

Transporte y la calidad de vida en Perú ¿Somos realmente los peores conductores?

Jorge Sánchez Castro¹

Resumen: El presente trabajo aborda la estrecha relación entre la calidad de vida y los sistemas de transporte urbanos, resaltando su impacto en diversos aspectos del bienestar humano y el desarrollo urbano. Se destaca que las ciudades que disponen de sistemas de transporte bien desarrollados, los cuales priorizan el transporte público y ofrecen opciones de movilidad no motorizadas, tienden a propiciar una mejor calidad de vida. Esto se logra al facilitar el desplazamiento de los ciudadanos, mejorando su acceso a servicios y oportunidades, y contribuyendo a su salud física y mental mediante la reducción de la contaminación ambiental y acústica. Por otra parte, se enfatiza el impacto negativo del tráfico y accidentes vehiculares en la calidad de vida, manifestado en problemas de salud, estrés, pérdida de tiempo y disminución de la productividad. La congestión del tráfico también conlleva un alto costo económico, tanto en términos de pérdidas monetarias como en el aumento de la contaminación atmosférica y los accidentes de tránsito.

Palabras clave: calidad de vida, transporte, movilidad, salud urbana.

1. Introducción

En el contexto contemporáneo, las ciudades enfrentan desafíos cada vez mayores en términos de movilidad urbana y calidad de vida de sus habitantes. Los sistemas de transporte urbano emergen como uno de los elementos clave en la configuración de entornos urbanos habitables y sostenibles. Este trabajo se propone explorar en profundidad la intrincada relación entre los sistemas de transporte y la calidad de vida en entornos urbanos, con el objetivo de destacar su importancia y sus implicaciones en el desarrollo urbano.

Se busca entender cómo la eficiencia y la planificación de los sistemas de transporte influyen directamente en la percepción subjetiva de la calidad de vida de los ciudadanos, conforme a la definición establecida por la Organización Mundial de la Salud (OMS). Para ello profundizaremos en los efectos negativos del tráfico vehicular en la calidad de vida urbana, abordando problemas de salud física y mental, estrés, pérdida de tiempo y deterioro del medio ambiente. Es crucial comprender cómo estos factores influyen en la percepción de

¹ Correo electrónico: george.sanchezcastro@gmail.com

bienestar de los habitantes y en la funcionalidad de las ciudades como espacios habitables y productivos.

Finalmente, discutiremos la necesidad urgente de implementar políticas integrales y sostenibles en el transporte urbano, destacando la importancia de utilizar indicadores apropiados para evaluar su desempeño y orientar la toma de decisiones en la planificación urbana. Este escrito busca contribuir a la comprensión más profunda de la interacción entre los sistemas de transporte urbanos y la calidad de vida, con el fin último de promover el desarrollo de ciudades más habitables, saludables y sostenibles para las generaciones presentes y futuras.

2. El transporte como factor clave en la dimensión objetiva de la calidad de vida

La calidad de vida se define como la percepción subjetiva que una persona tiene sobre su posición en la vida, dentro del marco cultural y los valores que rigen su entorno, en relación con sus metas, expectativas, normas y preocupaciones. Este concepto se ve influenciado por diversos factores, como la salud física, el bienestar psicológico, el grado de independencia, las relaciones sociales y el entorno en el que se desenvuelve la persona.

Podemos resumir que el análisis de la Calidad de Vida abarca tanto el aspecto material del entorno (bienestar social) como el psicosocial (bienestar psicológico). Este último se fundamenta en la percepción y evaluación individual de la situación, abarcando aspectos positivos y negativos, y una visión integral de la vida conocida como satisfacción vital. La satisfacción vital representa la valoración general que cada individuo hace de su existencia, considerando todos los aspectos que la componen en un momento dado (Casas, 1998; Tonon, 2008). La calidad de vida comprende una combinación de aspectos tanto objetivos como subjetivos. Entre los elementos objetivos se encuentran el bienestar material, la salud en su concepción objetiva, la armonía con el entorno y la comunidad. Por otro lado, también influyen aspectos subjetivos como la intimidad, la expresión emocional, la percepción de seguridad, la productividad personal y la salud emocional.

Es frecuente notar que las ciudades que destacan por su calidad de vida suelen contar con sistemas de transporte de primera categoría, donde se prioriza el transporte público y se integran opciones no motorizadas. Esto se debe a que son estas ciudades las que tienen mayores posibilidades de desarrollo y prosperidad en áreas comerciales, industriales, educativas, turísticas y de servicios (Gómez y Semeshenko, 2018).

Numbeo, al ser la mayor base de datos colaborativa sobre países y ciudades del mundo, proporciona información actualizada sobre diversas condiciones de vida en todo el

planeta, incluyendo coste de vida, indicadores de vivienda, sanidad, tráfico, criminalidad y contaminación; para esta página en su ranking del 2021 el Perú se encuentra en el puesto 77 de 83 países respecto a la calidad de vida en el mundo. En este mismo sentido, el mejor indicador en cuanto a calidad de vida lo registró Suiza, con un puntaje general de 188.36, seguido por Dinamarca y Países Bajos. El Perú estaría en el último lugar de calidad de vida por debajo de otros países de América Latina (Redacción PQS, 2024)

El estudio de Hadnagy (2023) revela grandes disparidades en la calidad de los conductores y la infraestructura vial entre diferentes países. Japón, Holanda, Noruega, Estonia y Suecia destacan por tener los mejores conductores, mientras que Tailandia, Perú, Líbano, India y Malasia muestran un desempeño inferior. En particular, Perú se ubica como el segundo país con peores conductores, con alto tráfico, emisiones de CO2 y una calidad de carreteras que se posiciona como la cuarta peor del mundo.

3. Las repercusiones subjetivas de un transporte urbano deficiente: caos vehicular, inseguridad y crisis económica

La percepción influye en el comportamiento de las personas, lo cual está estrechamente ligado a las condiciones de vida que experimentan. Las consecuencias del caótico tráfico en Lima, por ejemplo, van más allá de los efectos físicos evidentes, como las contracturas y otros dolores; también afectan nuestra salud mental. Según el Dr. William Aguilar², el tráfico no es directamente causa de depresión, pero sí agrava este problema, deteriorando la salud mental y alterando la calidad de vida de las personas, lo que puede afectar su desempeño académico, laboral o familiar. Una encuesta de Ipsos reveló que un peruano, desde que comienza a trabajar a los 18 años hasta que se jubila a los 65, pasa un total de 17,354 horas en el transporte público, equivalente a casi dos años (en promedio) afectando su calidad de vida, tiempo y economía.

De la misma manera, según el estudio denominado “costo económico causado por la congestión vehicular” realizado por la Asociación Automotriz del Perú (AAP, s.f.), la congestión vehicular en Lima Metropolitana es uno de los principales problemas que afecta la calidad de vida, el medio ambiente y la productividad de la población. Además, esta problemática tiene repercusiones económicas significativas. Se calcula que la pérdida económica diaria debido al tiempo perdido por los trabajadores en el tráfico es de S/ 23.75 millones de Soles, lo que se traduce en una pérdida anual de 5,700.6 millones. Asimismo, el

² Disponible en: <https://www.udep.edu.pe/admision/lima/lima-y-el-transito-cuando-el-caos-afecta-nuestra-salud/>

mayor consumo de combustible debido a la congestión genera una pérdida adicional de S/ 22.56 millones al día y S/ 5,414 millones al año. En conjunto, el costo total de la congestión vehicular asciende a S/ 11,115 millones al año, sin considerar otras externalidades negativas como la contaminación y los accidentes.

Apoyando lo anteriormente dicho, en el estudio realizado por Cavero et al. (2022) tras haber analizado los resultados de una encuesta realizada de forma anual a los habitantes de Lima, se observa una notable insatisfacción con la ciudad y los servicios públicos ofrecidos. Además, se percibe una preocupante percepción negativa en cuanto a la seguridad y el transporte público. Estas evaluaciones han experimentado un deterioro progresivo con el paso de los años, especialmente entre los sectores de bajos ingresos socioeconómicos. La percepción sobre el transporte público es uno de los principales problemas en Lima que disminuyó en un 9,5% entre 2010 y 2019 (de 55,7% a 46,2%; $p < 0,001$), registrando un descenso en los estratos socioeconómicos A/B y C. En ambos años, más personas en el estrato A/B lo consideraban un problema importante en comparación con otros estratos socioeconómicos. No se observaron diferencias en la percepción de la contaminación vehicular como el problema ambiental más grave.

Para Giese (2022) en su artículo para el diario *El Peruano* afirma que el sistema de transporte actual afecta la calidad de vida de los ciudadanos, generando caos e inequidad social, y que solo con una reforma integral se podrá avanzar hacia una ciudad sostenible, segura y justa para todos. Además, describe el sistema de transporte de Lima como informal, inseguro y contaminante, que genera congestión vehicular, pérdida de tiempo y dinero, y riesgos para la vida y la salud de los ciudadanos.

Entre otras noticias en el diario Gestión (2018) se señala que el 72% de los limeños se siente estresado por el caótico tráfico en la ciudad, y el 39% se deprime al usar el transporte público. Por otro lado, el 24% de los limeños sufre dolores físicos como consecuencia del tráfico, tales como contracturas musculares, problemas urinarios, respiratorios, entre otros. En la misma línea, Caretas (2023) explica cómo el tráfico afecta la calidad de vida y la salud de los peruanos, así como el medio ambiente, al generar altos niveles de emisiones de CO₂. Perú es el 26° país con el aire más contaminado del mundo, según un informe de la Universidad de Chicago.

4. Accidentes viales: estadísticas que exigen acción inmediata

Por su parte, el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI, s./f.) reveló datos alarmantes en su informe del año 2022: se registraron 3328 víctimas mortales a causa de accidentes de tránsito, una cifra que nos invita a reflexionar sobre la importancia de la

seguridad vial. Además, se reportaron un total de 81,114 accidentes de tránsito no fatales, lo que subraya la urgencia de tomar medidas efectivas para prevenir y reducir estos incidentes.

Los accidentes de tránsito (AT) son una sombra que se cierne sobre la calidad de vida en el Perú. Según Carmona Clavijo et al. (2018), nuestro país ostenta una tasa alarmante de lesiones y decesos por esta causa, lo que exige un replanteamiento urgente de las estrategias para la seguridad vial.

La Organización Panamericana de la Salud (OPS) (2019) advierte que Sudamérica enfrenta un panorama preocupante: 16 personas por cada 100.000 habitantes mueren en accidentes de tránsito, cifra que se eleva aún más en el caso de los motociclistas. La falta de respeto a las normas de tránsito y la ausencia de medidas contundentes para prevenir estos eventos configuran un panorama desalentador.

En el Perú, la situación no es diferente. La Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN) (2021) reveló un aumento sostenido en el número de accidentes, con consecuencias devastadoras: no solo se produce un deterioro material, sino que se pierden vidas irremplazables. Las estadísticas son contundentes: entre 2016 y 2020, el número de accidentes de tránsito en el Perú creció un 17%. A pesar de la existencia de leyes como la N° 27181, que regula el tránsito a nivel nacional, la tendencia al alza continúa.

Las repercusiones de los accidentes de tránsito van más allá de las cifras. Cada accidente representa un drama humano: familias que se desintegran, personas que sufren graves lesiones físicas y psicológicas, sueños que se truncan. La calidad de vida se ve afectada de manera profunda e irreversible.

Además de los accidentes de tráfico, los aspectos subjetivos generan desconfianza hacia las políticas y directrices públicas, lo cual incide directamente en el bienestar mental de la población. En la misma línea, Martínez-Martínez y Martínez-Carreón (2020) señalan que la desconfianza hacia las instituciones impacta negativamente en la salud mental, la calidad de vida y la felicidad.

5. Movilidad sostenible: una prioridad en la agenda pública

Siguiendo a Castro et al. (2018) las autoridades públicas deben implementar estrategias adaptadas a las circunstancias locales con el objetivo de llevar a cabo procesos de manera exitosa. En consecuencia, la gestión pública debe priorizar la eficiencia y la mejora integral de la calidad de vida de los residentes. Esta práctica no se limita al gobierno o a las instituciones gubernamentales, ya que diversos actores privados (individuos, ciudadanos, empresas, grupos sociales, entre otros) tienen un impacto significativo en la evolución y el

mejoramiento de las ciudades (Llano, 2020). Más bien, se trata de la coordinación de una serie de procesos destinados a promover, hacer funcionar y mantener la ciudad, respondiendo a las necesidades fundamentales de sus habitantes en los ámbitos económico, político y social. Esto se realiza mediante un enfoque que abarca la perspectiva sistémica, estratégica, integrada, de desarrollo sostenible y participativa (Almeida Torrens et al., 2020).

Según lo aportado por Castillo (2018), la importancia de los sistemas de transporte dentro de las ciudades radica en su influencia crucial en la calidad de vida, la movilidad y la utilización del espacio público. A nivel global, los gobiernos se enfocan en proyectos de gestión urbana con el objetivo de mejorar la calidad de vida de sus habitantes, adoptando políticas integrales que abarcan la mejora de la educación, la salud, el medio ambiente, la infraestructura y el transporte.

A lo largo de los siglos, los medios de transporte han sido esenciales y necesarios, facilitando el desplazamiento de las personas, agilizando la comunicación y satisfaciendo las necesidades vitales y socio-culturales de la población, así como contribuyendo al desarrollo económico (Siesquén Soto y Chanduvi (2019). Dávila et al. (2015) indican que la sociedad tiene una necesidad imperiosa de utilizar los medios de transporte debido a los diversos beneficios que brindan, como la satisfacción de necesidades vitales. Sin embargo, en nuestra experiencia diaria, nos encontramos con una realidad llena de conflictos, donde convergen varios factores deficientes.

Es crucial contar con indicadores que evalúen el desempeño de la gestión urbana para poder evaluar la calidad de vida en las ciudades y utilizar esta información en la toma de mejores decisiones. Para Flores Juca, et al (2017) la sostenibilidad implica una relación armónica entre la sociedad y el medio ambiente, lo que conlleva a mejorar y promover el desarrollo de la calidad de vida. Estos autores, abogan por la implementación de políticas vinculadas al transporte que tengan en cuenta aspectos como la calidad de vida de los ciudadanos, la eficiencia y la sostenibilidad. Además, para evaluar el servicio de transporte de pasajeros, se inclinan por parámetros que incluyen la seguridad durante el trayecto, la disponibilidad de información, el tiempo de viaje y el nivel de comodidad, así como el estado técnico de los vehículos, el tiempo total de recorrido y las condiciones tanto del vehículo como de las instalaciones, así como el trato ofrecido a los pasajeros.

6. Conclusiones

El análisis realizado entre los sistemas de transporte y la calidad de vida revela la importancia fundamental de una planificación eficiente y sostenible en la configuración de entornos urbanos habitables. Se destaca la necesidad de abordar los efectos negativos del

tráfico en la salud física y mental de los habitantes, así como en el medio ambiente. La congestión vehicular no solo afecta el bienestar individual, sino que también impacta en la funcionalidad de las ciudades como espacios habitables y productivos.

También se resalta la urgencia de implementar políticas integrales y sostenibles en el transporte urbano peruano, así como la importancia de utilizar indicadores apropiados para evaluar su desempeño y orientar la toma de decisiones en la planificación urbana. Es necesario adoptar un enfoque holístico que considere tanto aspectos objetivos como subjetivos de la calidad de vida.

Por último, se subraya la importancia de promover el desarrollo de ciudades más habitables, saludables y sostenibles para las generaciones presentes y futuras. Esto requiere la colaboración de diversos actores, incluidos gobiernos locales, instituciones académicas, empresas privadas y la sociedad civil, para diseñar e implementar soluciones innovadoras que mejoren la calidad de vida en entornos urbanos en todo el mundo.

Referencias

- Almeida Torrens, M., Zúñiga Igarza, L. M. y Gómez Consuegra, L. (2020). Protección de vistas relevantes del centro histórico de Camagüey: instrumento de gestión urbana para la toma de decisiones. *Retos de la Dirección*, 14(2), 225-248.
- Asociación Automotriz del Perú (AAP). (s.f.). *Costo económico causado por la congestión vehicular*. <https://aap.org.pe/observatorio-aap/costo-economico/Costo-Economico-caudo-por-la-congestion-vehicular.pdf>
- Carmona Clavijo, G., Bonilla Untiveros, C., Caballero Ñopo, P., Carreño Escobedo, R., Anaya Ramírez, E., Huamán Sánchez, K. y Reyes Puma, N. (2018). Políticas e intervenciones para reducir lesiones por accidentes de tránsito: de la evidencia a la práctica. *Anales de la Facultad de Medicina*, 79(3), pp. 244-251. <https://doi.org/10.15381/anales.v79i3.15318>
- Caretas. (2024, 27 de febrero). El peruano puede pasar 254 horas al año en el tráfico. <https://caretas.pe/nacional/el-peruano-puede-pasar-254-horas-al-ano-en-el-trafico/>
- Casas, F. (1998). *Infancia: perspectivas psicosociales*. Paidós.
- Castro, D. G., De Elizagarate Gutierrez, V., Kazak, J., Szewrański, S., Kaczmarek, I. y Wang, T. (2020). Nuevos desafíos para el perfeccionamiento de los procesos de participación ciudadana en la gestión urbana. Retos para la innovación social. *Cuadernos de Gestión*, 20(1), 41-64. <https://doi.org/10.5295/cdg.170751dg>
- Castillo Ly, K. V. B. (2018). *La gestión urbana y su relación con la calidad de vida urbana de los usuarios del distrito de Ancón, 2017* [Tesis]. Escuela de Posgrado, Universidad César Vallejo. <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/12641>
- Cavero, V., Hernández-Vásquez, A., Miranda, J. J., Alata, P., Alegre, M. y Diez-Canseco, F. (2022). Satisfacción y percepciones sobre aspectos de la ciudad que afectan la salud, por nivel socioeconómico, 2010-2019, en Lima Metropolitana. *Revista Peruana de Medicina Experimental y Salud Pública*, 39(1), 83-90. <https://doi.org/10.17843/rpmesp.2022.391.9888>
- Siesquén Soto, V. y Chanduví, W. (2019). Saberes significativos de conductores de motocicletas y mototaxis Chota, Cajamarca, 2015-2016. *Educare et comunicare*, 6(2), 6-18. <https://doi.org/10.35383/educare.v2i11.200>
- Dávila, G., Goubert, M., Umpierrez, M., Astrid, Z. y Zevallos, G. (2015). *Aprendamos Educación Vial*. Universidad Casa Grande, Facultad de Comunicación, Guayaquil

- Ecuador.
<http://dspace.casagrande.edu.ec:8080/bitstream/ucasagrande/657/1/Tesis885GD>
AVa
- Flores Juca, E., García Navarro, J., Chica Carmona, J. y Mora Arias, E. (2017). Identificación y análisis de indicadores de sostenibilidad para la movilidad. *Estoa. Revista de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Cuenca*, 6(11), 99-109. <https://doi.org/10.18537/est.v006.n011.a07>
- Gestión, diario. (2018). El 72% de los limeños termina estresado a causa del tráfico, según un estudio. Redacción. 12-15. <https://gestion.pe/peru/lima/72-limenos-termina-estresado-causa-trafico-segun-estudio-245678>
- Giese, R. (2022, 17 de junio). El sistema de transporte y su impacto en nuestras vidas. *El Peruano*, sección Opinión. <https://www.elperuano.pe/noticia-el-sistema-de-transporte-y-su-impacto-en-nuestras-vidas-123456>
- Gómez, L. Y. y Semeshenko, V. (2018). Transporte y calidad de vida urbana. Estudio de caso sobre el Metroplús de Medellín, Colombia. *Lecturas de Economía*, (89 julio-diciembre), 103-131. <https://doi.org/10.17533/udea.le.n89a04>
- Hadnagy, N. (2023). The Burrow Revealed: the best (and worst!) drivers in the world1. Compare the Market. <https://www.comparethemarket.com.au/blog/car/the-burrow-revealed-the-best-and-worst-drivers-in-the-world/>
- Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI). (s.f.). Accidentes de tránsito. Recuperado el 27 de febrero de 2024, de <https://www.inei.gov.pe/estadisticas/indice-tematico/accidentes-de-transito/>
- Llano, F. A. (2018). La gestión urbana: enseñanza a partir de sus proyecciones como campo de conocimiento y diálogo interdisciplinar. *Revista de Arquitectura (Bogotá)*, 20(1), 24-37. <https://doi.org/10.14718/RevArq.2018.20.1.861>
- Martínez-Martínez, O. y Martínez-Carreón (2020). Percepción de la inseguridad y bienestar subjetivo en México. Una aproximación cualitativa. *Revista de Ciencias Sociales*, III(169), 207-220. <https://doi.org/10.15517/rcs.v0i169.45492>
- Redacción PQS. (2024, febrero 27). *Perú ocupa el puesto 77 de 83 países en el ranking de calidad de vida*. <https://www.pqs.pe/actualidad/peru-ocupa-el-puesto-77-de-83-paises-en-el-ranking-de-calidad-de-vida>
- Organización Panamericana de la Salud (OPS). (2019). *Buenas prácticas de seguridad vial en las Américas: datos e historias para la acción*. Washington. <https://iris.paho.org/handle/10665.2/50994>

- Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN)
(2021). Reporte Estadístico N° 002.
<https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1916583/Reporte%20de%20accidentes%20de%20tr%C3%A1nsito%20en%20carreteras%20a%20diciembre%202020.pdf>
- Tonon, G. (2008). Los estudios sobre Calidad de Vida en la Aldea Global, en América Latina y en Argentina. Revisión conceptual, avances y desafíos. En P. Lucero (Ed.), *Territorio y Calidad de Vida, una mirada desde la Geografía Local* (pp 25-40). Grupo de Estudios sobre Población y Territorio, Facultad de Humanidades, Universidad Nacional de Mar del Plata. EUDEM.