

Puntos de Referencia

Edición online
N° 477, marzo 2018

Movilidad urbana, equidad de género y participación laboral

Andrea Herrera / Slaven Razmilic

Las mujeres registran tiempos de viaje menores a los hombres. Esto ocurre en todas las ciudades y a todo nivel de ingreso. Las diferencias entre los tiempos de hombres y mujeres se presentan cuando están en pareja y en particular cuando hay hijos en común, lo que parece dar cuenta de una asimetría en la distribución de responsabilidades al interior del hogar. En efecto, hombres y mujeres solteros/as y sin hijos no muestran diferencias en sus tiempos de viaje al trabajo. Esta diferencia de género solo se atenúa en el caso de Santiago, específicamente en los dos deciles de mayor ingreso.

Intuitivamente, debiera esperarse que, a mayor distancia entre la vivienda de residencia y las áreas que concentran la oferta de empleos, menor sea la participación laboral, en promedio. La evidencia consultada no da cuenta de esto con claridad y, en general, no se evidencia una asociación directa entre distancia a los empleos y participación laboral, salvo casos puntuales en el sector oriente de Santiago.

Cabe destacar que, dada su extensión y niveles de congestión, podría anticiparse que Santiago fuese el área metropolitana donde más se viese afectada la participación laboral. Esto tampoco es así. Por lo pronto, en la capital la participación laboral femenina es más alta que en cualquier otra ciudad del país, diferencia que prevalece para todo decil de ingreso.

Así las cosas, si bien la realidad Santiago no parece desalentar la decisión de participar en el mercado laboral, sí es muy posible que la localización de residencia condicione los resultados de dicha participación, en tanto las oportunidades y alternativas estarían restringidas a aquellas que se ofrezcan en el área factible. La evidencia aquí revisada apunta en esa dirección. A iguales características sociodemográficas y de localización, las mujeres de Santiago que se trasladan más tiempo obtienen mejores sueldos, lo que, por cierto, viene a compensar el mayor tiempo perdido en el trayecto. Entonces, si la ventana de tiempo de viaje es más limitada, limitados también serán los salarios potenciales, especialmente para las mujeres que viven en zonas periféricas de la capital. Por lo mismo, sigue siendo pertinente evaluar mecanismos que permitan acelerar los traslados, evitar la concentración espacial en la periferia de las nuevas viviendas sociales que se construyan y facilitar el desarrollo de subcentros de servicios que, eventualmente, puedan traducirse en una mayor dispersión espacial del empleo.

Andrea Herrera. Economista, Universidad de Chile.

Slaven Razmilic. Economista e Investigador del Centro de Estudios Públicos.

Este artículo es un extracto del documento "De la casa al trabajo: radiografía de un tiempo perdido", que será publicado por los autores en la serie *Debates de Política Pública* del CEP.

Agradecemos los comentarios y sugerencias de Harald Beyer, Andrés Hernando y Estéfano Rubio. Cualquier error u omisión es de nuestra exclusiva responsabilidad.

1. Introducción

Además de tener impacto en la vida diaria de quienes se trasladan, la existencia de tiempos de viaje excesivamente largos podría, eventualmente, incidir en la decisión de los ciudadanos de participar o no en el mercado laboral. Pero, incluso si no llegara a afectarse la decisión de participación, de todos modos sigue siendo cierto que el abanico de opciones laborales y de sueldo que se podría obtener será relativamente más acotado si los tiempos de viaje tienden a ser muy largos. Esto, habida cuenta de que el tiempo disponible para perder en traslados también es acotado.

Frente a esta discusión, en la literatura empírica dedicada en Chile a entender la participación laboral, la incidencia de los tiempos de transporte no parece ser una consideración relevante para los distintos autores (ver por ejemplo Contreras et al. 2012; Contreras y Plaza, 2010). En cambio, quienes sí han discutido la incidencia de los tiempos de viaje al trabajo, lo han hecho, generalmente, desde la perspectiva de la desigualdad y la segregación residencial. En Chile esta discusión ha sido planteada, entre otros, por Sabatini et al. (2001), Agostini (2010) y Velasco y Huneeus (2011).

En los últimos años, varias ciudades en Chile han experimentado procesos de densificación de sus áreas centrales, lo que, entre otras cosas, respondería a una demanda por reducir tiempos de viaje y ampliar opciones laborales (Bergoing y Razmilic, 2017). Con todo, la posibilidad de decidir su localización es una oportunidad restringida a quienes tienen los medios económicos para materializar esas preferencias, opción que muchas veces no es tal entre familias vulnerables, en particular entre propietarios de viviendas con subsidio del Estado, quienes rara vez pudieron acceder a buenas localizaciones.

Hay aquí varias preguntas relevantes. ¿Cómo interactúan la decisión de localización residencial, la decisión de participar en el mercado laboral y la de

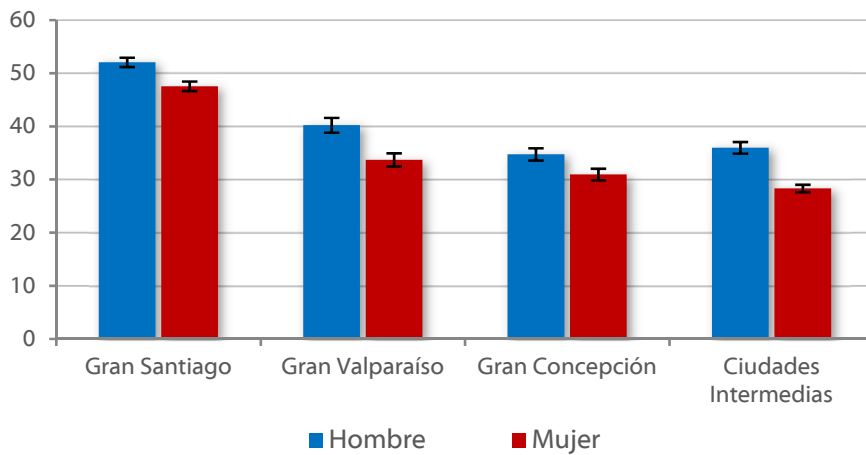
dónde trabajar? ¿Las personas deciden donde vivir en función de donde trabajan o creen que van a trabajar en el futuro? ¿O acaso la definición de dónde trabajar está condicionada por la localización de la residencia, la que sería definida exógenamente? ¿Son las respuestas a estas preguntas independientes del nivel de ingreso?

Si bien dar respuesta a estas preguntas escapa el alcance de esta nota, es importante tenerlas en cuenta al momento de acercarse a los datos. Específicamente, en estas líneas buscamos describir la incidencia de los tiempos de traslado en nuestro día a día y revelar eventuales diferencias por género y composición familiar (sección 2). A continuación, en la sección 3, se estudia el vínculo entre el territorio y la participación laboral de hombres y mujeres; para luego, en la sección 4, estudiar la asociación entre el territorio y los tiempos de traslado en el salario de las mujeres. Por último, en la sección 5 se presentan las conclusiones y los desafíos futuros.

2. Diferencias por género y tipo de hogar

Para abordar este tema utilizamos preguntas que por primera vez se incluyeron en la encuesta CASEN de 2015, las que indagan en el tiempo que tardan las personas en llegar desde su vivienda hasta su lugar principal de trabajo, la cantidad de veces a la semana que realiza este viaje y en qué medios de transporte. A diferencia de las encuestas origen-destino, este instrumento permite comparar, en un mismo momento del tiempo, la situación a lo largo del país y en adelante permitirá comparar esto a través del tiempo periódicamente.¹

¹ Las tres nuevas preguntas se realizan solo a quienes trabajan. Estas son: "En un día habitual, ¿cuánto tiempo en total tarda en llegar desde su vivienda a su lugar principal de trabajo?", "¿Cuántas veces a la semana realiza este viaje?" y "¿Qué medio de transporte utiliza habitualmente para realizar este viaje?". Los cálculos siguientes excluyen todas aquellas personas que trabajan en sus casas o inician su jornada laboral en sus casas y por lo que el tiempo de viaje al trabajo es igual a cero.

GRÁFICO 1 Tiempos de traslado en minutos, según género y ciudad

Fuente: elaboración propia en base a la CASEN 2015 (Ministerio de Desarrollo Social).

Si bien los datos permiten hacer comparaciones a nivel regional, a ese nivel de agregación los promedios se ven influidos por lo que ocurre en localidades más pequeñas de cada región o en las zonas rurales, donde buena parte de los trabajadores no se traslada o lo hace muy poco, sesgando a la baja los resultados netamente urbanos que se busca describir aquí. Por lo mismo, nuestro análisis se centra en nuestras principales áreas metropolitanas, estudiando las zonas urbanas del Gran Santiago, el Gran Valparaíso y el Gran Concepción, junto con un conjunto de ciudades intermedias, que incluye La Serena-Coquimbo, Temuco-Padre de las Casas, Iquique-Alto Hospicio, Rancagua-Machalí, Antofagasta, Talca y Puerto Montt-Puerto Varas.

En relación con las diferencias entre géneros, como vemos en el Gráfico 1, en cada uno de los casos analizados las mujeres demoran menos que los hombres a sus destinos laborales. Esta situación se da en buena parte del mundo con muy pocas excepciones y, a pesar de reducciones en el margen, ha tendido a mantenerse en el tiempo (ver Crane (2007) para una completa revisión del fenómeno, junto con Erickson (1977), Fuchs (1971), Hanson y Johnson (1985),

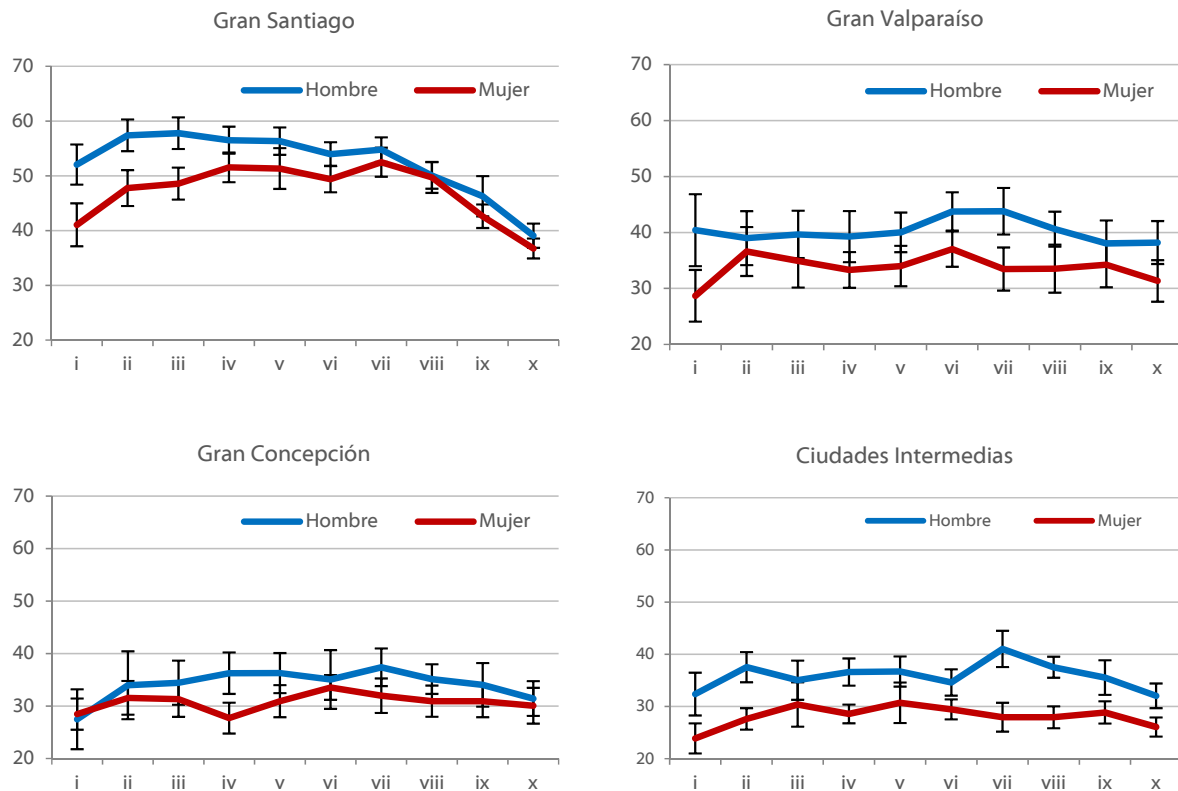
Madden (1981) y Wheeler (1969), a modo de ejemplos). Además, en el caso de Chile, la diferencia se da en todos los niveles de ingreso y solo parece desaparecer en los segmentos más acomodados de Santiago (ver Panel 1).

A la hora de estudiar las diferencias de género es sumamente importante considerar la composición familiar. Como vemos en el Panel 2, las diferencias entre hombres y mujeres se acentúan cuando se trata de familias con hijos, particularmente en hogares biparentales. En el otro extremo,

hombres y mujeres solteras y sin hijos prácticamente no muestran diferencias en sus tiempos de viaje.

Desde la perspectiva de las ciudades analizadas, en el Panel 2 podemos observar tres tendencias generales. Primero, con la excepción de los hogares monoparentales sin hijos en Santiago y Valparaíso, en todos los demás casos vemos que el hombre demora, en promedio, más tiempo al trabajo que la mujer. Segundo, los hombres en pareja, con o sin hijos, siempre demoran más al trabajo que los hombres solos, mientras que las mujeres, cuando están en pareja, siempre tardan menos al trabajo que cuando no lo están. Por último, con respecto a la presencia de hijos, los hombres que tienen hijos tienden a tener viajes al trabajo más largos.

Profundizando más en las composiciones familiares, cuando se estudia el caso de las parejas de acuerdo a su participación en el mercado laboral, las diferencias de género se sostienen. En hogares donde el hombre y la mujer trabajan, las mujeres demoran menos al trabajo que los hombres, y en los hogares donde solo el hombre trabaja, este demora más que lo que demora la mujer en un hogar donde solo ella trabaja.

PANEL 1 Distribución de tiempos de viaje (minutos) según género, por decil y ciudad

Fuente: elaboración propia en base a la CASEN 2015 (Ministerio de Desarrollo Social).

Como ya adelantamos, estas diferencias por género y tipo de familia tienden a ser la norma en buena parte del mundo. MacDonald (1999) explora algunas explicaciones para el fenómeno. Entre ellas destaca el poco incentivo a trasladarse en tanto las mujeres perciben salarios relativamente menores y el hecho de que las mujeres balancean maternidad y tareas del hogar con responsabilidades laborales, lo que tiende a reducir los tiempos disponibles y a acotar las distancias factibles de recorrer.

Coincidentemente, Fanning (1981) ya estudiaba cómo la composición de la familia, los roles de género dentro del hogar y los estados laborales de los integrantes, afectaban en la proximidad entre el trabajo y el hogar. Las mujeres solteras, sin hijos y empleadas suelen vivir en hogares más centraliza-

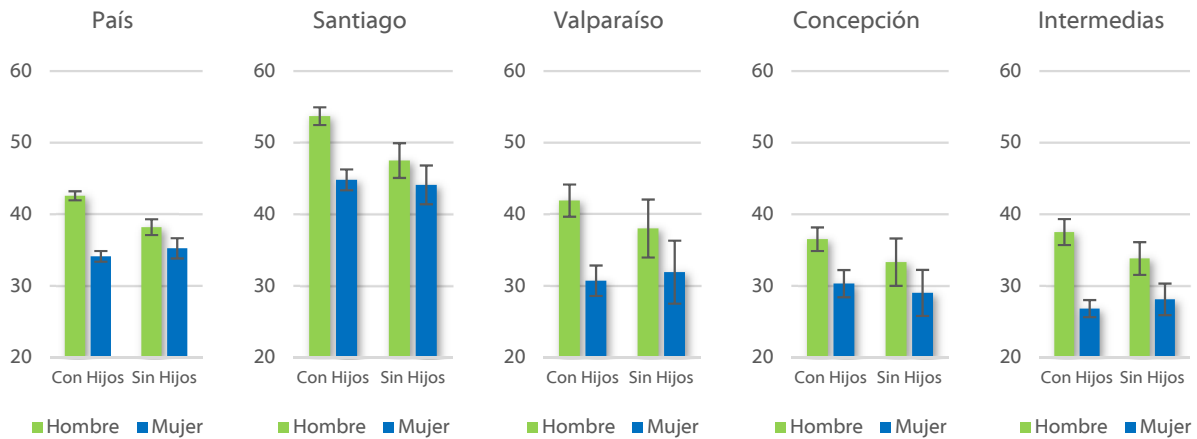
dos que otros tipos de familias, como por ejemplo, aquellos hogares donde la mujer está casada, tiene hijos y trabaja, que suelen ubicarse en los suburbios. En aquellos hogares donde los hombres y mujeres están empleados, es el trabajo del hombre el que tiene mayor influencia a la hora de decidir el lugar de residencia, donde para el trabajo de la mujer se considera la potencialidad de trabajos en el sector de residencia.

3. Territorio y participación laboral

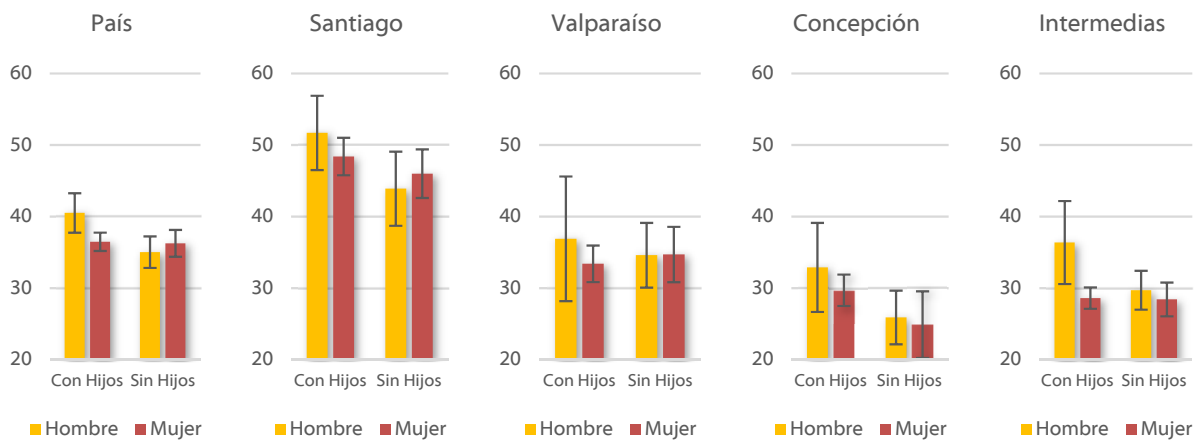
Al analizar si el territorio condiciona la participación laboral de las personas, se debe tener en cuenta la posibilidad de que quienes no trabajan estén en esa circunstancia precisamente porque habitan zonas

PANEL 2: Tiempos de viaje en minutos por género y presencia de hijos, para personas con o sin pareja

Hogares biparentales (hombres y mujeres en pareja)



Hogares monoparentales (hombres y mujeres solteros(as))



* Esto es calculado para aquellas personas que son jefes o jefas de hogar y sus parejas.

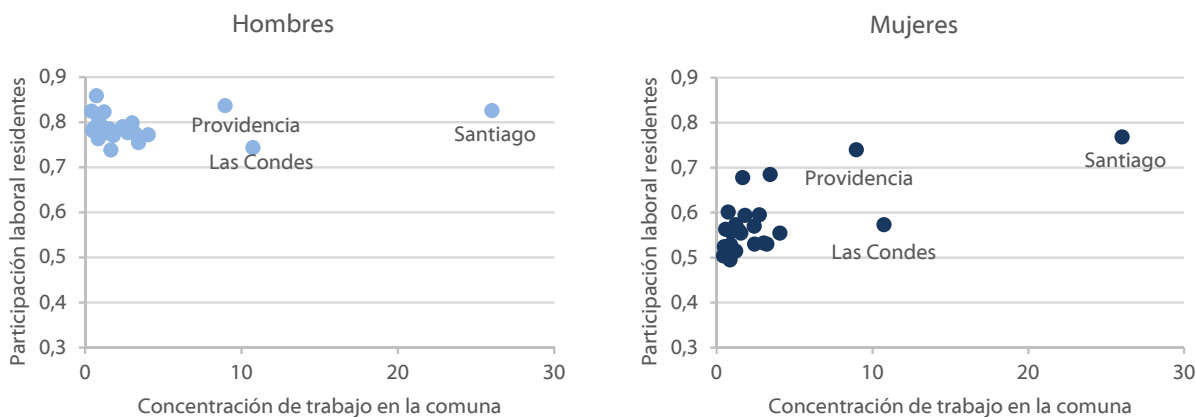
Fuente: elaboración propia en base a la CASEN 2015 (Ministerio de Desarrollo Social).

lejanas a los puestos de empleo. Este problema se puede atender incorporando variables de caracterización territorial en la probabilidad que las personas participen en el mercado laboral (ver detalle en Herrera y Razmilic (por publicar)). Las variables utilizadas en ese trabajo son, en primer término, una *prox* de la demanda por trabajos de oficina y comercio en la comuna y, en segundo lugar, otra que busca reflejar la cercanía promedio de la comuna con las fuentes de trabajo usando el tiempo promedio que tardan las personas de la comuna en llegar a sus

trabajos. Los resultados obtenidos muestran que las variables territoriales, de estar asociadas a la decisión de participación laboral, tienen un vínculo muy marginal y no siempre en la dirección esperada. Por una parte, la concentración de trabajos solo se asocia a aumentos en el margen en la participación laboral de las mujeres en Santiago y Concepción, mientras que, por otra, mayores tiempos de viaje promedio se asocian a una menor participación en Valparaíso, pero, contrariamente, a mayor actividad por parte de los hombres en Santiago.

PANEL 3: Participación laboral y concentración de trabajo en la comuna

Comunas del Gran Santiago



Fuente: elaboración propia en base a CASEN 2015 (Ministerio de Desarrollo Social) y catastro de bienes raíces del Servicio de Impuestos Internos.

PANEL 4: Participación laboral y tiempo de viaje de los residentes de la comuna

Comunas del Gran Santiago



Para profundizar en este punto, a continuación se muestra la relación entre participación laboral de hombres y mujeres a nivel comunal con la concentración de demanda laboral y el tiempo promedio al trabajo en que incurren los residentes de cada comuna.

En el Panel 3 se despliegan, por separado para hombres y mujeres, las relaciones entre la concentración de puestos de trabajo (medida indirectamente a partir de la superficie destinada a

comercio y oficinas) y la participación laboral en las distintas comunas de Santiago. En general no parece existir un vínculo fuerte entre estas dos variables. Solo en el caso de las mujeres se percibe una relación, aunque esta es más bien débil y está fuertemente influenciada por lo que ocurre en las comunas de Santiago y Providencia.

En tanto, en el Panel 4 se muestra la relación entre participación laboral de hombres y mujeres y los tiempos de viaje al trabajo que, en promedio, incu-

rren los trabajadores residentes de cada comuna del Gran Santiago. En general y a nivel nacional no parece haber una asociación sistemática entre estas variables (Herrera y Razmilic, por publicar). Solo para las mujeres de Santiago hay una correlación negativa, la que también está fuertemente marcada por Providencia, Santiago y Ñuñoa. Excluyendo estas comunas, o bien, ponderando por población, este efecto deja de percibirse.

Dada su mayor extensión, quizás era esperable que en Santiago se evidenciaran grados de asociación entre elementos territoriales (tiempos de viaje y concentración de empleos) y la decisión de participar en el mercado laboral. Ahora, como vimos, incluso en la capital, la asociación que se observa es sumamente baja. Este hecho es coherente con que, a pesar de su extensión y mayores tiempos de viaje promedio, la capital muestre por lejos la mayor tasa de participación laboral del país, tanto en el caso de los hombres, pero en particular en el de las mujeres.²

4. Territorio, tiempo de viaje y salarios de las mujeres

Habida cuenta de que las mujeres registran tiempos de viaje significativamente inferiores a los hombres y que, en Santiago, el residir en comunas con poca oferta de trabajos sí se asocia, aunque levemente, a menores tasas de participación, un último ejercicio interesante a realizar es evaluar si existe o no una vinculación entre este tipo de variables de localización con los salarios de las mujeres.

Con este objetivo se realizó una regresión para las mujeres de Santiago, donde la variable dependiente es el salario por hora de la mujer y las variables

explicativas son, en primer término, la escolaridad, edad y características del gripo familiar. En segundo término se agregan también variables de caracterización territorial (concentración de demanda de trabajo y tiempo promedio de viaje al trabajo por parte de los hombres) y también se incorpora el tiempo de viaje que la propia mujer ocupa en trasladarse a su trabajo (ver detalle en (Herrera y Razmilic, por publicar)).

Los resultados dan cuenta de que la concentración de demanda de trabajo en la comuna se asocia positiva y significativamente a los salarios. También se encuentra que en comunas donde los tiempos de viaje al trabajo de los hombres residentes son mayores, los salarios para las mujeres que viven en ellas tienden a ser inferiores. Por último, se evidencia una asociación positiva y entre el tiempo de traslado de la mujer y el salario obtenido; es decir, traslados más largos son compensados, al menos parcialmente, con mayores sueldos.

Este último resultado es interesante a la luz de lo discutido en las secciones anteriores. Y es que, de existir factores externos que limiten el tiempo que la mujer puede gastar en traslados, como aparentemente ocurre dada la asimetría en la distribución de responsabilidades en el hogar, estos factores estarían también limitando los ingresos potenciales de las mujeres que están en esta situación. En síntesis, el tener que trabajar cerca de casa limita las opciones y salarios, lo que es especialmente grave para mujeres que viven en zonas periféricas de Santiago.

5. Conclusión

Las mujeres registran tiempos de viaje menores a los hombres. Esto ocurre en todas las ciudades y a todo nivel de ingreso. Solo en Santiago y exclusivamente en el tramo de mayores ingresos es que esta brecha desaparece. Las diferencias entre

² El promedio de participación laboral fémina entre mujeres menores de 70 años en el Gran Santiago es de 56,7%, mientras que en el Gran Valparaíso es de 49,5% y en el Gran Concepción de 45,1% (elaboración propia en base a la CASEN 2015).

los tiempos de hombres y mujeres se acrecientan cuando están en pareja y en particular cuando hay hijos en común, lo que parece dar cuenta de una asimetría en la distribución de responsabilidades al interior del hogar.

Por otra parte, si los tiempos de viaje fuesen realmente restrictivos, uno debiera observar efectos de esto en la decisión de participación en el mercado laboral. Las cifras parecen indicar que esto no es así. En Santiago la participación laboral femenina es más alta que en cualquier otra ciudad del país, diferencia que prevalece para todo decil de ingreso.

Con todo y como ya se señaló, a lo largo del país vemos también que las mujeres que trabajan se trasladan por tiempos más cortos que los hombres, en particular cuando viven en pareja y tienen hijos. En este contexto, si bien una ciudad como Santiago no parece desalentar la decisión de participar en el mercado laboral, sí es muy posible que la localización de residencia condicione los resultados de dicha participación, en tanto las oportunidades y alternativas estarían restringidas a aquellas que se ofrezcan en el área factible.

Las estimaciones aquí reseñadas apuntan en esa dirección. A iguales características sociodemográficas y de localización, las mujeres de Santiago que se trasladan más tiempo obtienen mejores sueldos, lo que, por cierto, intenta compensar el tiempo perdido en el trayecto. Si la ventana de tiempo de viaje es más limitada, limitados también serán los salarios potenciales, especialmente para las mujeres que viven en zonas periféricas de la capital.

En este sentido, sigue siendo pertinente evaluar mecanismos que permitan acelerar los traslados, evitar la concentración espacial en la periferia de las nuevas viviendas sociales que se construyan y facilitar el desarrollo de subcentros de servicios que, eventualmente, puedan traducirse en una

mayor dispersión espacial del empleo. Más que traducirse en un aumento de la participación laboral femenina, medidas que apunten en esta dirección debiesen traducirse en mejores oportunidades y salarios para quienes ya trabajan.

6. Referencias bibliográficas

- Agostini, C. (2010). "Pobreza, desigualdad y segregación en la Región Metropolitana". *Estudios Públicos* 117.
- Bergoeing, R., & Razmilic, S. (2017). "Desarrollo Urbano de Santiago: Perspectivas y Lecciones". Santiago: *Serie de Debates de Política Pública* N°19, enero 2017. Centro de Estudios Públicos.
- Contreras, D., & Plaza, G. (2010). "Cultural Factor in Women's Labor Force Participation in Chile". *Feminist Economics*, 27-42.
- Contreras, D., Puentes, E., & Bravo, D. (2012). "Female Labor Supply and Child Care Supply in Chile". *Serie de Documentos de Trabajo* 370.
- Erickson, J. (1977). "An analysis of the journey to work for women". *Social Problems*, Vol. 24, 428-435.
- Fanning, J. (1980). "Why Women Work Closer to Home". *Urban Studies*, 18, 181-194.
- Fuchs, V. (1971). "Differences in hourly earnings between men and women". *Monthly Labor Review*, Vol. 94, 9-15.
- Hanson, S., & Johnston, I. (1985). "Gender differences in work - trip length: Explanations and implications". *Urban Geography*, 6, 193-219.
- Herrera, A., & Razmilic, S. (por publicar). "De la casa al trabajo: Radiografía de un tiempo perdido". Santiago: *Serie Debates de Política Pública*. Centro de Estudios Públicos.
- Huneus, C., & Velasco, A. (2011). *Contra la Desigualdad. El empleo es la clave*. Santiago: Debate.
- MacDonald, H. I. (1999). "Women's Employment and Commuting: Explaining the Links". *Journal of Planning Literature*, Vol. 12, No.3.

Madden, J. (1981). "Why women work close to home". *Urban Studies* 18, 2, 181-94.

Sabatini, F., Cáceres, G., & Cerda, J. (2001). "Segregación residencial en las principales ciudades chilenas: Tendencias de las tres últimas décadas y posibles cursos de acción". *Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos Regionales (EURE)*.

Schafer, A., & G. Victor, D. (2000). "The future mobility of the world population". *Transportation Research Part A*, 34, 171-205.

Wadell, P., Bhat, C., Eluru, N., Wang, L., & M. Pendyala, R. (2007). "Modeling Interdependence in Household Residence and Workplace Choice". *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*. No.2003, 84-92.

Wheeler, J. (1969). "Some effects of occupational status on work trips". *Journal of Regional Science*, Vol. 9, 69-78. **PdR**