sobre el estudio de las Ciencias Sociales. La perspectiva que tenía el docente de proceso histórico no era la misma que tenían otros profesores. Creí que la mayoría tendría el mismo pensamiento, pero no era así, cuando entré a cursos de carrera vi que en los viajes de carrera ya empiezas a dimensionar un poco más el tema de la realidad nacional, toda mi vida fui al colegio privado y no veía más allá, pero cuando fui [de viaje] con la profesora en Marta Kuong me hizo ver toda la realidad, que no necesariamente todos tienen las mismas oportunidades. (Alex, 4to ciclo, Puente Piedra)

Asimismo, Renzo señala que esta etapa influyó en su visión del campo laboral y en su capacidad para argumentar sus ideas.

Creo que la universidad ha influenciado en mi vida en la forma de ver el campo laboral y el pensamiento crítico, eso como que me cambió un poco el chip y eso me ha ayudado a defender mi postura en algunos problemas que suelo tener. (Renzo, 8vo ciclo, SMP)

La experiencia universitaria también permitió a muchos estudiantes confrontar sus privilegios o contextos iniciales. Daniela expresa que al ingresar a San Marcos, tuvo un cambio de mentalidad, al conocer otras realidades y compartir con compañeros que enriquecieron su mirada profesional y humana.

Bueno, creo que el cambio de mentalidad que uno tiene porque muchas veces tú entras con una perspectiva de qué es la vida, con los propios privilegios que uno tiene, y cuando entras a San Marcos... ver otras teorías, otros pensamientos, también compartir con otros compañeros que te cuentan su experiencia, es

gratificante porque aprendes mucho de ellos. (Daniela, 8vo ciclo, Santiago de Surco)

Este contraste entre lo conocido y lo nuevo también es señalado por Milagros, quien considera que San Marcos generó en ella una visión más crítica y tolerante, al encontrarse con múltiples maneras de pensar.

San Marcos ha generado en mí un pensamiento mucho más crítico, ahora mi manera de ver las cosas sí me ha cambiado un poco, también dentro de la Universidad, el encontrar distintas maneras de pensar, poder escuchar y ver, y sobre todo respetar la perspectiva de las demás personas. (Milagros, 4to ciclo, Rímac)

Del mismo modo, Renzo Ramos menciona que la universidad le permitió experimentar nuevas funciones sociales y comprender mejor las relaciones interpersonales.

“...me ha enseñado más cosas en las que yo no tenía mucha idea de cómo podría funcionar o cómo funciona, entonces supongo que me ha ayudado a comprender mejor algunas relaciones sociales.” (Renzo, 4to ciclo, Pachacamac)

En ciertos casos, la experiencia educativa trasciende lo académico e impacta en el entorno familiar. Demostrando cómo los logros universitarios benefician también a su familia, reforzando la idea de movilidad social y orgullo compartido. Inclusive generando reconocimiento dentro del ámbito familiar:

Ha influido de forma positiva, no solo para mí, considero que para mi casa también porque a pesar de las dificultades y todo, siento de que cada logro que yo tengo no solo es mío, sino también para mi familia, porque mi madre y mi padrastro, también se sienten orgullosos de eso, entonces cualquier esfuerzo que

sea en general, sienten que vale la pena porque están viendo resultados. Me ha ayudado mucho, sigo esforzándome, mejorando porque sé que cuando egrese y tenga un buen trabajo también podré ayudar a mi familia. (Esther, 6to ciclo, Carabayllo)

El hecho de decir que soy de San Marcos abre bastantes puertas o bueno, es lo que he sentido. Hasta en los familiares, cuando escuchan el nombre de la universidad es como que “Wow” eso me hace sentir bastante orgullosa. (Milagros, 4to ciclo, Rímac)

No obstante, también se identifican matices distintos. Cristhian expresa una experiencia menos satisfactoria, donde las dificultades de estudiar en una universidad pública han influido de forma más negativa en su vida, lo que recuerda que las trayectorias universitarias no son homogéneas y deben analizarse desde las particularidades individuales.

La verdad no tan agradable. Han habido situaciones en las que no me he sentido contento por cuestiones que implican una universidad nacional. ¿Ha influido esto en mi vida? Probablemente más negativa que positivamente. Pero como te digo, estoy tratando de llevarlo, por lo menos terminar con la carrera. (Cristhian, 9no ciclo, Los Olivos)

En resumen, las experiencias educativas vividas en la universidad trascienden lo estrictamente académico, actuando como catalizadores del desarrollo personal, social y familiar de los estudiantes. La interacción con diversas realidades, el acceso a nuevas perspectivas críticas y la construcción de vínculos significativos enriquecen su visión del mundo y fortalecen su sentido de pertenencia y propósito. No obstante, también emergen voces que revelan las tensiones y desafíos que conlleva transitar por una universidad pública. En conjunto, estos testimonios evidencian cómo el capital de

motilidad se activa a través de los espacios formativos, no solo al facilitar la movilidad física, sino también al estimular el crecimiento humano. Este despliegue de capacidades también se manifiesta en otros escenarios más allá del aula, como las actividades recreativas, donde los estudiantes ejercen su agencia, construyen comunidad y encuentran nuevas formas de bienestar.

En ese marco, la mayoría de los estudiantes mencionan que, pese a las limitaciones, buscan formas accesibles de recreación que pueden realizar en casa o con bajo costo, como ver series, bailar, cocinar o practicar algún deporte ocasional. Estas actividades, aunque sencillas, constituyen vías de afirmación personal, sostén emocional y exploración de intereses propios.

“[En mis tiempos libres hago] más que todo cocinar, cocinar, hacer cosas de repostería, a veces ver películas, series y eso.” (Mollie, 10mo ciclo, Chorrillos)

Dormir y recrear. Salir en la noche, me encanta salir de... bueno de donde estoy, se ve todo el mar y también escuchar música y bailar, me encanta, a pesar de mi columna antes bailaba más ahora no tanto, pero si me gusta. (Lizzet, 4to ciclo, Independencia)

Sí, me gusta bastante cantar y bailar, o sea canto muy mal, pero ahí yo misma soy. Bailar, yo amo mucho bailar o a veces me encanta la música y yo puedo escuchar música, me relaja muchísimo literal, igual uno ahí tratando de dormir, pero me encanta, me encanta, yo por mí escucho música todo el día, digamos que esa es mi curita en todo. (María Fernanda, 6to ciclo, SMP)

“Bueno, me gusta componer canciones, a veces escribo poesía, también me gusta bailar, ver anime.” (Crishell, 4to ciclo, San Miguel)

Hacer música, o sea, tocar la guitarra, pertenezco a un coro y toco ahí la guitarra. Aparte también jugar fútbol con mis amigos, practico deporte, esas serían las actividades que más realizo. De ahí nada, simplemente escuchar música o ver videos. (Matías, 6to ciclo, Chorrillos)

Últimamente estoy haciendo deporte, fútbol. Por lo menos dos veces a la semana. Y bueno, los otros días trato de ir al gimnasio o a veces los fines de semana. Salgo con amigos a alguna fiesta o una reunión. Pero más que nada trato por las tardes de estar haciendo algo porque no me gusta estar sin hacer nada en mi casa. (Eduardo, 10mo ciclo, Los Olivos)

Así, si bien estas prácticas no están directamente vinculadas con un aprendizaje formal, cumplen un rol importante en su bienestar emocional, en la gestión del estrés cotidiano y en la afirmación de su identidad. No obstante, subyace una tensión entre lo que quisieran aprender y lo que realmente pueden hacer, lo que pone en evidencia cómo el capital de motilidad, aunque presente en términos de intención y deseo, se ve condicionado por limitaciones materiales, temporales o emocionales.

Dado que en las experiencias educativas y de aprendizaje de los entrevistados, se observa un fuerte interés por adquirir nuevas habilidades relacionadas tanto con su desarrollo académico como personal. Sin embargo, este deseo se ve frecuentemente frustrado por restricciones estructurales como la falta de tiempo, recursos económicos o acceso a espacios formativos. Algunos estudiantes mencionan actividades que quisieran aprender y que les ayudarían en su desarrollo académico, por ejemplo:

Y lo que me gustaría realizar es dibujar. En mi carrera el dibujo es muy importante, sobre todo al momento de graficar las dimensiones, ya sea de alguna infraestructura o material, entonces a mí me gustaría mucho aprender a dibujar,

hacer de esta actividad como un hobbit incluso...no lo he aprendido debido a la procrastinación. (Max, 4to ciclo, Chorrillos)

Quiero aprender lenguaje de señas. Pero estoy esperando que se abra un curso. [No pude aprender antes porque] estaba metida en muchas cosas, estaba en inglés, en prácticas que estaban lejos de la Universidad. Por ahí la organización de tiempos y la propia oportunidad [fueron los factores]. (Daniela, 8vo ciclo, Santiago de Surco)

“... quizás un idioma, pero más adelante. Si quiero hacerlo tendría que cuadrar los tiempos, mover mi horario.” (Eduardo, 10mo ciclo, Los Olivos)

Me gustaría mucho aprender idiomas, tocar la batería también. Esos dos por lo menos los tengo fijos. Quisiera aprender italiano, francés y portugués. Portugués debe ser más sencillo, pero el inglés obviamente que sí o sí... en ambos casos no he podido aprender por dinero y por tiempo. (Esther, 6to ciclo, Carabayllo)

En otros casos, las limitaciones tienen que ver con la ubicación geográfica o la falta de recursos cercanos:

Creo que [me gustaría aprender] gimnasia... [No he podido] por el hecho de que las academias quedan muy lejos de mi casa y más por el tiempo, ya de por sí entreno vóley desde los 8 años, entonces se me dificulta y a veces tenía clases en la tarde también. Entonces, ya sabes, se fue la oportunidad, por así decirlo. (Alejandra, 4to ciclo, ATE)

“[Aprender] Quizás algún deporte que conocí por los Juegos Panamericanos de hace años... el squad, un juego que me gustó mucho verlo y bueno lamentablemente es algo que no he podido aprender porque no mucha gente practica ese deporte.” (Matías, 6to ciclo, Chorrillos)

“Bueno sería el ballet, no lo he aprendido porque no es tan conocido en el Perú. Más que nada ofrecen clases para niños hasta los 12 años, no hay muchos talleres para adultos en nivel principiante.” (Nicol, 4to ciclo, El Agustino)

También se identificaron limitaciones de tipo económico, lo cual restringe el acceso a aprendizajes que requieren inversión:

“A veces digo hacer cerámica. Me parece bien bonito, pero más que por tiempo es el costo porque a veces cobran 400 soles por taller de cerámica y ya se pasan.” (Mollie, 10mo ciclo, Chorrillos)

“...japonés, pero ya más por el tema económico [no lo he logrado].” (Alejandro, 10mo ciclo, SJL)

“Desde que estaba en la secundaria quería aprender artes marciales o defensa personal, porque el entorno en el que estoy es un poco peligroso, no he tenido las facilidades de aprender por falta de dinero y tiempo.” (Jesús, 5to ciclo, SJL)

Incluso aparecen barreras emocionales o familiares que dificultan la concreción de estos aprendizajes:

Bueno hay dos o como tres creo. A ver, la primera fue esto... el ballet, cuando era niña ya estaba en el ballet, pero por temas de mi físico, me empezaron a hacer bullying y lo dejé... Y ya luego acá en Lima me hubiese gustado aprender violín, y ya, ahora último se me ha dado por querer bucear. (Gardenia, 6to ciclo, Callao)

Sí, me gustaría hacer natación. Anteriormente tuve la oportunidad de aprender, pero no tengo mucha confianza, de por sí estar en el agua me da miedo, incluso la playa. También el boxeo, pero no lo he aprendido por un temor de mis papás. (Xyomara, 5to ciclo, Villa El Salvador)

Estos casos reflejan cómo el capital de motilidad —entendido como la capacidad de los individuos para proyectarse hacia actividades que mejoran su calidad de vida— se ve limitado por factores externos que impiden la materialización de sus aspiraciones, a pesar de tener un fuerte deseo de aprender nuevas habilidades o iniciar actividades enriquecedoras, muchos estudiantes enfrentan restricciones.

En este escenario, los estudiantes optan por prácticas accesibles que les permitan desconectarse del estrés o disfrutar de momentos personales. Ver series, escuchar música, cocinar, hacer ejercicio en casa o reunirse con amigos son algunas de las actividades que, si bien no están siempre orientadas al aprendizaje formal, desempeñan un papel clave en su bienestar emocional y social. Estas elecciones reflejan formas de agencia adaptativas frente a las condiciones materiales disponibles. Aunque el capital de motilidad se vea limitado, no desaparece; más bien se redefine dentro de los márgenes impuestos por su contexto, demostrando que el desarrollo personal también puede ocurrir desde lo posible, incluso sin una movilidad ascendente inmediata.

Por otro lado, las reflexiones de los estudiantes universitarios sobre el empleo y el desempeño laboral muestran una diversidad de experiencias que se agrupan en tres grandes perfiles: quienes aún no han ingresado al mundo laboral, quienes trabajan en sectores ajenos a su formación profesional y quienes trabajan en el rubro de su carrera. Esta diversidad permite identificar cómo el trabajo puede convertirse en un recurso que fortalece el capital de motilidad, pero también en un factor que lo limita o aún no lo activa.

Un grupo significativo de estudiantes no trabaja y depende económicamente de sus padres. Principalmente conformado por estudiantes de los primeros ciclos, este grupo expresa el deseo de adquirir experiencia laboral en el futuro, aunque aún no ha

logrado compatibilizar estudio y trabajo. También se identifican estudiantes de ciclos avanzados que enfrentan barreras geográficas para acceder a prácticas profesionales:

No, estoy buscando prácticas, pero al final no encontré prácticas pagadas, no sé si es por justamente que estén como por villa el salvador o surco y lo siento lejos, y ya este ciclo ya no pensaba buscar ninguna porque quería terminar mi tesis en lo más pronto posible. (Dafne, 10mo ciclo, Comas)

Algunos, como Renzo, trabajan solo en vacaciones o colaboran esporádicamente en negocios familiares, mientras que otros, como Jesús, reciben pequeñas retribuciones por ayudar a sus padres, lo que les permite cubrir gastos básicos como el transporte:

“Actualmente no me encuentro trabajando, como ayudo a mis padres me dan 10 o 20 soles...con ese dinero cubro mis gastos de transporte a la universidad.” (Jesús, 5to ciclo, SJL)

También hay quienes han encontrado soluciones creativas para afrontar sus gastos, como el caso de Milagros, quien emprendió junto a su madre:

Tengo una especie de emprendimiento entre comillas. Mi mamá atiende en un colegio vendiendo comida para las loncheras, entonces para cubrir mis pasajes porque perdí mi carnet, entonces dije, voy a invertir cierto dinero en la compra de unos productos y que mi mamá me apoye vendiéndolos en el recreo del colegio. Y es así como básicamente he pagado mis pasajes de todo el ciclo anterior. Compro sus productos cada fin de semana, por ejemplo, ayer fui de compras para esta semana y mi mamá lo vende, me va dando la ganancia y vuelvo a invertir. Con eso cubro lo que son mis pasajes y algunas cosas más. (Milagros, 4to ciclo, Rímac)

Entre quienes trabajan en su rubro, el empleo es valorado como un espacio de aprendizaje práctico que les permite consolidar los conocimientos adquiridos en la universidad y ganar experiencia:

Estoy conforme con este trabajo, porque aparte de estar dentro de un área que a mí me gusta, también me ayuda a aprender nuevas cosas, sobre todo el trabajo de gabinete, de registro, he podido desarrollar mis conocimientos sobre cuál es la tipología de clasificación, qué se puede hacer, qué material, qué datos se le puede recoger, como por ejemplo las dimensiones, el estado de conservación, la filiación cultural...son datos que uno tiene que analizar en el futuro, pues en trabajos. (Max, 4to ciclo, Chorrillos)

Ahorita estoy como practicante en una empresa de servicios... La verdad me siento muy cómoda donde estoy, o sea, me gusta mucho... por el ambiente laboral, me encantan las políticas de la empresa, o sea, estoy enamorada. Mi tesis es sobre las políticas de tu empresa. (Daniela, 10mo ciclo, Ancón)

Asimismo, en algunos casos, además de sentirse productivos y motivados por estar vinculados a su área de formación rescatan el beneficio de ahorrar recursos gracias a la cercanía geográfica o la relación institucional entre su centro de prácticas y la universidad. En palabras de Daniela:

Ahora soy parte del equipo de Investigación Seminario Economía Social, Solidaria y Popular, nosotros trabajamos con distintas organizaciones sociales, haciendo proyectos sociales para la Universidad y trabajamos con cooperativas. Por ejemplo, hace un mes trabajé con una organización para personas con discapacidad. Creo que es muy amplio, tenemos la oportunidad de realizar proyectos sociales, viajar a una comunidad. Estoy muy contenta y feliz porque me dan la oportunidad de tener movilidad, no gasto porque llego a la

Universidad y me quedo ahí, entonces no tengo ese trajín que antes hacía para ir a las prácticas, porque antes iba a Chorrillos, se me complicaba o me estresaba un poco más por los tiempos y proyectos. En cambio, aquí tengo orientación, profesoras que me apoyan mucho en el tema de aprendizaje, colocan evaluaciones continuas, entonces sí, estoy aprendiendo mucho. (Daniela, 8vo ciclo, Santiago de Surco)

En contraste, quienes trabajan fuera de su carrera expresan percepciones mixtas. Algunos encuentran comodidad y flexibilidad horaria, lo que les permite sostener sus estudios sin mayores conflictos.

“Trabajo vendiendo ropa para damas y caballeros, el ambiente es muy bueno. Me siento cómoda. Entre todas las que trabajamos en esta tienda nos apoyamos y cuidamos” (Esther, 6to ciclo, Carabayllo)

Cristhian, por ejemplo, valora que su trabajo part-time le permite seguir estudiando, aunque identifica ciertos riesgos:

Sí, me siento tranquilo, obviamente no es un trabajo en el que quiera estar toda la vida. Pero por el momento estoy tranquilo, queda cerca de mi casa, es bastante cómodo trasladarse hacia el trabajo. En cuestión de horarios, también me ayuda de cierto modo porque es part-time... El único problema es el riesgo, porque trabajo de cajero y podría haber descuentos si ocurre una estafa. (Cristhian, 9no ciclo, Los Olivos)

Mientras que otros, identifican que el empleo ha limitado su desarrollo profesional, consumiendo el tiempo que podrían dedicar a su formación.

“Económicamente el trabajo que tengo me ha ayudado...pero ha hecho que tenga obstáculos dentro de mi desarrollo profesional, pues el horario laboral me ha

consumido. Por ello ya no firmaré la renovación de mi contrato.” (Diego, 8vo ciclo, SMP)

Este hallazgo permite evidenciar que el empleo, en sus distintas formas, constituye un componente relevante del capital de motilidad. Para algunos, se convierte en un puente hacia la consolidación profesional; para otros, en una actividad que permite sostener sus estudios, pero sin relación directa con su futuro laboral; y para otros más, aún no es una posibilidad concreta, lo que genera dependencia económica y, en algunos casos, ansiedad por insertarse en el mercado laboral. Las percepciones de comodidad, aprendizaje o sacrificio vinculadas al trabajo reflejan cómo las condiciones estructurales y las trayectorias personales moldean la capacidad de los estudiantes para activar su capital de motilidad.

Por otra parte, la mayoría de los estudiantes entrevistados manifiestan sentir que tienen oportunidades para su desarrollo personal, aunque esta percepción se encuentra matizada por factores como el apoyo familiar, el contexto económico y, en particular, el tiempo que deben invertir en los traslados hacia la universidad.

Muchos estudiantes expresan que perciben oportunidades gracias al respaldo de sus familias, especialmente de sus padres, lo cual representa un soporte emocional y, en algunos casos, económico que les permite proyectarse hacia su futuro:

Mmmm. Yo creo que sí [tengo oportunidades para crecer y desarrollarme], sí doy... este... o sea me esfuerzo lo máximo para lograr mis objetivos, lo puedo hacer porque ya de por sí tengo apoyo de mis papás entonces siento que hay como una paz y hay ganas de poder hacer más. (Alejandra, 4to ciclo, ATE)

Como te mencioné al inicio, tengo esa oportunidad de que mis padres si me pueden apoyar por esa parte, o sea pueden hacer que yo no trabaje para que me

dedique especialmente a estudiar... Sí [tengo oportunidades para crecer y desarrollarme], no tengo muchas limitaciones. En realidad, siento que sí puedo crecer cada día, especialmente con cada meta que me trazo y la logro. (Renzo, 8vo ciclo, SMP)

Sí [tengo oportunidades para crecer y desarrollarme], de hecho, el apoyo a veces...siempre he sentido más el apoyo de mi mamá que de mi papá por el tema de estar presentes, pero, o sea, sí, la verdad que sí me ha ayudado mucho. (Gardenia, 6to ciclo, Callao)

Yo creo que sí [tengo oportunidades para crecer y desarrollarme], este, lo que tengo ahora me va a llevar a desarrollarme como persona, por ejemplo, la experiencia laboral que estoy agarrando ahora, las interacciones que tengo con amistades, familiares, creo que también me ayuda bastante a desarrollarme y eso. (Mollie, 10mo ciclo, Chorrillos)

También algunos mencionan contar con redes o contactos en sus respectivas carreras, lo cual les refuerza esta sensación de tener puertas abiertas hacia el desarrollo profesional.

Creo que si [tengo oportunidades para crecer y desarrollarme], la verdad, ya que antes de este trabajo yo me encontraba en el Gabinete de Pachacámac, en la Católica también conocí al director del proyecto entonces hay un lugar fijo en el cual puedo regresar porque también cuento con un certificado, entonces cuento con contactos que me pueden ayudar a desarrollarme en la Arqueología. (Diego, 8vo ciclo, SMP)

Sí [tengo oportunidades para crecer y desarrollarme], ya he conversado bastante con mis familiares cercanos, con amistades, no solamente en el tema del

negocio, sino también con la carrera. Tengo bastantes ambiciones, he participado en proyectos que me están dando las facilidades de avanzar. De por sí como persona nunca me ha gustado quedarme, y como tengo el apoyo, sé que a futuro lo voy a lograr. En cuanto a la carrera, normalmente estoy activo. Soy parte de un proyecto, ya hace como 3 años aprox., actualmente no puedo participar mucho, pero trato de estar frecuentemente en actividad con ellos. Queremos publicar un artículo o a veces hay ciertas actividades que necesitan presencia de los que son del proyecto, trato de estar yendo, no estoy al 100%, pero sí trato de mantenerme activo con el proyecto. (Eduardo, 10mo ciclo, Los Olivos)

Sin embargo, una proporción significativa de estudiantes considera que el tiempo que dedican al traslado —exacerbado por el tráfico limeño— afecta de forma negativa su capacidad para aprovechar plenamente dichas oportunidades. Esta afectación se manifiesta en distintos niveles: desde la disminución de tiempo para estudiar, descansar o participar en actividades extracurriculares, hasta la sensación de estar en desventaja frente a quienes viven cerca de la universidad.

[El tráfico]influye en algunas cosas que me gustaría hacer. Por ejemplo, yo estaba llevando el curso de francés, lo estoy llevando ahora en vacaciones, pero cuando regrese a la universidad lo más probable es que no lo pueda seguir llevando porque voy a tener que salir a cierta hora de la casa para poder llegar a la universidad a tiempo y ya no me daría tiempo de seguir estudiando el otro idioma y eso, más que todo. (Mollie, 10mo ciclo, Chorrillos)

Sí [el tráfico me afecta, si por mi fuera] dormiría más, considero que el tiempo y la lejanía...las horas en el transporte implican bastante. Y aparte que te cansan... [las personas que residen cerca de la universidad] pueden llegar más temprano,

pueden tener.... menos gastos y más ingresos para poderse poner en otros cursos o también la cercanía...la calidad de venida en el transporte...siento que a veces también me da una cierta desventaja el tiempo que puedo implementarlo para estudiar...porque en el carro no puedo estudiar. (Lizzet, 4to ciclo, Independencia)

Claro, creo que [el tráfico] mueve todo mi horario, porque muchas veces está separado por horas, entonces cuando llego, pasó mucho tiempo en el tráfico, no puedo completar lo que planifico. También por los horarios, a la Universidad trato a veces de salir hasta horas antes para poder llegar, porque muchas veces no sabes lo que pasa con el tráfico y te quedas ahí parado, y no llegas a tiempo...Sí [me siento en desventaja], sí, la verdad es que sí, por ejemplo, tengo amigas que viven a media hora de la Universidad, entonces mientras yo estoy en el transporte público, les pregunto “¿a qué hora van a llegar?” y me responden que todavía saldrán en unas horas y yo estoy en el transporte público, 2 horas o 2:30h sentada (Daniela, 8vo ciclo, Santiago de Surco)

Las personas que viven cerca de la universidad incluso pueden dormir un poco más, puede este meterse a otro curso, puede ir este... hacer otras clases, incluso ir a actividades curriculares en la universidad y quedarse hasta más tarde, muchas veces yo me he tenido que salir de conferencias importantes y bonitas, por la hora... por ejemplo, nosotros que salimos a las 10 de la noche, muchas veces mis compañeros que se van hasta San Juan, no pasa, no pasa y me da pena porque incluso a mí pasan, pero pasan llenos porque ya son los últimos, entonces horrible. (María Fernanda, 6to ciclo, SMP)

Algunos estudiantes, como Max, Milagros, Daniela y Dafne, sostienen que el tráfico genera una pérdida de tiempo con un impacto directo en su salud mental,

expresando cansancio, estrés o desmotivación, lo que termina repercutiendo en su rendimiento académico o bienestar personal.

Sí. Me quitan tiempo, me restan, por ejemplo, cuando vuelvo digo que tengo que hacer mi ejercicio a las 9, entonces hay una duración de 2 horas de viaje desde la Universidad hasta mi casa, así que podría salir bien a las 7 de la Universidad, pero hay veces en que el tráfico es más inmenso en la noche que puedo demorar media hora más en llegar a mi casa entonces si llego más tarde a mi casa, llego más tarde a mi ejercicio u otras cosas, duermo más tarde, entonces afecta a la salud mental. (Max, 4to ciclo, Chorrillos)

Y me ha pasado que el tráfico dura 2 horas, llego agotada porque me suelo estresar, me cansa entonces, aparte de haberme generado un atraso en el horario preestablecido llego más cansada y las actividades que iba a hacer ya no las hago, sino simplemente ceno y me duermo por el cansancio y estrés. (Milagros, 4to ciclo, Rímac)

“Sí creo que también me afecta, emocionalmente me genera estrés, físicamente aumenta el cansancio. Sí, muchas veces estoy agotada en clase o no puedo prestar la suficiente atención por el cansancio.” (Daniela, 8vo ciclo, Santiago de Surco)

Más que nada, mis planes se han cancelado por mi parte, por un motivo o por una desmotivación, no porque algo ha pasado en mi día o algo, o sea, yo también antes he tenido un diagnóstico de ansiedad depresiva, entonces a veces me afecta un poco, a veces de la nada ya no quiero hacer nada, y como vivo a 2 horas de todo lugar, porque incluso para, no sé, el centro cívico...para cualquier lugar, para todo vivo a 2 horas, lejos, desmotiva más, porque no tengo tantas ganas y para colmo tengo que estar lista 2 horas antes para ir en camino, eso es

un poco pesado, sí, pero o sea principalmente por eso se cancelaba mis planes.

(Dafne, 10mo ciclo, Comas)

En tanto, un grupo menor afirma que, aunque el tráfico les quita tiempo, logran organizarse para aprovechar los trayectos de manera productiva —leyendo, descansando o planificando su día—, lo que mitiga en parte la percepción de pérdida.

“Voy con los audífonos y con un libro varias veces, entonces estoy leyendo en el transcurso o durmiendo, sacándole provecho esa hora que estaré por ahí.” (Renzo, 8vo ciclo, SMP)

“Sí me ha pasado [que afecta las actividades que tengo planificadas], pero a las finales tenemos que buscar soluciones porque hay cambio de planes. Ver de qué manera podemos lidiar con ello lo antes posible” (Eduardo, 10mo ciclo, Los Olivos)

“De hecho, sí, muchas veces [el tráfico afecta mis actividades planificadas]... [Pero]creo que no [afecta el alcance de mis objetivos personales], porque es más que nada organizarse, claro que me quita tiempo, pero todo depende del orden.” (Nicol, 4to ciclo, El Agustino)

Cuando se les pregunta qué harían si su traslado fuera más corto, la mayoría menciona actividades vinculadas al desarrollo personal: estudiar otro idioma , hacer deporte o retomar hobbies, descansar más o pasar tiempo con sus familias. Esta respuesta sugiere que el tiempo que hoy le dedican al transporte representa una barrera significativa para acceder a experiencias que consideran importantes para su crecimiento personal.

“Creo que estudiaría otro idioma jajaja terminaría mi inglés, pasaría tiempo en familia y tal vez estudiaría un poco más.” (Daniela, 8vo ciclo, Santiago de Surco)

También pensaba, por ejemplo...ponerme a estudiar idiomas, entonces, pues obviamente pensar de cuánto [tiempo] tengo para llegar a mi casa en caso sea virtual, llegaría o no llegaría a la hora, es algo que también pues lo tengo pensado, ¿no? o sea, a veces tengo que cuadrar también esos horarios. (Mónica, 6to ciclo, San Miguel)

Estaba llevando el curso de francés, lo estoy llevando ahora en vacaciones, pero cuando regrese a la universidad lo más probable es que no lo pueda seguir llevando porque voy a tener que salir a cierta hora de la casa para poder llegar a la universidad a tiempo y ya no me daría tiempo de seguir estudiando el otro idioma. (Mollie, 10mo ciclo, Chorrillos)

Primero que tendría más tiempo de practicar el tenis, que es algo que a mí me gusta, lo que haría primero es desestresarme después de un día agotador. Mhm... Y de ahí mis tareas con mayor tranquilidad porque tendría más tiempo. (Alex, 4to ciclo, Puente Piedra)

“Principalmente, si llegaría más rápido...tendría más tiempo para estar con mis familiares es una de las cosas que me gustaría priorizar. Y lo segundo, aprender a tocar el instrumento musical que te mencioné a inicios (zampoña)” (Diego, 8vo ciclo, SMP)

“Cuando iba o estudiaba a lugares que no están tan lejos de donde vivo, estaba en natación y la natación si me ayudaba bastante emocionalmente y también a relajarme.” (Crishell, 4to ciclo, San Miguel)

“Podría desayunar, mejorar mis outfits o también lavar algunas prendas para los días posteriores, alistarme algo de almorzar o alguna merienda extra para llevarme.” (Renzo, 4to ciclo, Pachacamac)

“Pues saldría más tarde de mi casa, dormiría un poco más. Tal vez hacer un curso externo para aprovechar el tiempo a mi favor.” (Jesús, 5to ciclo, SJL)

“Si tuviera mayor o su tiempo fuera menor, haría algún curso, una especialidad y después el gimnasio porque priorizo algo académico.” (Eva, 10mo ciclo, San Borja)

Un tema recurrente entre los entrevistados es la percepción de desventaja en comparación con quienes viven cerca de la universidad. Esta desigualdad se expresa no solo en términos de tiempo y descanso, sino también en la posibilidad de acceder a espacios académicos como la biblioteca, participar en talleres o socializar con compañeros (Daniela, Xyomara, Stephanie, Alejandro).

“Sí [me siento en desventaja]...también por el tema académico, veo que mis amigas tienen más oportunidades o más tiempo para poder estudiar o aprender algo nuevo, muchas veces la distancia sí me dificulta tener esas mismas oportunidades.” (Daniela, 8vo ciclo, Santiago de Surco)

[Me siento en desventaja a comparación con los que viven cerca de la universidad] Primero el tema del tiempo que considero que ellos tienen una oportunidad más, facilidades de llegar rápido, no perder tanto el tiempo en el transporte. Tienen más tiempo para realizar otras actividades también. (Xyomara, 5to ciclo, Villa El Salvador)

Sí, [Me siento en desventaja a comparación con los que viven cerca de la universidad], o sea, el tema de vivir cerca de la universidad es como que... ahí está la biblioteca, a mí me gusta estudiar mucho en biblioteca porque ver otras personas estudiando me gusta bastante, pero es algo que, por ejemplo, yo estoy a media hora y hasta que llegue allá, hasta que saque el carnet y todo eso es como que... a veces hasta me da pereza ir a la Universidad, pero siento que si

estuviera ahí creo que pararía ahí en la biblioteca y podría hacer actividades y estar cerca de la universidad también. (Stephanie, 10mo ciclo, SMP)

“[Me siento en desventaja a comparación con los que viven cerca de la universidad] desde la comida, las horas de sueño y la sociabilidad.” (Alejandro, 10mo ciclo, SJL)

Finalmente, es importante destacar casos como el de Alex y Alejandro. Mientras Alex, pese a no sentirse con muchas oportunidades económicas, compensa esta limitación con esfuerzo y deseo de formación, Alejandro afirma directamente que no siente tener oportunidades, evidenciando cómo las condiciones personales, familiares y sociales pueden afectar significativamente la percepción de desarrollo posible.

En síntesis, si bien muchos estudiantes reconocen contar con oportunidades para su desarrollo personal y profesional —gracias al apoyo familiar, experiencias laborales tempranas o redes académicas—, estas posibilidades se ven frecuentemente condicionadas por el tiempo invertido en el traslado hacia la universidad. El tráfico, como expresión de una infraestructura urbana desigual, no solo limita el acceso a recursos formativos, sino que afecta la salud mental y la calidad de vida de los estudiantes, generando una percepción de inequidad frente a quienes viven más cerca del campus. Esta situación evidencia cómo el capital de motilidad se convierte en un factor clave que puede facilitar o restringir el aprovechamiento pleno de las oportunidades educativas y de desarrollo integral en el contexto universitario limeño.

4.1.6. Hasta seis horas de viaje: el costo oculto de estudiar desde la periferia

La mayoría de los estudiantes entrevistados, especialmente quienes residen en distritos periféricos, reportan tiempos de traslado diarios a la universidad (ida y vuelta) que oscilan entre 3 a 6 horas, reflejando un impacto significativo en su calidad de vida.

Solo algunos casos, como los estudiantes que viven en San Miguel o Callao, reportan tiempos menores, entre 30 minutos a 1 hora.

El tráfico es un factor determinante que incrementa los tiempos de viaje. Por ejemplo, Alejandra, estudiante que reside en ATE, señaló que el tiempo varía significativamente en función al tráfico, 30 minutos o más cuando cierran algunas avenidas.

“Ida y vuelta serían entonces sus 4 o 3 horas... Cuando no hay tráfico, normalmente es 1h 30 min y contando con el tráfico son 2 horas, pero ahora que han cerrado Wilson es más tiempo.” (Alejandra, 4to ciclo, ATE)

De manera similar, Daniela, estudiante que reside en Ancón, indicó que el tiempo varía considerablemente en función del tráfico, reafirmando esta tendencia general y describiendo cómo ajusta sus horarios para evitar las horas pico:

Sí, por ejemplo, cuando me quedo a clases yo prefiero salir tarde...yo tengo la opción de regresar a mi casa a las 6 p.m. [pero llegaría] a mi casa a las 10 p.m. ... [Por eso] me regreso a las 10 p.m. porque a las 10 p.m. lo voy a hacer en 1 hora con 45 minutos (haciendo referencia al traslado) y a las 6 p.m. lo puedo hacer en 3 horas con el tráfico. (Daniela, 10 ciclo, Ancón)

Casos extremos se registran en distritos como Villa El Salvador, El Agustino y Chaclacayo, donde los estudiantes toman entre 5 a 6 horas diarias para trasladarse a la universidad.

“Bueno de 1:30h si hay tráfico 2:30h, exagerando hasta 3 horas. En el peor día, hago hasta 6 horas de viaje prácticamente.” (Nicol, 4to ciclo, El Agustino)

“De ida 2:30 h y de vuelta 2:30 h también aproximadamente. Incluso algunas veces es un poquito más, casi 3 horas. Dependiendo del tráfico y también el tren, muchas veces son las fallas o la cola del tren.” (Xyomara, 5to ciclo, Villa El Salvador)

“De ida dependiendo del tráfico, pueden ser entre 2 horas y media, hasta 3 horas, y de regreso pueden ser 2 horas o más.” (Fabiola, 8vo ciclo, Chaclacayo)

En contraste, estudiantes que residen en zonas cercanas a la universidad experimentan ciertos beneficios, como Crishell quien experimenta tiempos de traslado más cortos ahora que vive en San Miguel a diferencia de cuando residía en Ventanilla.

[De San Miguel a la Universidad me toma] 15 a 20 minutos caminando...

[Cuando vivía en Ventanilla] 2 horas o 2 horas y media... Hay un montón de lugares donde puede haber tráfico y hay profesores que suelen ser comprensivos pues te dejan entrar incluso minutos antes de que termine la clase y no van a tener problema, pero hay otros profesores que, si cierran la puerta y solamente dan cinco minutos de tiempo para poder llegar tarde, cinco minutos, de ahí te cierra la puerta y no te la abren. (Crishell, 4to ciclo, actualmente reside en San Miguel)

El uso de sistemas de transporte rápido como el Metropolitano contribuye a la estabilidad de los tiempos de traslado. Matías, estudiante que reside en Chorrillos, indicó que su tiempo de viaje no se ve afectado directamente por el tráfico vehicular, sino por la alta afluencia de usuarios. Al ser consultado sobre si su traslado se ve afectado por el tráfico, señaló:

Claro...no tanto por el tráfico, yo diría más la masiva cantidad de personas, lastimosamente coincidimos a la misma hora con muchos profesionales, con muchos colegiales, con otras personas que se dedican a ir a los centros de

trabajo, obviamente las colas yo uso el metropolitano y muchas veces eso me ha retardado. En el metropolitano no hay tráfico porque va por una sola vía.

(Matías, 6to ciclo, Chorrillos)

A través de estos relatos se aprecia como los prolongados tiempos de traslado y la variabilidad generada por el tráfico representan una limitación seria para los estudiantes, afectando de manera directa su desempeño académico, sus tiempos de descanso y su vida social, aspectos esenciales para su bienestar integral.

4.1.7. Recorrer media ciudad para estudiar: Cuatro distritos, dos transbordos y una siesta

Uno de los hallazgos más representativos está relacionado con la distancia que recorren los estudiantes para asistir a la universidad. La mayoría manifestó recorrer entre cuatro y seis distritos diariamente, siendo este el rango más común. Este dato pone en evidencia que, si bien la universidad se encuentra dentro de Lima Metropolitana, su acceso no es necesariamente inmediato ni equitativo para todos. Casos extremos como el de Xyomara, una estudiante que vive en Villa El Salvador, quien recorre entre ocho y nueve distritos, revelan trayectos largos que implican un desgaste físico y emocional significativo.

“Recorro aproximadamente 8 o 9 distritos...tomo carros para la estación, luego el tren y al final bueno el chosicano [para llegar a la Universidad].” (Xyomara, 5to ciclo, Villa El Salvador)

Ante ello, no es raro que varios estudiantes hayan señalado que aprovechan el trayecto para dormir, lo que refleja tanto el tiempo extenso como la necesidad de descanso durante el transporte.

...literalmente es como que yo subo, me siento y me dormí...y siempre me despierto en la puerta 3 (una de las puertas concurridas de la universidad como ingreso) ...[Recorro] Ate, Breña, está casi al último...el Centro de Lima...creo que son tres distritos...no, son cuatro con el Agustino. (Alejandra, 4to ciclo, ATE)

Por otro lado, si bien hay estudiantes que viven relativamente cerca de la universidad, no necesariamente disfrutan de una experiencia de movilidad más sencilla. Pues existen casos donde pese a recorrer solo un distrito, deben realizar transbordos, lo que evidencia que la distancia no siempre está relacionada con la facilidad de acceso.

Hay un carro que me lleva desde la Av. Universitaria hasta San Marcos y viceversa. Sin embargo, estos carros como van hasta ATE Vitarte están repletos, entonces lo que sí hago normalmente es un transbordo para llegar más rápido. De universitaria me bajo en el Óvalo José Granda y de José Granda hacia Dominicos es el único cambio que hago (ida y vuelta). (Diego, 8vo ciclo, SMP)

Sí, tomo dos carros para llegar en media hora...dependiendo igual, si es que son las 6:00 a.m., pues se demora un poco más por el tráfico por Universitaria. A veces cuando voy con un carro demoro más de una hora. (Mónica, 6to ciclo, San Miguel)

Por el tráfico suelo tomar, usualmente, dos carros para llegar a la Universidad, ya sea por la ruta de la Av. Universitaria o por Faucett. En cuanto a la Universitaria me deja muy cerca la Universidad, no tengo que caminar mucho...en la Faucett si tengo que caminar como 4 o 5 cuadras para llegar a la puerta 1...Cuando hay tráfico tengo que bajarme en la Av. Perú y a veces irme corriendo hasta pasar el puente y llegar al paradero Panadería y tomar otro carro. (Renzo, 8vo ciclo, SMP)

Respecto al uso del transporte universitario conocido como “el burrito” —un servicio de movilidad gratuito que ofrece la universidad para conectar ciertos puntos de Lima con su campus principal, los hallazgos muestran que este servicio es usado de manera ocasional y, en muchos casos, por curiosidad más que por necesidad. La mayoría de los participantes declaró no haberlo utilizado, argumentando que no pasa cerca de sus viviendas o que el horario no les favorece. Aquellos que lo probaron, como Alex, Matías o Stephanie, manifestaron opiniones variadas: desde la percepción de que representa un ahorro económico hasta consideraciones negativas por su lentitud, incomodidad o ineficiencia.

El burrito solo llega hasta Villa Sol y de ahí...la otra vez ya me perdí, traté de usar el burrito hasta mi casa, bajé en Villa Sol y de ahí me salió más agotador usar el burrito porque tenía que caminar hasta la UPN y me demoré creo que 40 o 30 minutos caminando. Por eso es que no lo uso. Yo lo intenté, me ahorré plata, pero me agoté 30 minutos. (Alex, 4to ciclo, Puente Piedra)

Usé el burrito una vez, fue la primera y la última. Yo tengo una nariz muy sensible, muy sensible y... O sea, yo dije ya bacán porque me lleva y no me a costar nada, pero el tema es que creo que hay mucho personal que va para cono norte y creo que un bus no se abastece porque cuando subimos, pese a que yo era una de las primeras, el bus ya estaba lleno y todos los asientos estaban ocupados, luego, cuando la gente se empieza a subir... uno es que se aplastan y otro tema son los olores... ¡Ay no! fue muy incómodo. (Stephanie, 10mo ciclo, SMP)

Una vez lo usé, pero ya no lo voy a tomar porque se demoró mucho. Agarró mucha vuelta. Fue la primera, única y última vez, fue en tercer ciclo, si no me equivoco, lo tomé a las 6 p.m., no pasaba por mi casa como tal, pero me dejaba

relativamente cerca, pero también lo hice porque iba con dos amigos más, dije “a va ser algo chévere”. Se llenó y agarró mucho tráfico en San Miguel, llegué al punto donde tenía que tomar otro carro para mi casa, me demoré 1 hora o 1:30h más de lo normal para llegar a mi casa, horrible, ni más, por más que sea gratuito. (Matías, 6to ciclo, Chorrillos)

Incluso quienes lo usaron como una experiencia puntual, como Xyomara o Eduardo, lo describen como aceptable pero no funcional para el día a día.

Una vez usé el burrito, como viene de la zona este y hace su parada en Grau. No fue una experiencia mala, el bus no corre tiene una hora de llegada y partida, para en Grau y en la Facultad de San Fernando. No lo he vuelto a tomar porque el del Sur no me deja cerca de mi casa, me tomaría más tiempo llegar hasta allá. Solo lo usé para vivir la experiencia. (Xyomara, 5to ciclo, Villa El Salvador)

Para Universidad si lo he utilizado...Estuvo pésimo. Sabía que pasaba por universitaria, entonces quise experimentar. Y bueno la primera vez, fui saliendo por la ventana, fuimos reventando. Me levanté antes de las 6 a.m., no recuerdo bien. Fueron los primeros ciclos. (Eduardo, 10mo ciclo, Los Olivos)

En suma, se identifica que la distancia promedio que recorren los estudiantes influye directamente en su calidad de vida. A mayor distancia y complejidad en el traslado, mayores son las afectaciones al tiempo personal, al descanso y al bienestar general. La limitada cobertura del transporte institucional resalta también una brecha en las soluciones ofrecidas desde la universidad para responder a las diversas realidades geográficas de su alumnado.

4.1.8. Infraestructura desigual: entre vías deterioradas y ciclovías invisibles

Uno de los aspectos que incide directamente en la calidad de vida y la movilidad cotidiana de los estudiantes universitarios es la infraestructura vial. A partir del análisis de las entrevistas, se identificó una percepción heterogénea respecto al estado de las carreteras y la disponibilidad de ciclovías en Lima Metropolitana. En general, las opiniones reflejan una experiencia diferenciada según el distrito de residencia, lo que evidencia brechas territoriales importantes.

Respecto al estado de las carreteras, si bien algunos estudiantes consideran que estas se encuentran en buen estado, esta percepción es minoritaria. La mayoría sostiene que la infraestructura vial varía considerablemente según el distrito, lo cual puede interpretarse como una manifestación de la desigualdad urbana. Por ejemplo, Daniela señala que:

Depende del distrito, por ejemplo, cuando vas de la Universidad a Grau las carreteras se ven bien. Pero cuando vas por México, por el Agustino se ve muchas veces que no le dan limpieza aparte que no están todas en buen estado, pues el carro se mueve mucho. (Daniela, 8vo ciclo, Santiago de Surco)

Mientras que Matías (Chorrillos) y Dafne (Comas) coinciden en que existen diferencias visibles entre zonas más céntricas y periféricas.

Por otro lado, un grupo significativo de entrevistados, como Esther (Carabayllo), Eduardo (Los Olivos) y Milagros (Rímac), considera que las carreteras están en pésimo estado, lo que refuerza la percepción de abandono en ciertos sectores de la ciudad.

“Las carreteras están en pésimo estado.” (Eduardo, 10mo ciclo, Los Olivos)

Las pistas con baches, buena cantidad con baches, agujereadas, deterioradas que ni siquiera les dan mantenimiento como tal, yo siento que el parchado es algo

muy superficial...y si bien ayuda a que el carro por lo menos no se malogre tan rápido, genera congestión porque tienen que cerrar una parte de la pista. (Esther, 6to ciclo, Carabayllo)

“Si hay infraestructuras muy malas porque los carros pasan hasta bailando, pero por mi trayecto, una que otra pista.” (Milagros, 4to ciclo, Rímac)

Estas apreciaciones demuestran que el estado de las vías no solo afecta el desplazamiento cotidiano, sino también influye en la percepción del derecho a una infraestructura urbana segura y funcional.

En cuanto a la presencia de ciclovías, los hallazgos muestran una coincidencia más clara: existe un reconocimiento generalizado de su escasez, fragmentación y limitado uso real. La mayoría de los estudiantes afirma que las ciclovías están presentes solo en ciertos tramos o zonas, sin continuidad ni conexión efectiva entre distritos. Así lo indican estudiantes como Renzo (San Martín de Porres), Daniela (Surco) y Carlos (Chorrillos), quienes coinciden en que las ciclovías “dependen del distrito” y no están distribuidas de forma equitativa.

Además, algunos entrevistados denuncian que estas no son respetadas ni protegidas, siendo invadidas por vehículos, como mencionan Max (Chorrillos) y Diego (San Martín de Porres).

De San Marcos hasta José Granda hay una ciclovía, lamentablemente esa no se respeta, muchos de los buses que normalmente son piratas se meten en las ciclovías hasta inclusive a la propia vía del tren. No se respeta a pesar de que en cualquier momento puede pasar el tren. No, están en pésimo estado los mismos buses destruyeron la exclusividad de la ciclovía, las mismas motos también

invaden la misma ciclovía. Y esto ha generado que se vea totalmente destruido.

(Diego, 8vo ciclo, SMP)

Por mi distrito hay ciclovías. Pero también se ven invadidos en ciertas ocasiones por los carros, sobre todo cuando se estacionan o incluso hasta ni siquiera tienen en algunas zonas. Así que uno tiene que ir pegado a la vereda cuando va por la pista. (Max, 4to ciclo, Chorrillos)

En tanto otros, como Milagros (Rímac), Alejandra (ATE) y Alejandro (San Juan de Lurigancho), manifiestan que en sus distritos simplemente no existen ciclovías.

Este panorama sugiere que la infraestructura para medios alternativos de transporte, como la bicicleta, no ha sido desarrollada de manera integral ni inclusiva. La falta de ciclovías continuas, seguras y funcionales limita el derecho a una movilidad sostenible y afecta de manera particular a los estudiantes que buscan opciones económicas, saludables y eficientes para desplazarse. En este sentido, se observa que tanto la infraestructura de las carreteras como la presencia de ciclovías son factores clave que inciden en el capital de motilidad de los estudiantes, generando barreras estructurales que impactan su tiempo, seguridad, acceso a oportunidades y, en última instancia, su calidad de vida.

4.1.9. Educación con sobrecosto: el pasaje diario como indicador de exclusión

El gasto diario en pasajes representa una preocupación constante para la mayoría de los estudiantes entrevistados, quienes deben asumir un costo significativo solo para acceder a su derecho a la educación. Las cifras reportadas varían ampliamente según la distancia, la cantidad de trasbordos, la formalidad del transporte y la disponibilidad del carnet universitario. Si bien algunos indican gastos menores, como Anthony (8vo ciclo, Callao), quien menciona que “gasta un total de 2.50 soles diarios”, otros, como Daniela

(10 ciclo, Ancón), señalan que pueden llegar a gastar hasta “10 soles diarios”. Esta disparidad evidencia no solo la fragmentación del sistema de transporte limeño, sino también la carga desigual que enfrentan los estudiantes según su lugar de residencia.

Una tendencia común en los testimonios es que la asistencia frecuente a la universidad, sumada al uso diario del transporte público, constituye una presión económica que condiciona decisiones cotidianas. Daniela (8vo ciclo, Santiago de Surco) afirma: “Diario gastaré, con medio pasaje, mis 12 soles...voy a la Universidad, 4 días a la semana, pero hay veces en las que gasto un poco más cuando uso los transportes informales porque no cobran medio pasaje.”, mientras que otros como Eduardo (10mo ciclo, Los Olivos) reportan menos carga por asistir solo dos veces por semana: “Gasta un total de 4 soles por semana”.

Asimismo, el uso del carnet universitario como mecanismo de acceso al medio pasaje se presenta como un recurso importante, pero no siempre garantizado. Varios entrevistados mencionan que su uso y respeto depende del tipo de transporte: formal o informal, como señalan Nicol, Esther o Milagros.

“Ida y vuelta, gasto 4 soles diarios. Pero cuando tomo el chosicano (transporte informal) gasto hasta 5 o 6 soles, porque no respetan el medio pasaje.” (Nicol, 4to ciclo, El Agustino)

“La P sí o sí lo respeta, por eso también suelo tomar carros formales porque están de alguna forma obligados a respetar el medio pasaje, los informales no.” (Esther, 6to ciclo, Carabayllo)

“Las combis no suelen respetar el medio pasaje, en cambio los carros grandes formales sí respetan la tarifa.” (Milagros, 4to ciclo, Rímac)

Incluso hay quienes refieren tener que “hacer que lo respeten”, lo que evidencia un desgaste adicional en la experiencia del estudiante.

“Si no respetan o bien hago problemas o me bajo, porque deben respetar el beneficio que tenemos” (Eduardo, 10mo ciclo, Los Olivos)

“He tenido uno que otro altercado porque hay conductores que no lo respetan, te quieren subir la tarifa un poco más y bueno dependiendo si estoy apresurado no reclamo y bajo.” (Renzo, 8vo ciclo, SMP)

Por otro lado, casos como el de Crishell (4to ciclo, San Miguel) quien afirma que ya no gasta pasaje porque se mudó cerca de la universidad, permiten identificar estrategias de adaptación que buscan disminuir el costo del transporte. Esta decisión resalta la manera en que los estudiantes reconfiguran sus trayectorias y hábitats urbanos para sostener su proyecto educativo.

En suma, los testimonios revelan que el costo del transporte diario no es solo una cifra, sino una vivencia que atraviesa lo económico, lo emocional y lo social. El acceso a la universidad no puede pensarse únicamente desde la disponibilidad de vacantes, sino también desde la sostenibilidad del traslado cotidiano, un aspecto que sigue siendo una barrera silenciosa en la calidad de vida estudiantil.

4.1.10. Aprender con lo que se tiene: familiares, ensayo y error como maestros de ruta

Uno de los hallazgos más consistentes en el análisis de las entrevistas fue la inexistencia de una capacitación formal sobre el uso del transporte público. Los estudiantes universitarios no han recibido talleres, charlas o inducciones institucionalizadas que orienten su movilidad. Este vacío ha sido suplido, en la mayoría de los casos, por el aprendizaje empírico, los consejos de familiares o la búsqueda

autónoma de información, lo que refuerza una lógica de adaptación forzada al sistema de transporte urbano.

Tal como señala Esther (23 años, Carabayllo), “todos aprenden a la mala”, expresión que resume con crudeza el carácter improvisado e individual de este proceso de aprendizaje. De modo similar, Matías (6to ciclo, Chorrillos) explica: “Aprendí por orientaciones de unos familiares o también por internet”. Estas narrativas evidencian que el conocimiento necesario para movilizarse en Lima se transmite principalmente de manera informal, lo cual puede generar desigualdades y riesgos, especialmente para quienes provienen de distritos periféricos o no tienen redes de apoyo sólidas.

En algunos casos, la única forma de “orientación” institucional mencionada provino de acciones puntuales. Luis (4to ciclo, San Miguel), por ejemplo, recordó: “Una vez una trabajadora de la ATU me explicó cómo funcionaban los corredores, ya que este transporte estaba en periodo de prueba...pero todo lo demás lo aprendí con los consejos de mis familiares”. Este testimonio refleja una excepción, pero también evidencia lo limitado de estas intervenciones.

Para muchos estudiantes, moverse por la ciudad fue, y sigue siendo, una experiencia de ensayo y error. Jesús (5to ciclo, SJL) cuenta: “Nunca me han capacitado, todo lo aprendí por mi cuenta. Te pierdes al inicio, pero luego te vas acostumbrando”. Aquí, la noción de “acostumbrarse” habla de una resignación frente a la precariedad del sistema de transporte y a la falta de acompañamiento institucional.

Este hallazgo permite advertir que la movilidad no solo es física, sino también social y cognitiva, y que actualmente los y las estudiantes están forzados a resolverla de forma individual. La falta de formación institucional reproduce desigualdades y puede afectar la seguridad, el bienestar emocional y el acceso pleno a la vida universitaria.

4.1.11. Preguntar o googlear: dualidades en la orientación urbana de los estudiantes

Uno de los hallazgos más notorios en relación con el capital de motilidad es la estrategia que los y las estudiantes activan al encontrarse en territorios urbanos desconocidos. La orientación en la ciudad —especialmente en contextos de desubicación o rutas nuevas— revela una dualidad de comportamiento: por un lado, la búsqueda de ayuda a través de interacciones sociales espontáneas; por otro, el uso de herramientas tecnológicas para la autogestión del desplazamiento.

En veinticuatro de las treinta entrevistas, los participantes indicaron que su primera o segunda opción es solicitar ayuda a personas de su entorno inmediato, como transeúntes, comerciantes, policías o choferes. Este tipo de interacción evidencia una forma de sociabilidad urbana funcional, en la que los estudiantes establecen vínculos momentáneos como respuesta del desconocimiento de un territorio. Se trata de una práctica que refuerza la agencia individual en contextos de desventaja informativa. Como comentó Diego:

“Normalmente en esos casos como no conozco, rompo la timidez porque busco una solución rápida y le pregunto a alguien, varias veces lo he hecho a pesar que me avergüenza.” (Diego, 8vo ciclo, SMP)

Sin embargo, esta disposición a interactuar se ve modulada por percepciones sobre la actitud de los demás, como señala, Crishell (4to ciclo, San Miguel):

“Antes pedía ayuda a las personas, pero he notado que la gente en Lima no es tan amigable. Ahora prefiero usar el aplicativo Tu Ruta que me brinda todos los detalles que requiero.”

También influye la percepción de seguridad, como comenta Eva (10mo ciclo, San Borja):

“Me fijo en Google Maps primero me fijo y luego ya hablo con algún orientador, trato de no pedirle instrucciones a extraños por desconfianza.”

La otra estrategia identificada fue el uso de aplicaciones móviles de geolocalización, como Google Maps, Moovit u otras plataformas. Catorce estudiantes mencionaron que esta es su primera alternativa al sentirse desorientados. En estos casos, el capital tecnológico sustituye —o complementa— al capital social, en tanto permite resolver la incertidumbre sin necesidad de interacción. Para algunos, como Jesús (5to ciclo, SJL) esta opción responde al deseo de mayor autonomía:

“Difícilmente pregunto, no hablaría con gente que no conozco, usaría Google Maps. Con el celular me siento más seguro.”

Se advierte que ambas estrategias no son excluyentes. Muchos estudiantes combinan ambas según las circunstancias: si tienen datos móviles, si la zona es percibida como peligrosa, si hay personas disponibles o si la experiencia previa les indica que pueden confiar. Eduardo (10mo ciclo, Los Olivos) lo resumió de este modo:

“Siempre suelo preguntar, pero si no me ayudan o no confío mucho, reviso en internet.”

Este hallazgo revela una forma dinámica y contextual del capital de motilidad, donde el estudiante activa recursos disponibles —humanos o digitales— según lo que la situación exige. En términos cualitativos, la capacidad de orientarse en la ciudad no es solo técnica, sino también relacional y emocional, pues involucra decisiones basadas en la confianza, la percepción del entorno y la autoconfianza.

En conclusión, las interacciones sociales en el transporte no se limitan a las relaciones prolongadas, sino que también se manifiestan en vínculos breves pero estratégicos, necesarios para sostener la movilidad cotidiana. Esta dualidad —entre preguntar y googlear— ilustra una forma de resiliencia urbana construida desde el capital de motilidad.

4.1.12. Digitalizando el camino: las competencias digitales en el transporte cotidiano

Las competencias digitales vinculadas al transporte constituyen una herramienta clave para una movilidad más autónoma, especialmente en entornos urbanos complejos como Lima. En este sentido, el uso de aplicaciones de geolocalización o rutas se ha convertido en un recurso clave para muchos estudiantes.

Un total de 21 de los 30 entrevistados señalaron que utilizan aplicaciones como Google Maps o Tu Ruta para orientarse durante sus trayectos. Esta práctica les permite planificar rutas, evitar errores de camino y reducir la incertidumbre del desplazamiento. Una estudiante comentó:

Uso Google Maps y Tu Ruta, sobre todo cuando voy a un lugar que no conozco, se ha convertido en mi incondicional. Por ejemplo, en una ocasión tenía que dirigirme al aeropuerto, pero no sabía cómo hacerlo, había entrado en pánico sin embargo Tu Ruta me ayudó. (Mollie, 10mo ciclo, Chorrillos)

Estas herramientas digitales no solo facilitan la navegación urbana, sino que también fortalecen la percepción de seguridad y control del entorno.

Sin embargo, esta competencia no está desarrollada de forma homogénea. Cuatro estudiantes afirmaron que no utilizan este tipo de aplicativos, mientras que cinco mencionaron que solo los usan en ocasiones específicas. Alex (4to ciclo, Puente Piedra)

indicó: “Yo prefiero ir con alguien o preguntar, no manejo esas aplicaciones”. En estos casos, la dependencia de otras personas o el recurso a estrategias tradicionales como preguntar por direcciones evidencia una brecha en el acceso y uso de competencias digitales aplicadas al transporte.

Respecto al uso de aplicaciones para tomar decisiones sobre qué transporte utilizar (como Tu Ruta, Moovit, entre otras apps), solo nueve estudiantes afirmaron que las emplean frecuentemente. Gardenia (6to ciclo, Callao) mencionó: “Uso el aplicativo Moovit porque me dice qué carros puedo tomar”. Por el contrario, veintiún estudiantes dijeron no utilizarlas, ya sea por desconocimiento, porque no les resultan prácticas o porque prefieren métodos más intuitivos. Mónica (6to ciclo, San Miguel) expresó: “No uso esas apps, si no conozco, solo pregunto.”

Finalmente, sobre la existencia de mapas digitales o aplicaciones dentro de los medios de transporte utilizados, las respuestas fueron variadas. Nueve estudiantes reconocieron que sus medios de transporte (como el Metropolitano, el tren o líneas formales) cuentan con mapas en línea, aunque varios prefieren los mapas físicos colocados en los vehículos. Stephanie (10mo ciclo, SMP) dijo: “Sé que tienen hay mapas en línea, pero no es muy preciso, prefiero ver los mapas pegados en las ventanas, eso me basta”. Catorce estudiantes señalaron que desconocen si los medios que utilizan ofrecen información digital, lo que refleja una limitada integración de estos recursos en sus prácticas cotidianas de movilidad.

Estos resultados permiten observar que el capital de motilidad digital se encuentra en un proceso desigual de apropiación. Mientras algunos estudiantes lo han incorporado como una herramienta estratégica, otros aún dependen de redes de apoyo o métodos convencionales. Esta diferencia puede influir directamente en la capacidad de gestionar trayectos de forma eficiente, segura y autónoma.

4.1.13. Manejo de rutas: entre la previsión y la dependencia de trayectos únicos

El manejo de rutas emerge como una capacidad clave en la experiencia de movilidad de los estudiantes universitarios, especialmente en contextos urbanos complejos como Lima Metropolitana. Esta competencia implica tanto la planificación previa del trayecto como el conocimiento de rutas alternativas que permitan afrontar imprevistos como el tráfico intenso o desvíos repentinos.

En este sentido, la mayoría de estudiantes entrevistados (24 de 30) señalaron que planifican su trayecto antes de salir de casa, ya sea mediante el uso de aplicaciones digitales o la previsión basada en experiencias previas. Esto evidencia una actitud activa frente a la movilidad. Jesús (5to ciclo, SJL) comentó: “Planifico mis rutas, pero depende de cómo es la situación, si voy tarde o no. Tengo 2 rutas en caso ocurriera un problema en el camino o el tráfico sea pesado”, lo cual refleja una planificación no solo anticipada, sino también flexible.

Sin embargo, esta capacidad no está distribuida de forma homogénea. Seis estudiantes afirmaron no planificar sus rutas, ya que suelen conocerlas de memoria o consideran innecesario prever situaciones. Cristhian (9no ciclo, Los Olivos) señaló: “No planifico, porque me la sé de memoria. Por lo menos desde donde vivo la ruta que uso es la manera más rápida que hay.”, lo que revela una confianza en la rutina, pero también cierta exposición a eventualidades.

En cuanto al conocimiento de rutas alternativas, 20 estudiantes declararon tener identificadas otras formas de llegar a la universidad si la ruta principal se ve afectada. De estos, algunos incluso conocen múltiples opciones. Esther (23 años, Carabayllo), por ejemplo, mencionó: “Tengo tres rutas: Ir por Alfonso Ugarte, por la Av. Universitaria o usar el Metropolitano, depende del tráfico y el cierre de avenidas.”

Sin embargo, este conocimiento no siempre se traduce en uso efectivo. Daniela (8vo ciclo, Santiago de Surco) indicó: “Sé que hay otras rutas, pero igual siempre tomo la misma porque las otras son más lentas, puedo demorar más de 3 horas”. Del mismo modo, Renzo (4to ciclo, Pachacamac) explicó: “Conozco otras rutas, pero excede mi presupuesto para tomarlas”. Estas respuestas revelan que la elección no depende exclusivamente del conocimiento técnico, sino también de factores como la economía del tiempo y del dinero.

Por otro lado, 10 estudiantes manifestaron no conocer rutas alternativas. En estos casos, la dependencia de una única opción los expone a mayores riesgos de retraso o estrés durante el trayecto. Asimismo, algunos estudiantes señalaron que solo un medio de transporte los lleva directamente a la universidad, sin margen para desviaciones. Alex (4to ciclo, Puente Piedra) dijo: “Hay solo un carro que me lleva directo. Me deja casi cerca de la puerta 2 [de la universidad] camino un poquito y listo”. Esta situación refuerza la idea de que las posibilidades de planificación están determinadas, en parte, por la infraestructura disponible y las conexiones del transporte público.

Finalmente, ante imprevistos, algunos estudiantes apelan a estrategias, como tomar colectivos que hagan desvíos, como es el caso de Eduardo (10mo ciclo, Los Olivos) quien explicó: “No suelo planificar, pero si veo que se hace tarde, tomo un colectivo que corta camino”.

En conjunto, estos testimonios revelan que el manejo de rutas varía significativamente entre los estudiantes. Mientras algunos desarrollan competencias avanzadas que les permiten anticiparse y adaptarse, otros aún enfrentan limitaciones estructurales y personales que restringen su autonomía en el desplazamiento. Esta dimensión del capital de motilidad resulta clave para comprender cómo los estudiantes gestionan la incertidumbre cotidiana del transporte urbano en Lima.

4.1.14. Control sobre el entorno: estrategias frente a riesgos y peligros en la movilidad cotidiana

La capacidad de ejercer control sobre el entorno durante los desplazamientos representa un componente esencial del capital de motilidad. En el caso de los estudiantes universitarios, esta capacidad se ve constantemente puesta a prueba por los diversos peligros que enfrentan al movilizarse en Lima Metropolitana. De los 30 estudiantes entrevistados, todos identificaron algún tipo de peligro o riesgo en su experiencia diaria de transporte.

La inseguridad fue el riesgo más mencionado, apareciendo en los relatos de 25 estudiantes, quienes expresaron temor a robos, asaltos o pérdida de pertenencias durante los trayectos. Frente a esta amenaza, los estudiantes han desarrollado estrategias de autoprotección. Guardar los objetos de valor, en especial el celular, fue una de las prácticas más recurrentes. Esther (6to ciclo, Carabayllo) afirmó: “El mayor peligro es la inseguridad, por eso siempre que abren la puerta del carro guardo el celular”. De manera similar, Cristhian (9no ciclo, Los Olivos) compartió: “Trato de estar protegido escondiendo cosas de valor, no estar mostrando lo que llevo.”

Algunas respuestas muestran un grado de creatividad y adaptación al entorno urbano hostil. Jesús (5to ciclo, SJL) explicó: “He adaptado mis casacas, le he colocado unos bolsillos internos para guardar mi celular, para que no sea visible”, lo que da cuenta de una respuesta proactiva para mitigar los riesgos. Otros, como Carlos (*10mo ciclo, Chorrillos*) recurren a tácticas más elaboradas: “Siempre llevo un celular falso por si me roban”.

La vulnerabilidad frente al acoso fue mencionada por 17 estudiantes, la mayoría mujeres, quienes describieron diversas formas de hostigamiento en el transporte público. Las estrategias de afrontamiento incluyen evitar buses llenos, colocarse en

zonas estratégicas dentro del vehículo, o simular compañía. Milagros (19 años, Trabajo Social) indicó: *“Me siento al lado del pasadizo y simulo que voy acompañada”*. Lizzet añadió: “No subo a buses llenos por precaución” (4to ciclo, Independencia)

El testimonio de Renzo (4to ciclo, Pachacamac) evidencia la conciencia masculina del acoso que sufren sus compañeras, aunque no lo haya experimentado directamente: “La verdad que he escuchado a varias de mis compañeras que han sido víctimas de acoso en el transporte.”

Además de la inseguridad y el acoso, otros riesgos reportados fueron los accidentes de tránsito y la imprudencia vehicular, señalados por al menos cinco estudiantes. Mónica (6to ciclo, San Miguel) compartió: “Para evitar salir lastimada ante accidentes me alejo de las ventanas”. Dafne (10mo ciclo, Comas) añadió: “Siempre me aseguro que el carro esté bien estacionado antes de subirme, una vez de niña intenté subir a un carro, aceleró y me caí”. Max (4to ciclo, Chorrillos), además de mencionar el acoso, enfatizó su preocupación por la alta velocidad de los conductores: “Las combis suelen correr y ponen en riesgo la vida, porque así tratan de ganar pasajeros. Lo que uno puede hacer es simplemente llamarle la atención al chofer para que vaya más lento.”

Algunos estudiantes expresaron la percepción de un entorno urbano precario, donde el control sobre los riesgos es limitado. Anthony (8vo ciclo, Callao) y Fabiola (8vo ciclo, Chaclacayo) señalaron la mala infraestructura como un riesgo estructural que escapa a su control individual. En esta misma línea, Diego reflejó una sensación de impotencia frente a ciertos peligros:

Creo que uno de los problemas principales es la inseguridad y los accidentes de tránsito. Sobre las acciones... creo que depende de la policía, el serenazgo, no tanto de nosotros como usuarios... ellos saben dónde están los puntos de mayor

inseguridad. Con respecto a evitar accidentes creo que también debería haber presencia de policías de tránsito, aunque estos también son parte del problema porque se dejan sobornar. (Diego, 8vo ciclo, SMP)

La agencia individual también se manifiesta en la elección de rutas y medios de transporte. Renzo (8vo ciclo, SMP) expresó: “Hay robos en los buses, los minimizo tomando los buses grandes” mientras que Matías (6to ciclo, Chorrillos) prefiere “líneas determinadas” por considerarlas más seguras.

En conjunto, los hallazgos muestran que los estudiantes universitarios despliegan una serie de estrategias de autoprotección para controlar, mitigar o evitar los riesgos asociados a la movilidad urbana. Estas estrategias, si bien demuestran agencia y adaptabilidad, también evidencian las limitaciones estructurales que enfrentan, especialmente las mujeres, quienes experimentan mayores niveles de vulnerabilidad y deben adoptar conductas preventivas constantes. El capital de motilidad, en este caso, no solo se configura por la capacidad de desplazarse, sino por la habilidad de navegar entornos inseguros, anticiparse a los peligros y desarrollar mecanismos de resistencia en una ciudad hostil.

4.1.15. Costos vs. servicio: análisis de la percepción estudiantil sobre el pasaje en Lima

En relación con la percepción del costo del pasaje en el transporte público formal, la mayoría de los estudiantes entrevistados manifestó considerarlo justo en función al servicio recibido, destacando el respeto por el medio pasaje estudiantil en estos vehículos. Esta valoración predominante evidencia una aceptación general del precio actual entre los usuarios frecuentes del sistema formal. Tal como expresó una estudiante de décimo ciclo de la Facultad de Arqueología:

“Considero que el costo del transporte público con el medio pasaje es justo con relación al servicio que ofrecen.” (Eva, 10mo ciclo, San Borja)

No obstante, emergen matices relevantes al analizar las respuestas más a detalle. Algunos participantes distinguieron entre el transporte formal e informal, señalando que, si bien el costo puede parecer razonable en los servicios regulados, no ocurre lo mismo en los servicios informales. Esto refleja una diferenciación en la percepción de justicia tarifaria según el tipo de transporte. Por ejemplo, una estudiante comentó:

O sea, en el Rápido, un transporte formal, sí, no tengo problema porque es un 1.50 por 5 distritos por una hora, entonces me parece bien, mi problema es con las motos (medio informal), porque a veces cobran 2.50 o 3 soles por un tramo de 5 minutos, a mí me parece muy gracioso a que el carro que me lleve una hora y media me cobre la mitad de lo que me cobra la moto. (Dafne, 10mo ciclo, Comas)

Otra estudiante reforzó esta visión crítica hacia los informales:

“El costo no es justo, sobre todo en los informales, la infraestructura de esos carros está en mal estado” (Nicol, 4to ciclo, El Agustino)

Asimismo, se identificaron percepciones críticas relacionadas con el incremento de tarifas tras la pandemia, así como con el cobro irregular del medio pasaje a estudiantes. Un participante expresó: “El pasaje subió desde la pandemia, porque actualmente ya no existe los 50 céntimos, si no el sol y se ha mantenido así desde aquel entonces...Podría verlo injusto cuando no te cobran el medio pasaje.” (Max, 4to ciclo, Chorrillos), lo que evidencia una preocupación por el cumplimiento de derechos diferenciados por condición estudiantil.

Por otro lado, algunos estudiantes argumentaron que el costo del pasaje no se corresponde con la calidad del servicio brindado. Esta relación directa entre el precio y la percepción del valor recibido refuerza la idea de que la insatisfacción no solo está vinculada al monto, sino también a la experiencia de viaje. Tal es el caso de un entrevistado que señaló: “No me parece justo el costo, considerando la distancia, entiendo que hay un gasto económico que la unidad tiene que hacer para mantenerse a flote, pero aun así por el trato que te dan los buses no tanto” (Luis, 4to ciclo, San Miguel).

En síntesis, aunque existe una tendencia general a percibir el costo del pasaje como justo, esta evaluación está mediada por factores como el tipo de transporte utilizado (formal o informal), el cumplimiento de beneficios estudiantiles y la calidad del servicio. Esto resalta la importancia de analizar el componente económico del transporte en conjunto con otras dimensiones del servicio para comprender de manera más integral la satisfacción de los estudiantes.

4.1.16. Entre lo formal y lo informal: percepción universitaria sobre la infraestructura del transporte público

El análisis de las entrevistas permitió identificar diversas percepciones estudiantiles sobre la infraestructura de los vehículos de transporte público, tanto formales como informales. De forma general, se evidenció que la mayoría de los estudiantes considera que los vehículos formales están en buen estado y son seguros, especialmente aquellos que utilizan servicios como el Metropolitano o buses autorizados. Por ejemplo, una estudiante de la Facultad de Trabajo Social indicó que “los formales son seguros, yo me siento súper segura, y están en buenas condiciones” (Daniela, Ancón, 10mo ciclo).

Sin embargo, este juicio no es uniforme. Algunos entrevistados señalaron que, a pesar de la formalidad, no todos los vehículos se encuentran en óptimas condiciones, y que ciertas estaciones, como las del Metropolitano, requieren mantenimiento y mayor cantidad de unidades para responder a la demanda. En palabras de un estudiante: “No todas las estaciones del Metropolitano son seguras, requieren mantenimiento, también requieren más buses para evitar las largas colas.” (Max, 4to ciclo, Chorrillos)

Asimismo, otros enfatizaron que algunos buses formales presentan deterioro o resultan inseguros por su modo de conducción o por las condiciones urbanas en las que operan.

Por otro lado, existe un consenso más claro respecto al transporte informal, el cual es descrito recurrentemente como inseguro y en mal estado, lo que se traduce en una percepción de infraestructura deficiente. Un estudiante de la Facultad de Historia comentó al respecto: “Los informales no son seguros y no están en buen estado...te das cuenta que no tiene vidrios o las ventanas están todas rotas, no respetan al policía de tránsito, ni siquiera a las personas, hasta están de cómplices con los rateros” (Alejandro, 10mo ciclo, SJL), lo que reafirma la relación negativa entre informalidad y condiciones materiales del transporte.

Además, varios estudiantes mostraron una postura matizada, afirmando que la percepción de seguridad y calidad depende del tipo específico de unidad vehicular, más allá de su categoría formal o informal. Esto implica que dentro de cada sistema coexisten vehículos con diferentes condiciones, lo que complejiza la evaluación general. Como indicó una entrevistada: “Depende de qué tipo de vehículos llegue a tomar para calificarlos como seguros y en buen estado” (Dafne, 10mo ciclo, Comas)

Finalmente, otro hallazgo relevante es la persistente percepción de inseguridad, incluso en el transporte formal. Algunos estudiantes mencionaron que los vehículos

pueden estar en buen estado, pero esto no garantiza una experiencia segura, debido a factores como la conducción imprudente o el contexto urbano. Por ejemplo, un estudiante señaló:

“La verdad, nunca he sentido que el transporte de Lima sea seguro, salvo los corredores un poquito, pero igual no lo siento muy seguro, igual estoy propenso a ser víctima de un accidente.” (Luis, 4to ciclo, San Miguel)

En síntesis, aunque los vehículos formales son mayoritariamente percibidos como adecuados en cuanto a infraestructura, estas percepciones se ven matizadas por experiencias particulares, condiciones específicas de las unidades y una percepción transversal de inseguridad. Estos elementos reflejan la necesidad de considerar tanto la calidad material como el contexto social y urbano en la evaluación de la infraestructura del transporte público desde la mirada estudiantil.

4.1.17. Horarios y rutas impredecibles: una barrera cotidiana para la movilidad académica

Uno de los elementos más críticos señalados por los estudiantes respecto al capital de motilidad es la poca confiabilidad de los horarios y rutas del transporte público en Lima. La mayoría de los entrevistados expresó que este aspecto no es predecible ni constante, lo cual afecta directamente su planificación diaria y la calidad de sus desplazamientos. Esta percepción se concentra principalmente en el transporte público convencional, como buses y combis, pero también alcanza a sistemas más formales como el Metropolitano o el tren eléctrico.

Por ejemplo, Max (4to ciclo, Chorrillos) manifiesta: "No es del todo confiable, no siempre son puntuales, no hay horario fijo en el caso del Metropolitano y de los transportes públicos depende del tráfico y la cantidad de personas que suban". De forma

similar, Daniela (20 años, 8vo, Santiago de Surco) señala que el que más confiable me parece son los horarios de la Línea 1 del tren, porque cuando entras a su página, ves a qué hora sale el tren y muchas veces si he comprobado que sale a la misma hora. En los carros formales no hay un horario fijo, entonces muchas veces te pasas en el paradero minutos y minutos hasta que llegue, haciendo una distinción a favor del tren eléctrico, al que percibe como más puntual.

Este problema también se presenta en la percepción de la cobertura de rutas. Algunos estudiantes, como Dafne (10mo ciclo, Comas) señalan que los vehículos no siempre respetan su ruta con la finalidad de evitar el tráfico: “toman atajos que me llevan a preguntarme qué pasa si el paradero de una persona está en ese trayecto por el que no están pasando, debe ser muy incómodo porque tienes que caminar o tratar de ubicarte para no perderte”, lo cual genera incertidumbre y obliga a estar atentos constantemente durante el trayecto. A ello se suma el hecho de que la planificación urbana y tecnológica tampoco favorece a todos los usuarios por igual. Matías (6to ciclo, Chorrillos) indica que el Metropolitano puede ser inaccesible para personas que no están familiarizadas con sistemas como el escaneo de códigos QR.

Siempre me cuestiono por qué los de la ATU colocan un código QR para escanear si hay muchas personas que no saben hacer eso, incluso no cuenta con un celular moderno, y hay muchas personas mayores que toman en el Metropolitano. Debería tener un panel o algún anuncio visible para todos, sé que hay, pero ni siquiera está actualizado. Me parece desubicado colocar un código QR que dice Conoce las nuevas rutas.

No obstante, una minoría sí considera que los horarios y paraderos son confiables, sobre todo en el caso del transporte formal, como la de Renzo (4to ciclo,

Pachacamac), quien refiere que los corredores complementarios sí le ofrecen seguridad y previsibilidad.

“Sí, los horarios, paradas y rutas son accesibles y confiables, más que nada, porque el corredor tiene rutas relativamente conocidas y confiables.”

Sin embargo, el patrón general es claro: para la mayoría de estudiantes, los servicios de transporte urbano no cumplen con horarios estables ni rutas consistentes. Esto se expresa en frases como la de Cristhian (9no ciclo, Los Olivos) “Mhm...no es confiable...nadie sabe en qué momento va a llegar un carro.”, o la de Gardenia (6to ciclo, Callao): “No es confiable, no tienen un horario establecido, solo podemos esperar y salir con 1 hora de anticipación”. En efecto, las rutas pueden variar, los tiempos dependen del tráfico y en muchos casos solo se puede confiar en aplicaciones móviles para monitorear el paso de las unidades, como señala Mónica:

No es confiable... solo puedo confiar en un aplicativo...desde la aplicación me sale que está a 4 minutos y como que se va actualizando... ahí sí me da cierta confianza, aunque me ha pasado que me pone 4 minutos y espero 7 o 10 pero igual llega. (Mónica, 6to ciclo, San Miguel)

En conclusión, los testimonios recogidos muestran que los estudiantes enfrentan una infraestructura de rutas y horarios caracterizada por la inestabilidad, lo que afecta su capacidad de organizar su tiempo y desplazarse con seguridad. Esto representa un obstáculo en la construcción de un capital de motilidad efectivo y, por tanto, limita su calidad de vida y su desarrollo académico y social.

4.2. Discusión de los resultados

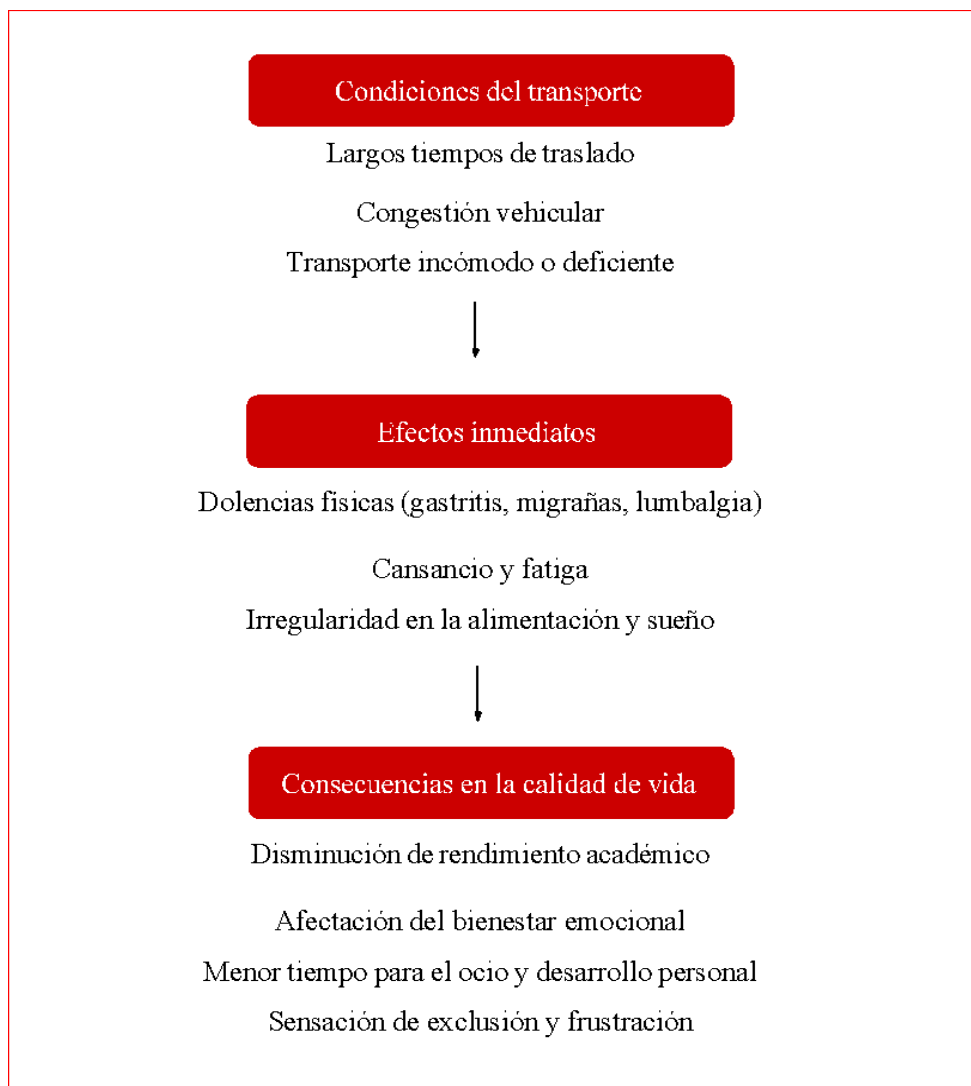
4.2.1. *Factores que deterioran el bienestar en la movilidad universitaria*

Los resultados de este estudio evidencian que la movilidad cotidiana, condicionada por factores estructurales desfavorables, impacta de manera directa y multidimensional en la calidad de vida de los estudiantes. Visto desde el trabajo social, estas condiciones reflejan grandes procesos de exclusión social que restringen el acceso equitativo a los derechos básicos como la educación, el descanso y la salud, afectando el bienestar integral de los estudiantes. Esta conclusión guarda relación con el concepto de capital de motilidad, entendido como el conjunto de recursos, habilidades y proyectos que permiten movilizarse con sentido (Kaufmann, 2004). Lejos de ser un simple desplazamiento físico, la movilidad implica condiciones materiales y simbólicas que posibilitan o restringen el acceso a oportunidades. El capital de motilidad, en contexto desiguales, se distribuye de forma inequitativa, y la desigualdad de desplazamiento evidencia las brechas sociales y territoriales que el Trabajo Social busca visibilizar y tomar acción sobre ello. En este caso, dicho capital se ve debilitado por situaciones como la congestión vehicular, los largos tiempos de traslado y un sistema de transporte público precario, que en conjunto afectan negativamente el bienestar de los estudiantes: desde la fatiga y dolencias físicas recurrentes (migrañas, lumbalgia, gastritis), hasta el sueño alterado, una alimentación inadecuada, menor rendimiento académico y la disminución del tiempo para el desarrollo personal, estas consecuencias trascienden lo individual y se convierten en barreras estructurales al derecho a la educación y al bienestar, las cuales requieren intervención social

A continuación, se presenta un esquema que resume los efectos encadenados de las condiciones de transporte sobre el bienestar integral de los estudiantes:

Figura 1

*Incidencia del transporte urbano en la calidad de vida de los estudiantes:
efectos en cadena*



Nota: Elaboración propia

Desde una mirada complementaria, la teoría de las capacidades de Amartya Sen refuerza este hallazgo al sostener que las condiciones estructurales pueden limitar las verdaderas oportunidades de las personas más allá de los medios disponibles. En ese sentido, las libertades reales de los estudiantes para elegir cómo y cuándo movilizarse se ven restringidas por variables como la ubicación periférica de sus hogares, la falta de

planificación urbana o el uso obligado de rutas informales. Así, si bien el estudiante llega a clases, lo hace cansado, con poco tiempo para sí mismo y expuesto a condiciones de viaje que vulneran su derecho al descanso, al bienestar emocional y a la educación. Es por ello que se puede afirmar que la motilidad en contextos como Lima deja de ser una capacidad elegida para convertirse en una exigencia agotadora.

Este hallazgo dialoga también con estudios internacionales. En Corea del Sur y Malasia, investigaciones sobre jóvenes trabajadores revelaron que los trayectos prolongados aumentan la fatiga mental, el estrés psicológico y la desmotivación (Lee et al., 2021; Musa et al., 2022). Si bien no se enfocan en población estudiantil, sus conclusiones resultan útiles para comprender cómo los traslados monótonos y físicamente exigentes pueden deteriorar el bienestar general. En el caso de Lima, estos efectos se agudizan debido al centralismo educativo, la informalidad del transporte y la falta de rutas directas, lo que configura una experiencia de movilidad cotidiana profundamente desigual y abrumante. Desde el Trabajo Social, estas evidencias reflejan procesos de exclusión cotidiana que vulneran derechos básicos como la educación, la salud y el bienestar emocional. El análisis de estas limitaciones permite visibilizar cómo la desigualdad estructural en la movilidad urbana se traduce en inequidades sociales que demandan intervención desde políticas públicas con enfoque de justicia social.

De igual modo, el informe de la Asociación Movemos (2022) respalda este análisis al señalar que los trayectos excesivos en transporte público generan altos niveles de ansiedad, cansancio y una fuerte percepción de “tiempo perdido”, exactamente como lo expresaron los estudiantes entrevistados. De forma complementaria, el informe REDES (2023) sostiene que el sistema de transporte informal y desorganizado limita el acceso real a oportunidades académicas y laborales,

reduciendo la calidad de vida y fortaleciendo los sentimientos de exclusión social en jóvenes de zonas periféricas.

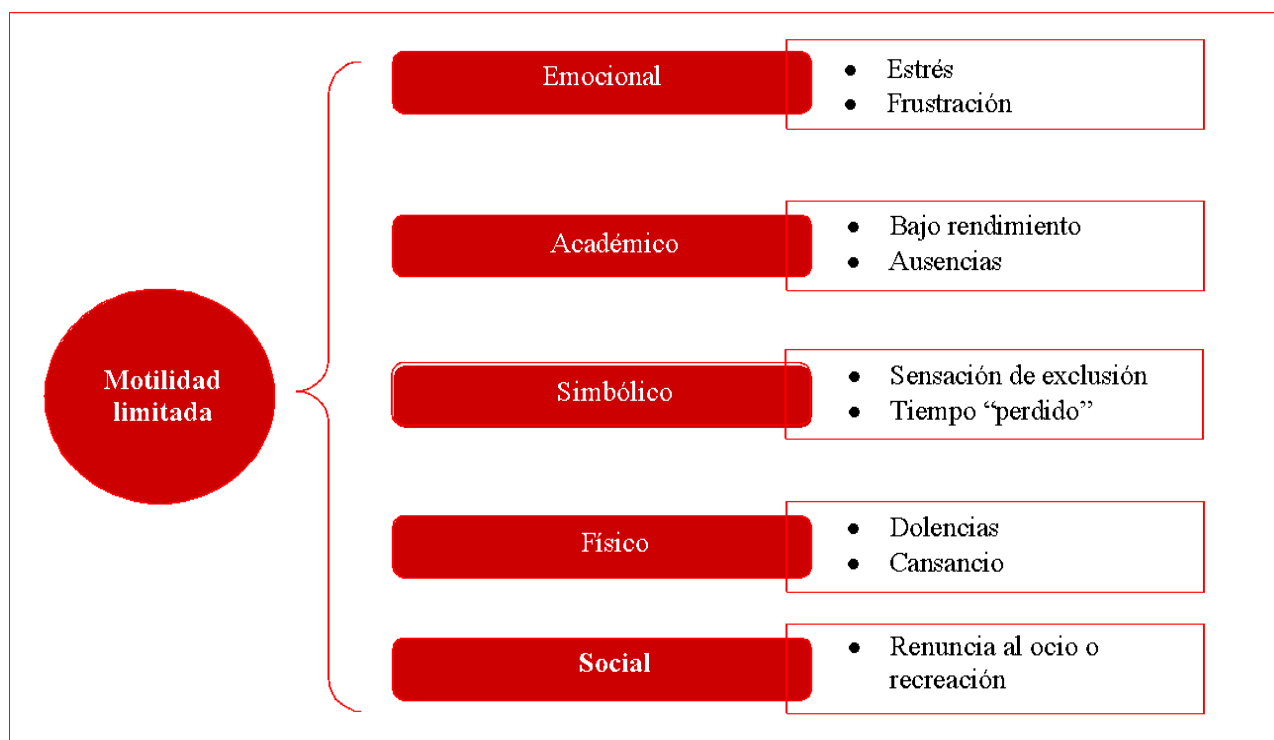
A nivel físico, los hallazgos también coinciden con el estudio de Guarniz y Tello (2023), quienes documentan que la exposición constante al ruido vehicular y las condiciones de hacinamiento en buses deterioran la salud, provocando cefaleas, estrés, fatiga e irritabilidad. En esta investigación, los estudiantes reportaron síntomas similares, sumando a ello problemas gástricos, alteración del sueño y un cansancio acumulado que afecta su capacidad de concentración y desempeño académico.

Por su parte, Salas et al. (2016) refuerzan la idea de que el entorno urbano y la infraestructura de servicios, especialmente el transporte, son determinantes clave en la calidad de vida. Sostienen que el acceso limitado a medios seguros, eficientes y dignos de transporte afecta no solo la salud física, sino también el bienestar emocional y las relaciones sociales. Los resultados confirman y profundizan esta afirmación, al mostrar que muchos estudiantes deben renunciar a actividades extracurriculares, a su descanso o incluso a su estabilidad emocional por la carga que representa movilizarse cada día.

Este impacto puede representarse gráficamente a través de las dimensiones del bienestar estudiantil afectadas por las condiciones de movilidad:

Figura 2

Dimensiones del bienestar estudiantil afectadas por la motilidad limitada



Nota: Elaboración propia

A esto se suma el valioso aporte de García (2016), quien en su estudio sobre estudiantes universitarios en Colombia introduce el concepto de *habitus ambulante* para explicar cómo los jóvenes internalizan la incomodidad, el cansancio y el riesgo como parte natural de sus trayectos. Este patrón se repite en Lima: los estudiantes elaboran estrategias para “soportar” el viaje, como dormir parados, salir antes del amanecer o comer en el camino, lo cual refleja una adaptación forzada a un sistema excluyente.

Desde el Trabajo Social, estas estrategias de adaptación expresan una resistencia ante la exclusión estructural; sin embargo, también revelan los límites de la acción individual frente a un sistema que naturaliza la desigualdad, comprender esta prácticas permite identificar los límites de la agencia individual frente a un sistema de transporte inequitativo y la urgencia de promover entornos urbanos más justos y accesibles.

Finalmente, no se pueden ignorar los testimonios que reiteradamente expresan frases como: “me siento agotado antes de llegar” o “pierdo media vida en el transporte”. Estas voces no solo ilustran una experiencia subjetiva, sino que refuerzan el argumento central de este hallazgo: la motilidad no es una variable técnica o logística, sino un factor profundamente social que incide en la salud, la educación y que priva a los jóvenes del uso pleno de su tiempo vital, lo que el Trabajo Social interpreta como una vulneración del derecho al bienestar y vida digna.

4.2.2. Factores que limitan la accesibilidad al transporte y su impacto en la calidad de vida (Infraestructura y calidad del sistema de transporte)

Los hallazgos muestran que la accesibilidad al transporte para los estudiantes de la Facultad de Ciencias Sociales está condicionada por factores geográficos, económicos, estructurales y tecnológicos, los cuales no solo reflejan la desigualdad estructural del territorio, sino que también condicionan significativamente la experiencia de movilidad de los estudiantes universitarios creando desigualdades profundas en su calidad de vida. La falta de una infraestructura adecuada constituye una barrera directa al ejercicio del derecho a la educación y a la movilidad digna. Desde el Trabajo Social, estas limitaciones deben comprenderse como barreras al acceso equitativo a derechos, además de una limitación evidente de oportunidades de desarrollo personal y comunitario.

Uno de los principales obstáculos es la infraestructura vial desigual. Los testimonios evidencian que los estudiantes que viven en distritos periféricos enfrentan pistas deterioradas, con baches, sin mantenimiento y falta de señalización adecuada; esto no solo complica el desplazamiento, sino que refuerza una sensación de abandono institucional y exclusión territorial, lo que vulnera el derecho a la ciudad y refuerza la desigualdad urbana. De esta manera se evidencia que las necesidades cotidianas de los estudiantes no han sido contempladas por la ATU y estas percepciones son reforzadas por autores como Vasconcellos (2015) quien menciona que muchas ciudades latinoamericanas se prioriza la infraestructura vial de una minoría, específicamente sectores de clase alta, marginando las periferias de la ciudad que es donde se concentra la mayor parte de la población. De igual manera, la escasez y mal estado de las ciclovías limitan las opciones de movilidad económica y saludable, afectando a quienes buscan alternativas sostenibles para trasladarse, este hallazgo coincide con los planteamientos de Mendoza, J. (2021) quien afirma que una de las opciones más infravaloradas en la planificación de transporte es la integración de la bicicleta por los múltiples beneficios físicos y de movilización que estos pueden tener; sin embargo, en ciudades como Lima no existen diseños orientados a esta inclusión ni criterios de conectividad y accesibilidad directa, segura y universal, mostrándose como una opción peligrosa y obstaculizada.

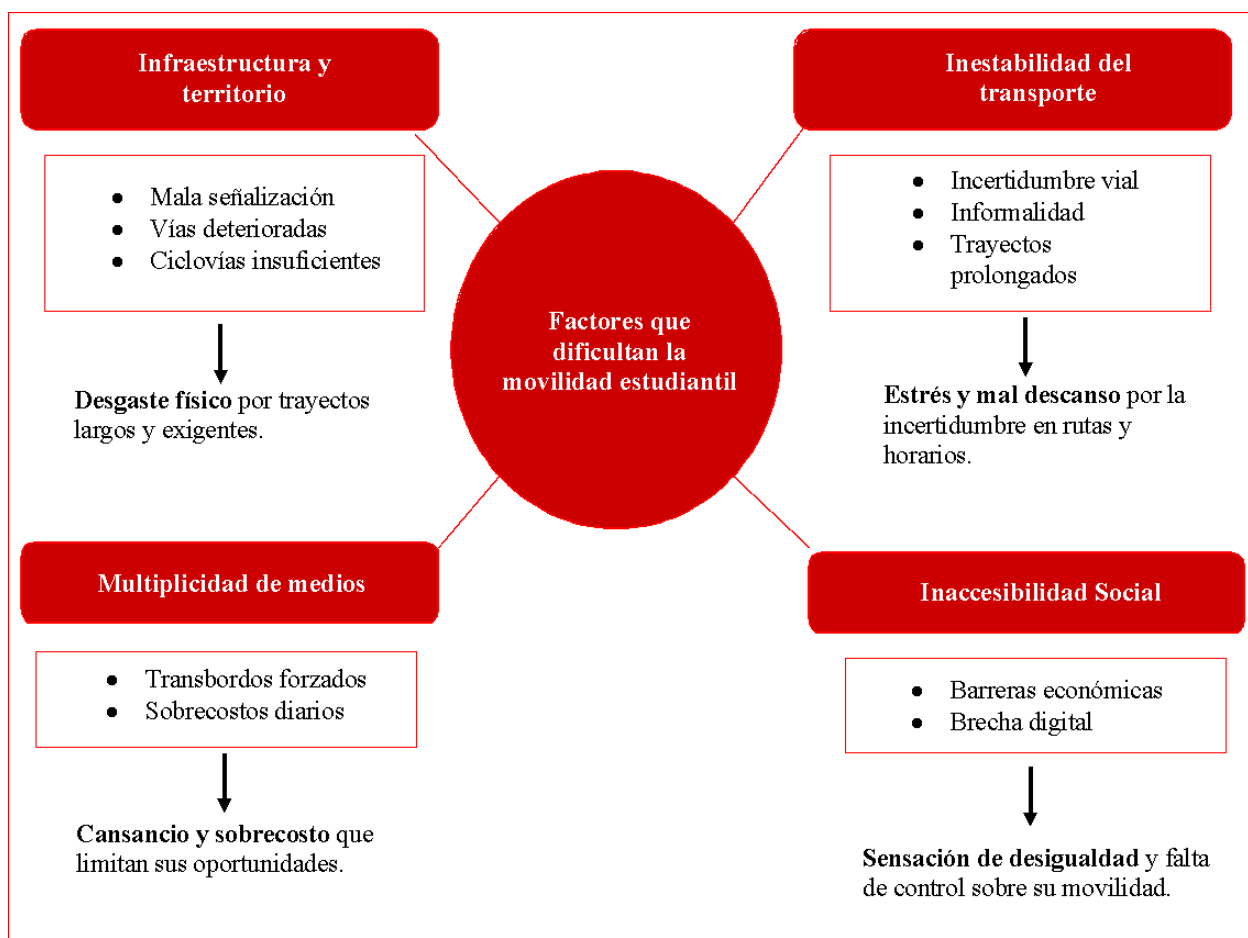
Además, la inestabilidad de las rutas y horarios del transporte público representa una barrera cotidiana. La mayoría de los estudiantes entrevistados perciben el sistema como impredecible, sin horarios fijos ni rutas definidas. Esta inconstancia impide una adecuada planificación del tiempo, genera ansiedad y obliga a salir con amplísima anticipación para evitar retrasos, esto refleja que existe una falta de confiabilidad del sistema actual, en base a ello, autores como Sosa Parra et al. (2021) refieren que la confiabilidad se enfoca en la certeza que tienen los usuarios respecto a la regularidad de los servicios, especialmente en cuanto a frecuencia y tiempos de espera, cuando estos horarios no son cumplidos, como es el caso Limeño, los estudiantes experimentan incertidumbre y estrés, ya que no tienen control total sobre su planificación diaria. De la misma forma, Alkubati et al. (2022), quien realiza un análisis bibliométrico global, concluye que la confiabilidad es un componente clave para una movilidad efectiva, pero enfatizan que aún existen ciudades que enfrentan una falta de estudios específicos en esta problemática, por lo que esta problemática aún es invisibilizada.

Este panorama se agrava por la normalización de la informalidad del transporte limeño, donde buses sin autorización, que no respetan rutas ni paraderos conviven con unidades formales, que no necesariamente se encuentran en buen estado, según el Reporte urbano de percepción ciudadana (2023), el 24.7% de la población lo identifica como uno de los problemas más importantes que afectan la calidad de vida de la ciudad, sumado a ello, el Informe de Lima cómo vamos (2022) refuerza esta afirmación, dado que la calidad del transporte ocupa el segundo lugar en las preocupaciones ciudadanas, el 60% de los encuestados expresó sentirse insatisfecho con el servicio que reciben, lo cual está justificado porque el transporte público no cumple con los estándares mínimos de seguridad y calidad, circulan autos muy antiguos, incluso algunos sin SOAT y choferes que incumplen las rutas oficiales, esta irregularidad no solo aumenta el riesgo vial, sino que fragmenta el sistema de transporte, obstaculiza su experiencia de uso, tal como confirman los estudiantes entrevistados. Por otra parte, los sistemas de transporte formal no han sido la solución, ya que tienen una cobertura limitada, no logran cubrir toda la demanda que exige la población, particularmente en hora punta donde se ven más saturados; esta inestabilidad es estructural y refleja tiempos perdidos, fatiga acumulada y una constante incertidumbre emocional al saber si llegarán bien y a tiempo a su destino. De esta manera, la informalidad, aunque cubre vacíos del sistema, perpetúa desigualdades e inseguridad, ello se interpreta como una respuesta a la exclusión institucional que demanda políticas integrales y equitativas.

Asimismo, la falta de conectividad directa entre ciertos distritos y la universidad, así como el uso obligatorio de múltiples medios de transporte o trasbordos, eleva los costos y tiempos de viaje. Esto se agrava cuando los servicios informales no respetan el medio pasaje estudiantil o implican riesgos de seguridad. Las decisiones de movilidad, por tanto, no responden a preferencias, sino a condiciones forzadas por la falta de alternativas funcionales. El estudio de Vega Centeno et al. (2011) en donde investiga el contexto de Lima y Bogotá refleja que el modelo centralizado de ambas ciudades provoca una alta dependencia de transbordos, los autores mencionan que estudiantes y trabajadores de las periferias enfrentan viajes más largos, cambios de vehículos y mayores costos en comparación a quienes viven en zonas más céntricas; bajo la misma línea, el Informe Especial REDES (2023) expresa que el transporte formal, pese a operar durante varios años, aún no logran beneficiar al total de la población ni logran cumplir con el “sistema integrado de transporte” debido a sus limitadas rutas, solo 11 distritos son los beneficiados, de los 43 que existen en Lima, lo que refuerza la necesidad de tomar otros medios de transporte para poder llegar al destino, los cuales son cubiertos por vehículos informales, teniendo como consecuencia mayor gastos en pasajes y mayor tiempo de espera.

En ese sentido, el exceso de transbordos y costos se traduce en barreras concretas que restringen el acceso a la educación y a oportunidades de desarrollo, lo que evidencia una clara desigualdad estructural.

La siguiente figura resume los principales factores que dificultan la movilidad estudiantil y sus efectos cotidianos:

Figura 3*Principales dificultades en la movilidad estudiantil**Nota: Elaboración propia*

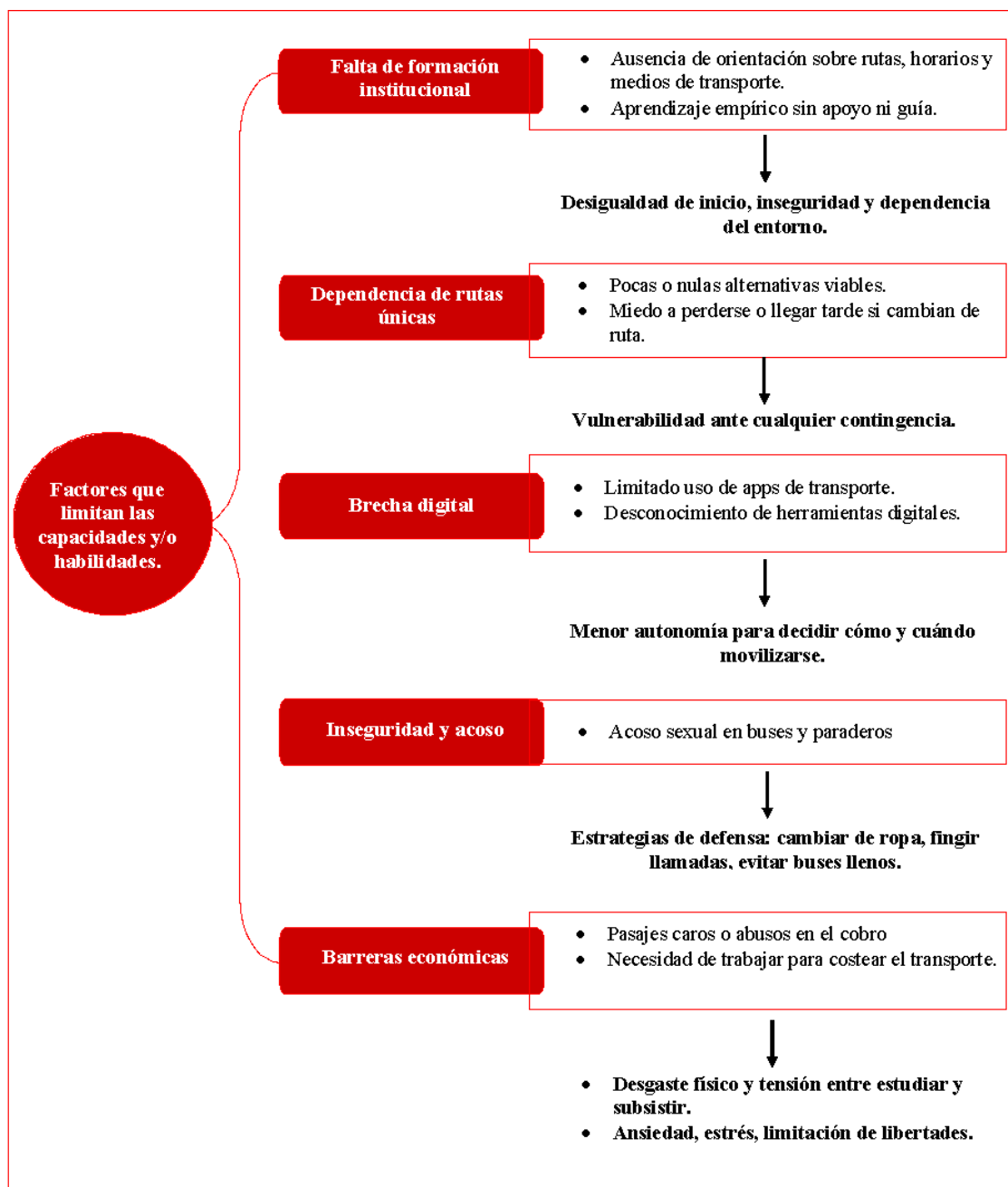
Finalmente, se observa que la accesibilidad no solo implica tener un vehículo o ruta cerca, sino también que esta sea segura, constante, económica y adecuada a las necesidades del usuario. La deficiente accesibilidad al transporte repercute directamente en el bienestar físico, emocional, económico y académico de los estudiantes, afectando su puntualidad, su descanso, su participación en clases y sus oportunidades de desarrollo integral, lo mencionado se ve reforzado por la investigación de Zarzosa Márquez et al. (2024), la cual confirma que existe una relación directa y significativa entre la calidad del servicio de transporte público y el bienestar universitario. La accesibilidad real debe apostar por la integración de la ubicación y conectividad de

rutas, temporalidad, costos, respetar el beneficio del medio pasaje en los estudiantes, sobre todo en transportes informales donde no se respeta esta ley; si algunas de ellas no operan correctamente, impacta en la inclusión y el desarrollo personal, también se agrega a ello la capacidad tecnológica del usuario, esta dimensión se expresa en múltiples niveles como acceso a dispositivos, conectividad móvil y alfabetización digital; es decir, que todos los usuarios tengan habilidades para utilizar la tecnología que tienen a la mano y tengan la posibilidad de usar aplicaciones como Moovit o Google maps que les permita tener una mejor planificación y orientación. De esta forma se reafirma que no solo basta que el transporte público esté disponible, este debe ser accesible para la población en sus múltiples dimensiones, además debe cumplir con estándares de seguridad, regularidad y adaptabilidad, condiciones que aún no han sido resueltas en Lima. Desde el Trabajo Social, la accesibilidad debe abordarse como un derecho social que garantice igualdad territorial y movilidad digna para todos los estudiantes.

4.2.3. Movilidad limitada: Barreras visibles e invisibles que restringen el derecho a transportarse con dignidad

Figura 4:

Factores que limitan las capacidades y/o habilidades en los estudiantes



Nota: Elaboración propia

Este apartado se visualiza desde el contexto Limeño, el cual se caracteriza por su desigualdad territorial, infraestructura deficiente, informalidad e inseguridad, los estudiantes enfrentan múltiples limitantes para experimentar una movilidad segura,

autónoma y eficiente; las cuales no solo expresan carencias de infraestructura, sino desigualdades estructurales que restringen el ejercicio del derecho a la movilidad, a la educación y a la participación social. Lejos de las limitaciones estructurales que ya se conocen, también se evidencian dimensiones menos visibles pero igual de importantes, las cuales refieren a la ausencia de formación institucional sobre rutas, la brecha tecnológica, el temor constante a los riesgos de la calle y la constante necesidad de desarrollar estrategias para el desplazamiento de la población, lo que configura un escenario desigual para ejercer su derecho a la movilidad.

En ese sentido, uno de los factores clave es la falta de formación institucional para el uso del sistema de transporte urbano. La mayoría de estudiantes no ha recibido talleres, charlas ni orientación oficial para moverse por Lima, lo que genera una experiencia de aprendizaje empírico, basada en el ensayo y error o en consejos familiares, esta afirmación es reforzada por el estudio de Román García et al. (2022) quien investiga sobre la movilidad urbana en zonas periféricas y mencionan que “las características geográficas, de infraestructura y seguridad de los distritos estudiados configuran las prácticas y estrategias de movilidad que sus habitantes adquieren para desarrollar sus actividades cotidianas” lo mencionado reafirma que en contextos sin formación previa son escenario para que se creen prácticas y estrategias propias para movilizarse, reforzando desigualdades, especialmente en quienes provienen de distritos periféricos o tienen menor acceso a redes de apoyo, ya que no existe esa cultura de aprendizaje ni iniciativa por parte de los servicios que ofrecen las empresas de transporte urbano, desde el trabajo social, la falta de orientación y educación vial es una forma de exclusión simbólica que reproduce desigualdades en el conocimiento y la seguridad ciudadana.

A ello se suma la dependencia de una única ruta, sin conocimiento ni recursos para explorar alternativas. Esta condición es vista principalmente en distritos periféricos donde “La oferta de transporte tiene efectos discriminatorios y donde los trayectos para ir a trabajar o estudiar son más difíciles y extensos” (Robert et. al, 2022) confirmando que los estudiantes dependen de pocas alternativas accesibles para movilizarse. Algunos estudiantes, aunque conocen otras opciones, no las usan por razones económicas, puesto que un cambio en su trayecto puede implicar mayores costos; como la falta de tiempo, debido a que explorar una nueva ruta implica conocer de cero e investigar sobre tiempos y horarios o inseguridad, pues desconocen los movimientos que pueda tener la zona. Otros simplemente no tienen más que una opción para llegar a San Marcos, exponiéndose a mayores riesgos de retraso o estrés ante cualquier imprevisto, pues no tendrían más opciones qué usar.

También se identifica la falta de conocimiento sobre herramientas tecnológicas como una limitación relevante. Según datos de la Agencia Andina (2023) la mayoría de peruanos que usan apps de movilidad, centran su búsqueda en solicitud de taxis por aplicativo, más no en plataformas de transporte público como google maps, Moovit o Tu ruta, de hecho, sólo una minoría utiliza estas aplicaciones móviles de geolocalización, y ello también se relaciona al temor de sacar sus teléfonos en zonas inseguras, por ello la mayoría de estudiantes prefiere preguntar en la calle o seguir rutas memorizadas, lo cual restringe su autonomía en la ciudad.

En esa misma línea, la inseguridad en el transporte público es una barrera constante. El temor a robos, agresiones o pérdidas materiales lleva a los estudiantes a desarrollar estrategias de autoprotección, como esconder celulares, modificar ropa o cargar objetos falsos, que, si bien muestran agencia, reflejan una normalización del riesgo como parte del trayecto cotidiano. Dentro de los hallazgos, se enfatizó

especialmente las percepciones de mujeres, quienes en su mayoría mencionan haber sido víctimas del acoso sexual en el transporte público, ello se refuerza en la investigación de Estadada Revelo & Guadamud (2022) quienes encontraron que 9 de cada 10 mujeres de 18 a 29 años en Lima han sido víctimas de estas agresiones en espacios públicos como terminales terrestres y transporte, en esta línea también se suma la investigación de Data - Pop Alliance (2022) “Movilidad para llegar más lejos: ¿Cómo se mueven las mujeres en Lima y CDMX?” quienes afirman que el 50% de mujeres que usa el transporte público en la capital asegura modificar su manera de vestir para evitar acoso en estos espacios, ello también impacta en sus formas de traslado y decisiones al momento de tomar el transporte público, lo que inevitablemente significa un obstáculo más por el cual deben tomar acciones y estrategias para enfrentar esta incomodidad, como cambiar su hábitos de viaje y tomar precauciones adicionales, como solo viajar de día o transitar por calles bien iluminadas, además un dato interesante es que son justamente las mujeres quienes invierten más dinero en tipos de transporte, ya que buscan opciones que las hagan sentirse más seguras como taxis o colectivos, ello lleva a reflexionar que la inseguridad en el transporte no afecta a todos por igual, en este caso, las mujeres universitarias enfrentan riesgos específicos que condicionan su manera de desplazarse, todo ello revela que hablar de inseguridad en la movilidad también es hablar de género, porque las experiencias de las mujeres no solo están marcadas por violencia, sino también por estrategias de autoprotección, por ejemplo, Lizzet comenta su método para evitar ser víctima de este escenario:

“Me siento al lado del pasadizo y simulo que voy acompañada...No subo a buses llenos por precaución” (Lizzet, 4to ciclo, Independencia)

Los hombres también son testigos de esta situación, el testimonio de Renzo (4to ciclo, Pachacamac) evidencia la conciencia masculina del acoso que sufren sus

compañeras, aunque no lo haya experimentado directamente: “La verdad que he escuchado a varias de mis compañeras que han sido víctimas de acoso en el transporte.”

Estas situaciones las llevan a evitar buses llenos, sentarse en posiciones estratégicas o simular compañía. Si bien existen estrategias de afrontamiento, estas reflejan una realidad hostil que limita la libertad de movimiento. El Trabajo social reconoce estas experiencias como expresiones de desigualdad estructural y de género, que vulneran el derecho a una movilidad libre de violencia, y que requiere un abordaje integral, donde la seguridad ciudadana se vincule con la equidad y la justicia social.

Finalmente, las condiciones económicas también limitan sus capacidades. El costo de los pasajes diarios, el uso informal del transporte que no respeta el medio pasaje, y la necesidad de trabajar para costear estos gastos generan presión sobre su desempeño académico y bienestar general, ello se ve reforzado por la investigación de Arias Ortiz et al. (2025) que destaca que en América Latina existen “costos ocultos” de transporte representan gran carga significativa para los estudiantes universitarios, en algunos casos llegando a superar los gastos directos, cursar estudios superiores ya no solo implica pagar una matrícula o ingresar a una universidad / instituto público, sino que también existen gastos complementarios que representa gran porcentaje para jóvenes con limitados recursos, sumado a esto, los medios de transporte que usan estudiantes de las periferias no siempre respetan el derecho a medio pasaje y como estudiantes no siempre encuentran más opciones para movilizarse, por lo que terminan cediendo ante su derecho vulnerado; muchas veces el apoyo no viene de caso y frente a esto ellos son impulsado a conseguir trabajos de medio tiempo que de alguna forma apoye en la continuación de sus estudios superiores, como consecuencia se tiene bajos niveles de rendimiento académico, desgaste físico y mental, además de una sobrecarga de estrés difícil de aliviar.

De este modo, las barreras visibles e invisibles de la movilidad universitaria reflejan inequidades sociales profundas, que el Trabajo Social interpreta como desafíos para la justicia urbana y la equidad educativa.

4.2.4. Percepciones fragmentadas: Satisfacción con el transporte peruano desde la mirada estudiantil

Las expectativas que tienen los estudiantes sobre lo que debería ser el sistema de transporte dista mucho de lo que realmente es, ya que muchos de ellos esperan recibir un transporte público seguro, puntual, limpio, con horarios fijos, y donde reciban un trato adecuado; sin embargo, la experiencia que viven diariamente no cumple ni sus más mínimos estándares. Esta insatisfacción refleja la percepción de un sistema desigual, donde el transporte se convierte en un factor de exclusión social y deterior del bienestar colectivo.

El análisis de las entrevistas revela una satisfacción mayoritariamente baja con el sistema de transporte peruano, marcada por diferencias según el tipo de transporte, su formalidad, la calidad del servicio y el cumplimiento de los derechos estudiantiles. A pesar de algunas valoraciones positivas, la experiencia general es de precariedad, frustración y resignación, ello se refleja en su “satisfacción forzada” frente a la falta de opciones reales y accesibles a las cuales recurrir.

Uno de los aspectos más criticados es la falta de previsibilidad en horarios y rutas. Los estudiantes señalan que no existe una programación estable, lo que obliga a salir con mucho tiempo de anticipación o depender de aplicaciones móviles cuya precisión es relativa. La frase “nadie sabe en qué momento va a llegar un carro o bus” resume esta incertidumbre constante, que afecta la planificación diaria y genera estrés. Este fenómeno es respaldado por Hokama. F (2024) en la revista Gestión, donde citan los estudios de Flanqueo, quienes estudian la eficiencia del metropolitano, uno de los medios más utilizados actualmente, encontrando que los usuarios designan su tiempo a largas colas, sumado a ello la falta de buses y falta de orden refuerza aún más los tiempos de espera, según este estudio 4 de cada 10 usuarios espera más de 30 minutos por el servicio, ello se ve reforzado por testimonios de estudiantes como Max (4to ciclo, Chorrillos) quien manifiesta: “No es del todo confiable, no siempre son puntuales, no hay horario fijo en el caso del Metropolitano y de los transportes públicos depende del tráfico y la cantidad de personas que suban”.

Esto es una realidad, incluso desde su “reformación” el servicio parece haber empeorado y ya no solo es ese tiempo promedio sino hasta casi una hora de espera, sin contar los transbordos que deben realizar para llegar a su destino final. En esa misma línea, el informe de Movemos (2022) indica que cerca del 50% de los limeños pasa entre 1 y 2 horas al día movilizándose, además de un significativo 11% que destina entre 3 y 4 horas en el transporte producto de la falta de previsibilidad, tal como lo mencionan algunos entrevistados

“Bueno de 1:30h si hay tráfico 2:30h, exagerando hasta 3 horas. En el peor día, hago hasta 6 horas de viaje prácticamente.” (Nicol, 4to ciclo, El Agustino)

“Ida y vuelta serían entonces sus 4 o 3 horas... Cuando no hay tráfico, normalmente es 1h 30 min y contando con el tráfico son 2 horas, pero ahora que han cerrado Wilson es más tiempo.” (Alejandra, 4to ciclo, ATE)

Como se evidencia, estudiantes atraviesan grandes tramos para llegar a casa o a la universidad en tiempos inciertos, prácticamente enfrentan una inestabilidad horaria del transporte público que impacta negativamente en su bienestar desde sus múltiples facetas, esta situación demuestra también gran insatisfacción en los estudiantes, ya que poco sirve levantarse temprano y salir “con tiempo” cuando estos esfuerzos son estropeados por el tiempo de espera y tiempos de traslado.

De igual modo, en términos de infraestructura y seguridad, las opiniones se dividen. Mientras que los servicios formales (como el Metropolitano o el Tren Eléctrico) son percibidos como más seguros y en mejores condiciones, muchos estudiantes indican que incluso estos presentan deterioro o problemas operativos, debido a que hay mucha flota sin ser renovada, así también perciben largas colas, mal estado de estaciones o deficiencia en la conducción y ello justifica la molestia de los pasajeros por el servicio recibido como Max (4to ciclo, Chorrillos), un estudiante entrevistado que percibe esta situación diariamente:

“No todas las estaciones del Metropolitano son seguras, requieren mantenimiento, también requieren más buses para evitar las largas colas.”

Esta insatisfacción se refuerza en el último estudio realizado por Lima cómo vamos (2025) donde relatan que el 27.9% de los encuestados no se encuentran satisfechos con el servicio del metropolitano y un 18.7% también muestra su descontento con el tren eléctrico, ello se ve reflejado en constantes quejas diarias en donde exponen sus experiencias por redes sociales, donde suben accidentes diarios, incendios de alguna u otra unidad, las riñas entre los mismos pasajeros por ingresar primeros y conseguir un espacio que les asegure un viaje más cómodo, poniendo en riesgo su seguridad y el de los demás pasajeros, entre otras contingencias. El transporte informal, por otro lado, es descrito de forma casi unánime como inseguro, incómodo y en mal estado, en donde prioriza el uso de combis y cúster, estudiantes describen su experiencia de la siguiente forma:

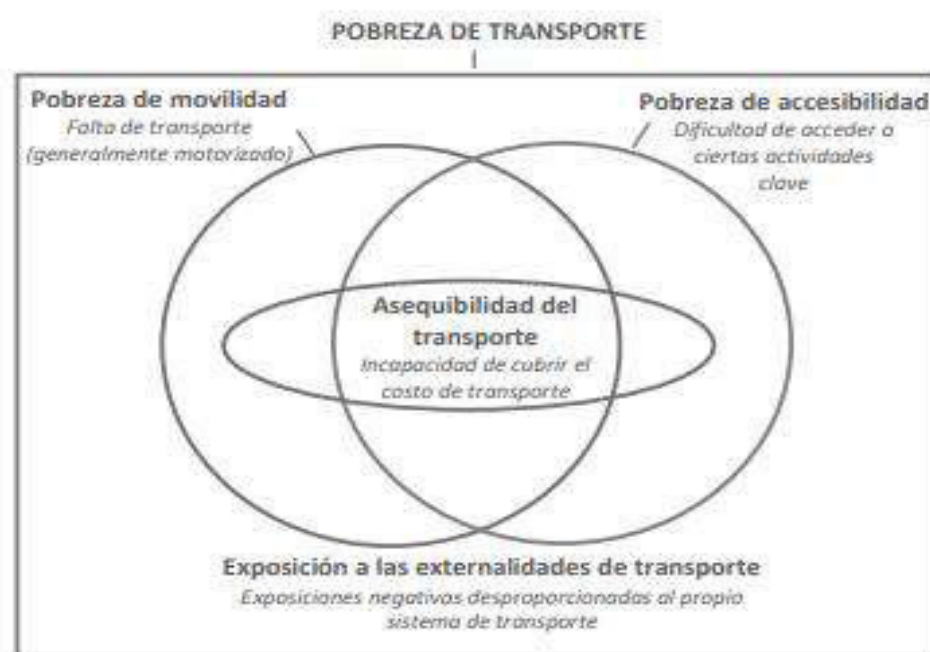
“Las combis suelen correr y ponen en riesgo la vida, porque así tratan de ganar pasajeros. Lo que uno puede hacer es simplemente llamarle la atención al chofer para que vaya más lento.”

El testimonio anterior refleja una normalización del riesgo que diariamente atraviesan los estudiantes, donde se prioriza el dinero por encima de la seguridad. El último reporte de Lima Cómo Vamos señala que un 39.6% de la población se movilizó en combi o cúster para llegar a su destino, y un 37.2% se sintió insatisfecho con el servicio, un servicio informal que surge debido a las demandas no cubiertas por el sistema formal y evidencia un claro sistema deficiente que obliga al usuario a optar por otras alternativas, aunque pongan en más riesgo su vida, en donde tienden a tomar vehículos que operan sin regulación y exponiéndose a accidentes y robos. Finalmente se demuestra que los servicios formales no siempre significan una experiencia positiva y que la marginalización del transporte sigue afectando negativamente la experiencia del transporte en los estudiantes.

El costo del transporte es uno de los puntos más valorados al momento de elegir una unidad de transporte, quedando en segundo lugar después de “la rapidez” que pueda tener un vehículo, en este estudio se visualizaron valoraciones mixtas, si bien varios estudiantes consideran que el precio es justo cuando se respeta el medio pasaje, esta percepción cambia cuando se enfrentan a cobros indebidos, tarifas elevadas en transportes informales o aumentos post pandemia. La relación entre precio y calidad del servicio es constantemente cuestionada: *“No me parece justo el costo... por el trato que te dan los buses no tanto”* indica un entrevistado. Este panorama refleja un problema que va más allá de lo visible y se relaciona al estudio de Rivas, Serebrisky y Suárez-Alemán (2018) donde autores insertan el tema de asequibilidad de transporte y la exponen como la capacidad de un hogar para cubrir los costos de transporte sin comprometer otras necesidades básicas, si este equilibrio llega a romperse, se pasa a un estado de “pobreza de transporte” fenómeno en el que el precio de la movilidad limita el acceso a oportunidades educativas y laborales, orillando a los estudiantes a elegir entre rutas seguras cómodas pero caras o rutas inseguras pero más económicas, desde el Trabajo Social esto se interpreta como una forma contemporánea de exclusión estructural, donde la movilidad deja de ser un derecho y se convierte en un privilegio:

Figura 5

Interrelaciones entre las dimensiones de la pobreza de transporte



Nota: Tomado de ¿Qué tan asequible es el transporte en América Latina y el Caribe? en Rivas, Serebrisky y Suárez-Alemán (2018), elaborado por los autores sobre la base de Lucas et. al (2016).

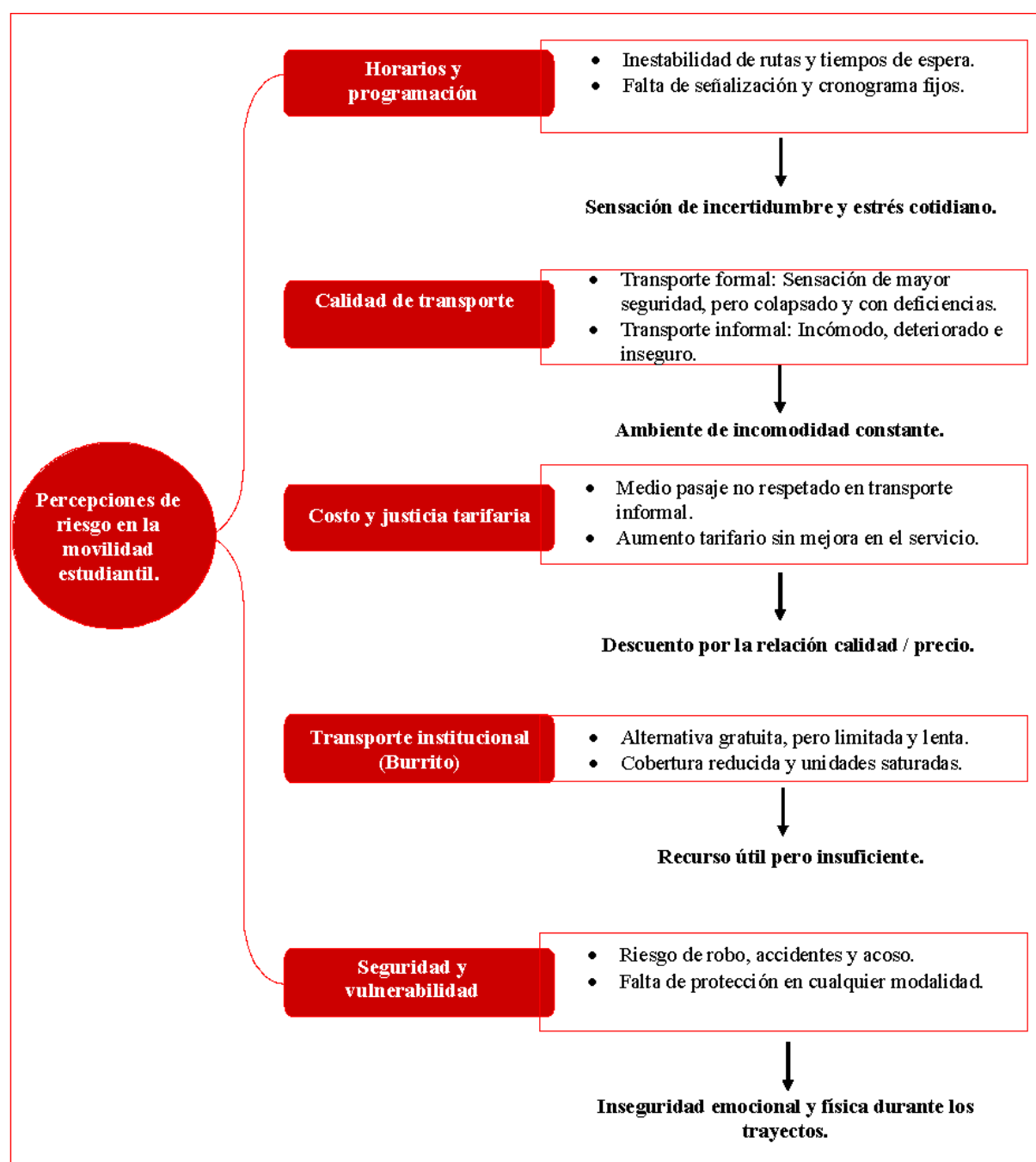
La figura refleja que la pobreza de transporte no solo puede ser vinculada a la falta de recursos económicos para movilizarse, sino también a dimensiones más amplias; por un lado, se tiene a la pobreza de movilidad, por otro a la pobreza de accesibilidad que evidencia las limitaciones para alcanzar destinos claves como universidades y centros laborales y de salud y finalmente a la exposición de externalidades, en su mayoría negativas refiriéndose a la inseguridad, hacinamiento, acoso, etc.

En el caso de los entrevistados, este punto se percibe como un factor decisivo, pero insatisfactorio, aunque algunos estudiantes aseguran sentirse respetados con el beneficio de su carné de medio pasaje, la mayoría expresa disconformidad, no solo porque este derecho les sea vulnerado, sino porque no sienten retribución del costo que asumen con el servicio que reciben, el cual es inseguro e incómodo, y peor aún que este sea condicionado en base a cuánto más lleguen a pagar; es decir, a mayor costo, mayor comodidad, aunque no necesariamente signifique un mejor servicio; por ejemplo, cuando un estudiante se encuentra apurado, opta por tomar un colectivo que cuesta más dinero y le ofrece mayor rapidez y comodidad, pero ello no asegura que este vehículo también le ofrezca seguridad. En esta línea, estas percepciones refuerzan la sensación de un sistema no apto para responder las demandas de los jóvenes universitarios.

Asimismo, el uso del transporte universitario gratuito "el burrito externo" revela una experiencia desigual: los más beneficiados son quienes viven más cerca al paradero inicial y, si bien algunos lo consideran una alternativa económica, la mayoría lo percibe como incómodo, lento o poco útil, debido a su cobertura limitada y su saturación. No se evidencia un correcto análisis de la afluencia de estudiantes y la poca flota de buses que hay, lo que hace que se perciba como un beneficio utilizado por una minoría; por el contrario, "el burrito interno" permite que los estudiantes puedan llegar a las diferentes facultades, se ve incluso más ordenado, pero necesariamente se requiere de una programación que les permita a los estudiantes organizarse mejor.

Finalmente, la inseguridad persiste, tanto por accidentes como por riesgos de robo o acoso, disminuyendo cualquier posible sensación de satisfacción, lo que evidencia una vulneración del derecho a la seguridad ciudadana y a la protección integral. De hecho, el último reporte de Lima Cómo vamos (2025) consultó a usuarios si habían pasado situaciones en los que se sintieron vulnerados en cuanto a acoso dentro del sistema de transporte encontrando que un 19.9% señaló haber sufrido de ello, esta cifra se eleva a un 27% cuando se ven solo los resultados de mujeres. Incluso en medios formales, los estudiantes no se sienten completamente protegidos. Esta sensación de exposición constante erosiona la confianza en el sistema de transporte y contribuye a una vivencia de vulnerabilidad crónica, donde se confirma que habla de un transporte formal no garantiza un entorno seguro y confiable. Por otro lado, la informalidad se desenvuelve en un contexto mucho más arriesgado y suele estar vinculado por múltiples accidentes y una inadecuada regulación, lo que aumenta las posibilidades de incidentes, agresiones, robos, etc. Asimismo, los estudiantes que residen en distritos periféricos tienden a mostrar mayor insatisfacción, ya que son ellos quienes atraviesan trayectos largos, múltiples transbordos, buses llenos, paraderos inseguros; en contraste a quienes viven cerca a unidades formales como corredores, tren o metropolitano, quienes expresan niveles de satisfacción moderados.

Para comprender de manera visual los elementos claves que configuran la percepción estudiantil sobre el sistema de transporte, se presenta la siguiente figura:

Figura 6*Percepciones de riesgo en la movilidad estudiantil**Nota: Elaboración propia*

Como se visualiza, la sensación de exposición constante se vive en ambos sistemas y ello debilita la confianza en el transporte que debería ser un servicio pleno para todos, además no solo es temor a robos, sino la percepción de que cada trayecto es un riesgo constante que genera insatisfacción y agota física y emocionalmente a los estudiantes condicionando su capacidad de desplazamiento.

En síntesis, la percepción negativa del transporte público expresa desigualdades estructurales y una pérdida de confianza en las instituciones. Desde el Trabajo Social, se plantea la necesidad de políticas que garanticen una movilidad segura, accesible y equitativa como base del bienestar urbano.

Capítulo V Reflexiones finales: Conclusiones y recomendaciones

5.1. Conclusiones

- a) La accesibilidad al transporte público incide de forma significativa en la calidad de vida de los estudiantes de la Facultad de Ciencias Sociales de la UNMSM. Los hallazgos evidencian que la movilidad cotidiana en Lima Metropolitana está atravesada por desigualdades territoriales, económicas y de infraestructura que condicionan las oportunidades de desarrollo académico y personal.

El capital de motilidad, en su dimensión de accesibilidad, se ve limitado por factores estructurales como la congestión vehicular, los extensos tiempos de traslado, la inseguridad y la deficiente planificación urbana. Estas condiciones no solo afectan el bienestar físico, manifestado en fatiga, estrés y alteración del sueño, sino también el bienestar emocional y social, al restringir el tiempo libre, las relaciones interpersonales y el derecho al descanso.

En este sentido, la experiencia de transporte se convierte en un reflejo de desigualdad social que impacta directamente en el bienestar estudiantil. Desde el Trabajo Social, comprender la accesibilidad como un derecho social permite visibilizar estas inequidades y promover la exigencia de una movilidad digna, segura y equitativa para los jóvenes universitarios.

- b) Los principales factores que restringen la motilidad de los estudiantes se relacionan con limitaciones tanto estructurales como simbólicas. Entre las primeras, destacan la informalidad del transporte, la falta de rutas seguras y directas, y la ausencia de educación vial e institucional sobre el uso del sistema urbano. En el plano simbólico, la investigación reveló la normalización del riesgo, donde el miedo, la inseguridad y la precariedad se asumen como parte natural del trayecto diario.

Estas condiciones reflejan lo que Kaufmann (2004) denomina una distribución desigual del capital de motilidad: no todos los estudiantes poseen las mismas competencias, recursos o redes para desplazarse en igualdad de condiciones. La brecha tecnológica, el desconocimiento de rutas alternativas y el temor a los robos o acoso limitan su autonomía y reproducen desigualdades espaciales.

Desde el Trabajo Social, esta realidad exige una lectura crítica de la movilidad urbana como un determinante del bienestar y de la inclusión social, donde las limitaciones en la capacidad de desplazarse no son solo problemas logísticos, sino expresiones de exclusión estructural que restringen el derecho a la educación y a la ciudad.

- c) Las percepciones estudiantiles respecto al transporte público reflejan una combinación de resignación, inconformidad y adaptación. Si bien algunos valoran el respeto del medio pasaje en los servicios formales, la mayoría se muestra insatisfecha con la calidad, seguridad y comodidad del sistema. La sobrecarga, los cobros indebidos, la falta de mantenimiento y la informalidad son elementos que deterioran su experiencia de viaje y refuerzan la sensación de injusticia urbana.

Esta insatisfacción, sin embargo, no implica pasividad. Los estudiantes desarrollan estrategias de afrontamiento como: elegir rutas más largas pero seguras, salir con horas de anticipación o dormir en los buses, que muestran su agencia frente a un sistema deficiente. No obstante, estas prácticas, aunque resilientes, también evidencian una adaptación forzada ante un contexto desigual que vulnera derechos y desgasta emocionalmente.

En consecuencia, el transporte público no solo representa un medio de desplazamiento, sino un espacio social donde se reproduce la desigualdad. Mejorar las condiciones del transporte equivale a mejorar la calidad de vida y las oportunidades educativas de los universitarios.

- d) De manera general, la investigación demuestra que el capital de motilidad constituye un factor determinante en la calidad de vida estudiantil, pues media entre las oportunidades disponibles y las capacidades reales de los jóvenes para acceder a ellas. Analizarlo desde el Trabajo Social permitió comprender la movilidad urbana no como un hecho meramente técnico, sino como un fenómeno social, económico y político que incide directamente en el bienestar humano.

El estudio aporta al campo disciplinar al visibilizar la movilidad como un nuevo eje de análisis para la intervención social, subrayando que promover una movilidad digna y equitativa también es promover justicia social. Desde una mirada de derechos, el Trabajo Social tiene el reto de generar estrategias que garanticen entornos urbanos inclusivos, accesibles y seguros para la población universitaria, contribuyendo así al desarrollo integral y a la reducción de desigualdades estructurales en el país.

5.2. Recomendaciones

- Se recomienda que las instituciones de educación superior, en coordinación con las autoridades de transporte y gobiernos locales, reconozcan la motilidad como un determinante social del bienestar estudiantil, y no solo como un aspecto operativo. Esto implica generar políticas orientadas a garantizar trayectos seguros, accesibles, eficientes y culturalmente apropiados, que permitan a los estudiantes ejercer su derecho a la educación sin poner en riesgo su salud, tiempo, integridad ni dignidad. Desde el Trabajo Social, se debe promover un abordaje interdisciplinario de la movilidad urbana que la entienda como un componente del bienestar integral y la equidad territorial, además el Trabajo Social universitario podría liderar procesos de diagnóstico participativo con estudiantes sobre sus condiciones de movilidad, generando evidencia social que sirva de base para la toma de decisiones institucionales.
- Se recomienda incorporar evaluaciones periódicas del impacto del transporte urbano en la salud y bienestar de la población universitaria, promoviendo estudios, encuestas y diagnósticos que visibilicen sus necesidades reales. Estos procesos podrían ser liderados o acompañados por OGBU (Oficina General de Bienestar Universitario), quienes serán capaces de promover metodologías participativas y de investigación - acción que fortalezcan la voz estudiantil en la gestión universitaria. Con estos hallazgos, se puede incentivar la creación de políticas que prioricen la movilidad como una condición esencial para el desarrollo humano, con acciones que apunten a mejorar la calidad de vida y la equidad en el acceso a oportunidades.

- Resulta prioritario descentralizar la planificación del transporte urbano incorporando criterios de equidad territorial. Para ello, se recomienda priorizar intervenciones viales en zonas periféricas con el fin de mejorar la infraestructura existente: pavimentación de calles, señalización adecuada, mantenimiento de pistas y ampliación de rutas. Estas acciones deben estar orientadas a cerrar las brechas de accesibilidad que enfrentan los estudiantes de sectores alejados, garantizando trayectos más seguros, continuos y funcionales para su desarrollo cotidiano. Desde el Trabajo Social comunitario, es posible promover la articulación entre vecinos, jóvenes y autoridades locales para la planificación participativa de mejoras urbanas, fortaleciendo así el sentido de corresponsabilidad territorial en donde la población objetivo también sea partícipe de las propuestas.

- Es necesario fiscalizar y sancionar el incumplimiento de beneficios ya establecidos para los estudiantes como el medio pasaje y explorar en acciones focalizadas para estudiantes de bajos recursos que permita reducir la brecha entre quienes viven más cerca o lejos de la universidad, además de diseñar programas educativos en movilidad/ transporte urbano con un enfoque participativo, iniciando con talleres claves dirigidos a la comunidad estudiantil con el fin de brindarles herramientas para una movilidad segura, incorporando contenidos sobre derechos ciudadanos, autocuidado y movilidad segura, promoviendo así el empoderamiento estudiantil frente a la desigualdad de transporte.

- Con el fin de ofrecer un servicio de calidad, es de vital importancia reforzar la infraestructura y condiciones operativas del sistema de transporte, mejorando la experiencia de los usuarios mediante mejoras de estaciones, frecuencia de unidades y reduciendo los largos tramos de espera, a su vez una movilidad sostenible que tenga como finalidad un transporte integrado como punto clave para la caótica Lima, la cual no solo se deben limitar al desarrollo de nuevas rutas o mejoras de la infraestructura, sino de un trabajo en conjunto entre ATU, MTC y los usuarios, bajo esa línea, incorporar la formulación de políticas de transporte donde los jóvenes universitarios también formen parte mediante encuestas, focus group y comités estudiantiles; es decir, una sistematización de percepciones que les den voz y voto en esta problemática, la cual sería fuente base para evaluar las principales demandas y avances en la mejora del servicio, sumado a ello se recomienda la implementación de campañas de sensibilización sobre el derecho a una movilidad digna, donde se prioricen rutas seguras, acoso cero, vías y vehículos en buen estado, respeto del medio pasaje, etc. Estas campañas deben tener un enfoque inclusivo, que beneficie tanto a estudiantes de las periferias y con menos recursos económicos como aquellos que tienen mayor accesibilidad a un transporte de calidad. Desde el Trabajo Social, se sugiere fortalecer la articulación interinstitucional entre la universidad, gobiernos locales y organizaciones civiles para promover políticas de movilidad con enfoque de derechos, equidad territorial y participación juvenil, avanzando hacia ciudades más justas e inclusivas.

Referencias bibliográficas

- Agencia Andina. (2024, 27 de julio). Peruanos usan apps de movilidad por lo menos dos veces por semana. Agencia Andina. <https://andina.pe/agencia/noticia-peruanos-usan-apps-de-movilidad-al-menos-dos-veces-semana-994744.aspx>
- Alata, P. (2024). Lima y Callao según sus habitantes: Reporte urbano de percepción ciudadana (ed. 13). Lima Cómo Vamos. <https://www.limacomovamos.org/wp-content/uploads/2024/01/EncuestaLCV2023.pdf>
- Alcantara, N., Arizaga, C. y Zuñiga, C. (2023). Las políticas públicas de transporte urbano sostenible y su relación con la calidad de vida urbana en los vecinos del distrito de San Borja - Lima, 2023. Universidad Continental, Lima, Perú. <https://hdl.handle.net/20.500.12394/15374>
- Alkubati, M., Khalifa, N., & Barakani, H. (2023). Una visión general de los estudios de confiabilidad del transporte público mediante un análisis bibliométrico. *Revista de Ingeniería Ain Shams*, 14(3). <https://doi.org/10.1016/j.asej.2022.101908>
- Alonso Romero, G., & Lugo-Morín, D. R. (2019). El estado del arte de la movilidad del transporte en la vida urbana en ciudades latinoamericanas. *Revista Transporte y Territorio*, (19), 133-157. <https://doi.org/10.34096/rtt.i19.5329>
- Arango, J. C. E. (2006). La transición global del siglo XIX al XX. Reestructuración capitalista y violencia mundial. Una lectura desde el sur Las transiciones de los siglos XIX-XX y XX-XXI. *Revista de Relaciones Internacionales, Estrategia y Seguridad*, 1(1), 143-176. <https://www.redalyc.org/pdf/927/92710108.pdf>
- Ardila, A. R., & Álvarez, J. F. C. (2020). Teoría de las capacidades una alternativa en la búsqueda del bienestar social. In *Tendencias en la Investigación Universitaria*:

- Una visión desde Latinoamérica (Vol. X, pp. 36-47). Universidad Continente Americano. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7794737>
- Ardila, N., & Álvarez, L. (2020). Capacidades humanas y calidad de vida: una aproximación desde Amartya Sen. *Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales*, 18(2), 133–149.
- Ardila, R. (2003). *Calidad de vida: una definición integradora*. *Revista Latinoamericana de Psicología*, 35, (2), 161-164.
- Ardila, R. (2023). *Psicología del bienestar y la calidad de vida*. Editorial Manual Moderno.
- Arias Ortiz, E., Dulce Salcedo, O. V., Calvo, S., Morales, K., & Mori, J. (2025). El costo de estudiar en educación superior y los programas de apoyo financiero a estudiantes en América Latina (Monografía del BID, 1275). Banco Interamericano de Desarrollo.
<https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/El-coste-de-estudiar-en-educaci%C3%B3n-superior-y-los-programas-de-apoyo-financiero-a-estudiantes-en-Am%C3%A9rica-Latina.pdf>
- Asociación Automotriz del Perú (2023). *Ranking de congestión 2023*.
<https://aap.org.pe/observatorio-aap/ranking-de-congestion-vehicular-enero2024/ranking-de-congestion-vehicular-enero2024.pdf>
- Asociación Movemos. (2022). *Informe de percepción ciudadana: Estresómetro*.
<https://movemos.pe/uploads/MOVEMOS-ESTRESOMETRO-20.12.2022.pdf>
- Autoridad Autónoma del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao. (2010). *Proyecto del Metro de Lima y Callao*.

- Banco Interamericano de Desarrollo (BID). (2020). *Congestión urbana en América Latina y el Caribe: Características, costos y mitigación*.
<https://publications.iadb.org/es/publications/spanish/viewer/Congestion-urbana-en-America-Latina-y-el-Caribe-Character%C3%ADsticas-costos-mitigacion.pdf>
- Barr, K. (2020). Estrategias para mejorar la movilidad en Lima. Banco Interamericano de Desarrollo. <https://blogs.iadb.org/transporte/es/4-estrategias-para-mejorar-la-movilidad-en-lima/>
- Bertalanffy, L. von. (1968). General system theory: Foundations, development, applications. George Braziller.
- Cardona, D., & Higueta, L. (2014). Calidad de vida: una aproximación conceptual. *Revista Gerencia y Políticas de Salud*, 13(26), 90-103.
<https://revistas.javeriana.edu.co/index.php/gerepolsal>
- Cardona, J. A., & Higueta, L. F. (2014). Aplicaciones de un instrumento diseñado por la OMS para la evaluación de la calidad de vida. *Revista Cubana de Salud Pública*, 40 (2), 175-189.
- Carmona, M. (2020). *Problemas y enfoques de la investigación sobre el transporte informal en América Latina*. <https://doi.org/10.34096/rtt.i23.9661>
- Castel, R. (1997). *La metamorfosis de la cuestión social*. Paidós.
- Cazzaniga, S. (2018). *Epistemología y Trabajo Social: Perspectivas críticas y comprensivas de la intervención social*. Espacio Editorial.
- Collins, R. (2009). *Conflict Sociology: Toward an Explanatory Science*. Academic Press.

- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). (2007). *La cohesión social: Inclusión y sentido de pertenencia en América Latina y el Caribe*. Naciones Unidas.
- Congreso de la República del Perú. (1985). *Decreto Legislativo N° 346, Ley de la Política Nacional de Población*.
- Congreso de la República del Perú. (1993). *Constitución Política del Perú*.
- Congreso de la República del Perú. (1999). *Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre*.
- Congreso de la República del Perú. (2016). *Decreto Legislativo N.° 1256, Ley de la Creación de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao*.
- Congreso de la República del Perú. (2019). *Ley N.° 30900, Implementación del Sistema Integrado de Transporte*.
- Contreras, D. (2023). Movilidad sostenible: ¿Qué desafíos y problemas enfrenta Lima Metropolitana? Revista Kawsaypacha (INTE-PUCP). <https://inte.pucp.edu.pe/noticias-y-eventos/noticias/movilidad-sostenible-a-que-desafios-y-problemas-se-enfrenta-lima-metropolitana/>
- Covarrubias, A. (2012) Motorización tardía y ciudades dispersas en América Latina. <https://www.redalyc.org/pdf/6297/629768825002.pdf>
- Creswell, J. W. (2014). Research design: Qualitative, quantitative, and mixed methods approaches (4th ed.). SAGE Publications.
- Díaz, N. (2022) Análisis cualitativo sobre la movilidad laboral en Lima Metropolitana en base a entrevistas semiestructuradas: reflexiones sobre la accesibilidad y la

equidad. Universidad Politécnica de Madrid.

<https://renati.sunedu.gob.pe/handle/sunedu/3163067>

Estrada-Revelo, S. A., & Guadamud-Vera, J. G. (2022). Percepción de inseguridad y violencia contra las mujeres en los espacios de uso público de los terminales terrestres. *Pol. Con.*, 7(10), 1974–1990.

<https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/9438957.pdf>

Felce, D., & Perry, J. (1995). Quality of life: Its definition and measurement. *Research in Developmental Disabilities*, 16(1), 51-74. [https://doi.org/10.1016/0891-4222\(94\)00028-8](https://doi.org/10.1016/0891-4222(94)00028-8)

Flick, U. (2015). *Introducción a la investigación cualitativa*. Ediciones Morata.

Forrester, J. W. (1993). *Principios de sistemas* (2ª ed.). Ediciones Díaz de Santos.

(Original publicado en 1968).

Fredrickson, B. L. (2009). *Positivity: Groundbreaking research reveals how to embrace the hidden strength of positive emotions, overcome negativity, and thrive*. Crown Publishing Group.

Gestión. (2024, 21 de marzo). *Metropolitano: 4 de cada 10 usuarios espera más de 30 minutos por el servicio*. <https://gestion.pe/peru/metropolitano-4-de-cada-10-usuarios-espera-mas-de-30-minutos-por-el-servicio-segun-estudio-2024-flanqueo-noticia/?ref=gesr>

Gonzales, G. & Hernández, L. (2011). Las competencias como enfoque integrador de la educación y el trabajo. *Revista Educación y Futuro*, (24), 45-58.

Guarniz, G. & Tello, S. (2023). *El ruido vehicular y la salud de la población en los sectores del 02 al 05 del Distrito de San Miguel*. [Tesis de licenciatura, Universidad Nacional del Callao]. <https://hdl.handle.net/20.500.12952/8444>

- Guillermo, L., & Tello, S. (2018). La Regulación del Transporte urbano en Lima: caso El Metropolitano. Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas (UPC), Lima, Perú. <http://hdl.handle.net/10757/623572>
- Heidegger, M. (2009). Ser y tiempo (J. E. Rivera, Trad.). Fondo de Cultura Económica. (Obra original publicada en 1927).
- Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, P. (2014). Metodología de la investigación (6ª ed.). McGraw-Hill.
<https://www.semanticscholar.org/paper/METODOLOG%C3%8DA-DE-LA-INVESTIGACI%C3%93N-Fundamentales-M%C3%A9todo/3e42246ee04eeab4fcef7b4bd80c13c59bc21292?p2df>
- Husserl, E. (2008). *Ideas relativas a una fenomenología pura y una filosofía fenomenológica* (J. Gaos, Trad.). Alianza Editorial. (Obra original publicada en 1913).
- Impacto del transporte público formal sobre el bienestar de los usuarios. (2023) REDES. https://www.redesarrollo.pe/wp-content/uploads/2023/11/Informe-Especial-REDES_Impacto-del-transporte-publico-formal-sobre-el-bienestar-de-los-usuarios.pdf
- INEI & CEPAL. (2019). Perú: Migración interna y movilidad cotidiana para trabajar y estudiar entre las ciudades, 2007 y 2017. Instituto Nacional de Estadística e Informática.
https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1910/Libro.pdf

- Jerez, F. A. G. (2016). ¿En bus o en carro? Capital de motilidad, clases medias y nuevos barrios en una ciudad colombiana. *Revista Transporte y Territorio*, (15), 348-368. <https://www.redalyc.org/pdf/3330/333047931019.pdf>
- Juárez - Pérez et al. (2021). Tiempos de traslado al trabajo y hallazgos auditivos en la población adulta de la ciudad de México. *Gaceta Médica de México*.
<https://doi.org/10.24875/gmm.20000717>
- Kaufmann, V. (2004). Motility: Mobility as Capital. *European Journal of Spatial Development*. <https://mobilistiek.nl/assets/Motility-mobility-as-capital.pdf>
- Lima Cómo Vamos. (2025). Encuesta LCV 2024: Percepciones de calidad de vida en Lima y Callao. Lima Cómo Vamos. <https://www.limacomovamos.org/wp-content/uploads/2025/01/EncuestaLCV2024.pdf>
- Lizarme, G. (2025, marzo 31). Lima, una ciudad atrapada en el tráfico y la desarticulación urbana. Infobae Perú.
<https://www.infobae.com/peru/2025/03/31/lima-una-ciudad-atrapada-en-el-trafico-y-la-desarticulacion-urbana/>
- Luhmann, N. (1995). *Social Systems*. Stanford University Press.
- Lussault, M. (2013). *De la lucha por el espacio: la espacialidad como dimensión de lo social*. Editorial Ariel.
- Martens, K. (2016). *Transport Justice: Designing Fair Transportation Systems*. Routledge.
- Martínez, C. (2020). *Parque automotor y medios de transporte alternativos en Lima Metropolitana, 2010 al 2018*. Universidad San Ignacio de Loyola.
<https://repositorio.usil.edu.pe/entities/publication/2911ccd8-05ea-4f66-8f16-247849ea3aa3>

- Martínez, E. (2019). El transporte urbano en la ciudad de Córdoba, el tránsito y su influencia sobre el medio ambiente y la calidad de vida urbana. *TecYt*, (5), 35-38. <https://revistas.unc.edu.ar/index.php/tecyt/article/view/26829>
- Marx, K., & Engels, F. (2005). *El manifiesto del partido comunista*. Ediciones Akal.
- Maslow, A. H. (1943). A theory of human motivation. *Psychological Review*, 50(4), 370–396. <https://doi.org/10.1037/h0054346>
- Maslow, A. H. (1954). *Motivation and personality*. Harper & Row.
- Matus, M. C. (2010). *Trabajo Social: Reflexión teórico–epistemológica y metodología de la intervención*. Lumen Humanitas.
- Mendoza & Vargas (2022). *Transporte público urbano y la calidad de vida de los pobladores de la ciudad de Trujillo en el año 2020*. [Tesis de licenciatura, Universidad Privada del Norte]. <https://hdl.handle.net/11537/32179>
- Mendoza, J. (2021, 13 de octubre). La bicicleta y el transporte público: la pareja perfecta. Blogs del Banco Mundial. <https://blogs.worldbank.org/es/latinamerica/la-bicicleta-y-el-transporte-publico-la-pareja-perfecta>
- Municipalidad Metropolitana de Lima. (2005). *Plan Maestro de transporte urbano para Lima y Callao*.
- Municipalidad Metropolitana de Lima. (2019). *Plan de Movilidad Urbana de Lima y Callao*.
- Muñoz, J., & Caro, M. (2018). *Bienestar social y políticas públicas: enfoques y desafíos para América Latina*. CLACSO.
- Nussbaum, M., & Sen, A. (1993). *The Quality of Life*. Oxford University Press.

- Organización Mundial de la Salud (OMS). (1994). *Calidad de vida: Guía para la evaluación en salud*.
https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/59635/WHO_FHE_94.1_spa.pdf
- Organización Mundial de la Salud. (1948). Constitución de la Organización Mundial de la Salud. OMS.
- Otárola, R. (2020). Movilidad sostenible y cohesión social: un estudio de la accesibilidad en Lima Metropolitana. Universidad Politécnica de Cataluña.
<https://upcommons.upc.edu/handle/2117/334994>
- Ponce, C., Román García, D., & Chávez Arana, K. (2022). Movilidad urbana en zonas periféricas: Una mirada comparada de tres distritos de Lima Metropolitana. *Bulletin de l’Institut français d’Études Andines*, 51(1), 13–33.
- Ramírez Serpa, J. (2017). *La liberalización del transporte público y su influencia en el desarrollo urbano de las centralidades interdistritales de los sectores norte, este y sur de Lima Metropolitana (1990–2010)* [Tesis de maestría, Universidad Nacional Mayor de San Marcos].
<https://www.researchgate.net/publication/328923197>
- Regalado, J. (2020). Capital de motilidad y juventud: exploraciones teóricas y metodológicas. Fondo Editorial de la PUCP.
- Regalado-Regalado, G. D. (2020). El capital de la movilidad urbana cotidiana: motilidad en la periferia de Lima Metropolitana. *Revista de Arquitectura* (Bogotá), 22(1), 67-81. http://www.scielo.org.co/scielo.php?pid=S1657-03082020000100067&script=sci_arttext
- Ritzer, G., & Stepnisky, J. (2017). Teoría sociológica moderna (8.^a ed.). McGraw-Hill.

- Rivas, M. E., Serebrisky, T., & Suárez-Alemán, A. (2018). ¿Qué tan asequible es el transporte en América Latina y el Caribe? (Nota técnica IDB-TN-1588). Banco Interamericano de Desarrollo.
https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Qué_tan_asequible_es_el_transporte_en_América_Latina_y_el_Caribe_es_es.pdf
- Ruiz Sánchez, J. (2019). Desarrollo y calidad de vida. Una perspectiva crítica a partir del pensamiento de Amartya Sen. *Aletheia. Revista de Desarrollo Humano, Educativo y Social Contemporáneo*, 11(2), 107-126.
- Ruiz, M. (2019). Teoría de las capacidades de Amartya Sen y su aplicación en el Trabajo Social. *Revista Interdisciplinaria de Ciencias Sociales*, 10(1), 45–62.
- Salas-Zapata, L., López-Ríos, J. M., Gómez, M. S., Franco-Moreno, D., & Martínez-Herrera, E. (2016). Ciudades sostenibles y saludables: Estrategias en busca de la calidad de vida. *Revista Facultad Nacional de Salud Pública*, 34(1), 105-110.
http://www.scielo.org.co/scielo.php?pid=S0120-386X2016000100013&script=sci_arttext
- Sánchez-Flores, F. B. (2019). Fundamentos epistémicos de la investigación cualitativa: Consensos y disensos. *Revista Digital de Investigación en Docencia Universitaria*. <http://dx.doi.org/10.19083/ridu.2019.644>
- Schutz, A. (1974). *El problema de la realidad social*. Amorrorrtu Editores.
- Selltiz, C., Wrightsman, L. S., & Cook, S. W. (1980). Métodos de investigación en las relaciones sociales. McGraw-Hill. <https://www.sidalc.net/search/Record/cat-unco-ar-44403/Description>
- Sherry, B. (s.f.). *Las transformaciones globales de la Revolución Industrial*. OER Project. <https://www.oerproject.com/-/media/WHP/PDF/Era6/Spanish->

Translations/WHP-626--WHP1750-322-Read--The-Global-Transformations-of-the-Industrial-Revolution--1100LSpanish.pdf

Soza-Parra, J., Raveau, S., & Muñoz, J. C. (2021). Public transport reliability across preferences, modes, and space. *Transportation*, 49(2), 621–640.
<https://doi.org/10.1007/s11116-021-10188-2>

Taylor, S. J., & Bogdan, R. (1987). *Introducción a los métodos cualitativos de investigación*. Paidós.

TomTom (2024). Índice de congestión global 2023. Recuperado de
<https://www.tomtom.com/traffic-index>

Van Manen, M. (1990). *Researching lived experience: Human science for an action sensitive pedagogy*. State University of New York Press.

Vargas, J., & Espinoza, S. (2021). Panorama histórico de la regulación del transporte público en Lima: del tranvía a la actualidad (1874–2020). *Urbano*, (47), 10–29.
<https://www.researchgate.net/publication/360434773>

Vásquez, M. (2021). El transporte en Lima: algunos apuntes de su proceso histórico. *Urbanistas Perú*. <https://www.urbanistasperu.org/2021/07/26/el-transporte-en-lima-algunos-apuntes-de-su-proceso-historico/>

Velásquez, C. (2020). Movilidad urbana y equidad social: una mirada desde los sistemas. *Revista de Estudios Urbanos*, 24(3), 89–105.

Zarzosa, E., Norabuena, C., Chunga, C., & Valderrama, L. (2024). Vínculo entre calidad de transporte público y bienestar universitario en Perú. *Pro Hominum*, 6.
<https://www.acvenisproh.com/revistas/index.php/prohominum/article/view/722/>

Anexos

Anexo A. Matriz de operacionalización de variables: Calidad de vida y capital de motilidad

Categoría	Concepto	Subcategoría	Eje Temático
Calidad de Vida	La calidad de vida es un estado de satisfacción general, derivado de la realización de las potencialidades de un individuo. Se caracteriza por tener un carácter multidimensional que incluye aspectos subjetivos y objetivos como el bienestar físico, material, social y emocional, así como las oportunidades de desarrollo y actividad (Ardila, 2023; Falcey y Perry, 1995; OMS, 1994 en Cardona y Higuaita, 2014).	Bienestar físico: Estado general de salud del individuo, incluyendo la ausencia de enfermedades, la capacidad para realizar actividades físicas, y la percepción de la energía y el vigor.	Percepción de salud general Experiencias de enfermedades y recuperaciones Sentimientos sobre la energía y la vitalidad diaria Descripción de la capacidad para realizar actividades cotidianas
		Bienestar material: Abarca la seguridad económica y la calidad del entorno material del individuo, como su vivienda y posesiones.	Percepción de seguridad económica Experiencias con la calidad de la vivienda Descripción del acceso y la satisfacción con los recursos básicos Sentimientos sobre la suficiencia de las posesiones personales
		Bienestar social: Las relaciones interpersonales y el apoyo social que recibe el individuo, así como su integración y participación en la comunidad.	Calidad de las relaciones cercanas Sentimientos sobre el apoyo social recibido Experiencias de participación en la comunidad Percepción de aceptación social
		Bienestar emocional: Percepción del individuo sobre su propio bienestar emocional y psicológico, como la satisfacción con la vida, el manejo del estrés y la experiencia de emociones positivas.	Percepción de satisfacción con la vida Descripción de experiencias emocionales (felicidad, tristeza, ansiedad) Sentimientos sobre el manejo del estrés Reflexiones sobre la autoestima

		Desarrollo y actividad: Oportunidades y logros en términos de desarrollo personal, formación académica, participación laboral y realización de actividades con sentido y propósito.	Experiencias educativas y de aprendizaje Descripción de la participación en actividades recreativas Reflexiones sobre el empleo y el desempeño laboral Sentimientos sobre las oportunidades de desarrollo personal
Capital de Motilidad	El término “motilidad”, también referido como capital de motilidad, alude a los recursos, habilidades y capacidades que posee un individuo para movilizarse y desplazarse dentro de la sociedad. Kaufmann (2004) lo define como “la combinación de acceso, competencias y proyectos personales que permiten trasladarse de un lugar a otro”. Según Regalado (2020), el capital de motilidad está influenciado tanto por factores externos (infraestructura urbana, oportunidades de transporte) como internos (habilidades individuales, salud, uso de tecnologías y conocimiento del entorno). Estos factores condicionan la capacidad del sujeto para aprovechar las oportunidades que brinda la movilidad, impactando en su integración social, calidad de vida y acceso a educación y empleo.	Accesibilidad: Facilidad con que las personas puedes acceder a los recursos dentro de su entorno.	Tiempos de traslado Distancia promedio a la universidad Infraestructura adecuada Gasto promedio de pasajes Capacitación
		Competencias: Capacidad de enfrentar desafíos, aprovechar oportunidades y contribuir de manera efectiva al desarrollo personal y profesional dentro del contexto de movilidad.	Condiciones físicas Nivel de interacciones sociales Nivel de inteligencia emocional Manejo de competencias digitales Manejo de rutas
		Proyectos: Capacidad de los usuarios para ejecutar acciones que permitan un crecimiento personal y mejora de la calidad de vida.	Nivel de autorrealización Nivel de control sobre el entorno Metas y proyectos personales alcanzados

Fuente: Elaboración propia a partir de Falcey y Perry (1995), Kaufmann (2004), Regalado (2020), OMS (1994), entre otros.

Anexo B. *Guía de Entrevista Semiestructurada*

Presentación

Hola, antes de dar inicio con esta entrevista, permítenos presentarnos y explicarte brevemente el motivo de nuestra reunión.

Somos bachilleres en Trabajo Social por la Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Actualmente, nos encontramos desarrollando la investigación titulada:

“Resistencias cotidianas en una ciudad fragmentada: El capital de motilidad en la vida de los estudiantes universitarios de la Facultad de Ciencias Sociales de la UNMSM, 2024”, la cual forma parte de los requisitos para optar el Título Profesional de Licenciadas en Trabajo Social.

El objetivo principal de este estudio es analizar cómo el capital de motilidad incide en la calidad de vida de los estudiantes universitarios de la Facultad de Ciencias Sociales de la UNMSM.

Tu participación es fundamental, ya que cumples con los criterios de inclusión establecidos para la población objetivo. Toda la información brindada será tratada con estricta confidencialidad y se empleará únicamente con fines académicos.

La entrevista tendrá una duración aproximada de 45 minutos y será grabada en audio para su posterior transcripción y análisis cualitativo.

Agradecemos sinceramente tu disposición y colaboración.

Si estás de acuerdo, podemos dar inicio.

Datos generales del participante

- Nombre:
- Edad:
- Carrera:
- Ciclo:
- Distrito de residencia:

Categoría: Calidad de Vida

Subcategoría: Bienestar Físico

Eje Temático	Preguntas
Percepción de salud general	¿Cómo describirías tu estado de salud en los últimos meses?
Experiencias de enfermedades y recuperaciones	¿Te has enfermado recientemente? De ser así, ¿de qué manera ha afectado tu vida diaria?
Sentimientos sobre la energía y la vitalidad diaria	¿En qué momentos te sientes más cansado o con más energía? ¿Cómo describes tu calidad de sueño? ¿Cómo es tu rutina de sueño?
Capacidad para realizar actividades cotidianas	¿Debido a tu salud, existen actividades cotidianas que te resulten difíciles de realizar? ¿Cuáles y por qué?

Subcategoría: Bienestar Material

Eje Temático	Preguntas
Percepción de seguridad económica	¿Cómo describirías tu situación económica actual? ¿Tus ingresos son suficientes para cubrir tus necesidades básicas y suntuarias?
Experiencias con la calidad de la vivienda	¿Tu distrito de residencia cumple tus expectativas? ¿Qué mejoras consideras necesarias? ¿Estás satisfecho con tu vivienda? ¿Qué aspectos de tu vivienda qué te gustaría cambiar? ¿Cuáles y por qué?
Acceso y satisfacción con recursos básicos	¿Cuentas con acceso a agua potable, electricidad y alimentación? ¿Tienes dificultades para acceder a alguno de ellos?
Sentimientos sobre la suficiencia de posesiones personales	¿Consideras que tus posesiones materiales son suficientes para una vida cómoda? ¿Por qué?

Subcategoría: Bienestar Social

Eje Temático	Preguntas
Calidad de las relaciones cercanas	¿Cómo describirías la calidad de tus relaciones con familiares y amigos? ¿Con qué frecuencia tienes contacto con ellos? ¿Con quién te sientes especialmente cercano? ¿Por qué?
Sentimientos sobre el apoyo social	¿Sientes que hay personas en tu vida que te apoyan cuando lo necesitas? Bríndame un ejemplo
Percepción de aceptación social	¿Te sientes incluido y valorado en tu comunidad vecinal o universitaria? ¿Por qué?
Experiencias de participación en la comunidad	¿Participas en actividades o eventos en tu comunidad vecinal o universitaria? ¿Cómo te hacen sentir estas actividades?

Subcategoría: Bienestar Emocional

Eje Temático	Preguntas
Percepción de satisfacción con la vida	¿Qué tan satisfecho te sientes con tu vida en general? ¿Qué aspectos te traen mayor satisfacción?
Experiencias emocionales	En los últimos tres meses, ¿cuál ha sido un momento que te haya hecho muy feliz o muy triste?
Sentimientos sobre el manejo del estrés	¿Cómo manejas el estrés o la ansiedad en tu vida diaria?
Reflexiones sobre la autoestima	¿Cómo te sientes contigo mismo y con tus logros personales? ¿Qué te hace sentir más orgulloso de ti mismo?

Subcategoría: Desarrollo y Actividad

Eje Temático	Preguntas
Experiencias educativas	¿Cómo ha sido tu experiencia educativa y cómo ha influido en tu vida?
Actividades recreativas	¿Qué actividades disfrutas hacer en tu tiempo libre?

	¿Hay actividades que te gustaría aprender pero que aún no has tenido la oportunidad? ¿Cuáles y por qué?
Empleo y desempeño laboral	¿Cómo describirías tu situación laboral actual? De contar con un empleo actualmente, ¿Estás satisfecho con tu trabajo? ¿Qué aspectos de tu trabajo te resultan más gratificantes o desafiantes?
Oportunidades de desarrollo personal	¿Sientes que tienes oportunidades para desarrollarte y crecer personalmente? Bríndame un ejemplo

Categoría: Capital de Motilidad

Subcategoría: Accesibilidad

Eje Temático	Preguntas
Tiempos de traslado	¿Cuánto tiempo promedio te toma ir y regresar de la universidad? ¿El tiempo destinado a tu traslado varía significativamente en función del tráfico u otros factores? Si es así mencione cuáles
Distancia promedio a la universidad	¿Cuántos distritos aproximadamente recorres desde tu lugar de residencia a la universidad? ¿Tienes que hacer transbordos, es decir, cambiar de medio de transporte para llegar a tu universidad?
Infraestructura adecuada	¿Cómo se encuentran las carreteras y vías que utilizas para llegar a tu universidad? ¿En todo el trayecto hay carriles exclusivos para buses y ciclovías? ¿Los vehículos que usas para transportarte son formales o informales? ¿Cómo los describirías en cuanto a seguridad e infraestructura? ¿Alguna vez has usado el transporte de la universidad conocido como el “burrito” para ir a tu casa o viceversa? ¿Por qué?
Gasto promedio en transporte	¿Cuánto gastas diariamente en transporte? ¿Se respeta tu carné de medio pasaje? ¿El costo del transporte afecta tu presupuesto mensual?

	¿Consideras que el costo de transporte público es justo con relación al servicio que ofrecen?
Capacitación	¿Has recibido alguna orientación o capacitación sobre cómo usar el transporte público en tu ciudad?

Subcategoría: Competencias

Eje Temático	Preguntas
Condiciones físicas	¿Consideras que tu tiempo de traslado afecta tu salud física (fatiga, dolor de espalda o pies)?
Interacciones sociales	Cuando estás en un lugar que no conoces ¿Sueles solicitar ayuda a otras personas (extraños, orientadores, etc.)? De ser positiva tu respuesta ¿Cómo describirías estas interacciones? Caso contrario, coméntanos ¿Por qué no? ¿Consideras que el tiempo y las condiciones de tu traslado afecta tus relaciones familiares o sociales?
Inteligencia emocional	¿El tiempo y las condiciones de traslado afectan tu bienestar emocional?
Competencias digitales	¿Dependes de aplicaciones para orientarte o planificar tus rutas de viaje? ¿El medio de transporte que utilizas cuenta con aplicaciones o mapas en línea que permiten más información sobre ellas? ¿Sabes usarlas?
Manejo de rutas	¿Planificas tus rutas antes de salir? ¿Conoces rutas alternativas que te permitan llegar a la universidad en caso ocurriera un problema en el camino o un tráfico pesado? ¿Cómo calificarías la información sobre el transporte público en términos de horarios, paradas y rutas?

Subcategoría: Proyectos

Eje Temático	Preguntas
Nivel de autorrealización	¿El tiempo de traslado hacia la universidad afecta tu capacidad de alcanzar tus metas personales? ¿Qué actividades realizarías si tu tiempo de traslado fuese menor? Mencionarlas según tu orden de priorización
Nivel de control sobre el entorno	¿Los retrasos o cambios en el transporte afectan tus actividades planificadas? ¿Cuáles son los peligros que identificas en tu entorno cuando te trasladas? ¿Cuáles son las estrategias o medidas que utilizas para minimizarlos?
Metas y proyectos personales alcanzados	¿Te sientes en desventaja frente a quienes viven más cerca de la universidad?