



FACULTAD DE
CIENCIAS ECONÓMICAS
Y DE ADMINISTRACIÓN

DEPARTAMENTO DE
ECONOMÍA



UNIVERSIDAD
DE LA REPÚBLICA
URUGUAY

Diferencias de género en los tiempos de desplazamiento: el caso de Uruguay

Karina Umpiérrez Toledo

Programa de Maestría en Economía de la Facultad de Ciencias Económicas y de Administración
Universidad de la República

Montevideo - Uruguay

Julio de 2025

Diferencias de género en los tiempos de desplazamiento: el caso de Uruguay

Karina Umpiérrez Toledo

Tesis de Maestría presentada al Programa de Maestría en Economía de la Facultad de Ciencias Económicas y de Administración, Universidad de la República, como parte de los requisitos para la obtención del título de Magíster en Economía.

Directora de tesis:

Verónica Amarante

Director académico:

Adrián Rodríguez Miranda

Montevideo - Uruguay

Julio de 2025

Página de aprobación

El tribunal docente integrado por los abajo firmantes aprueba el Trabajo Final:

Título

Diferencias de género en los tiempos de desplazamiento: el caso de Uruguay

Autor

Karina Umpiérrez Toledo

Tutora

Verónica Amarante

Posgrado

Maestría en Economía

Puntaje

Tribunal

Fecha:

Agradecimientos

Agradezco a mi tutora, Verónica Amarante, por su acompañamiento en este proceso, por su guía y valiosos aportes. Extiendo también mi agradecimiento a los profesores y compañeros del Seminario de Investigación y Tesis, cuyas observaciones y comentarios enriquecieron este trabajo. A la Universidad de la República, por la excelente formación recibida y por brindarme las herramientas necesarias para desarrollar esta tesis.

A mis seres queridos, gracias por acompañarme en este camino.

Notas sobre uso del lenguaje

Una de las preocupaciones en la redacción de este documento es el uso de un lenguaje que no discrimine entre varones y mujeres. Sin embargo, al no haber acuerdo entre los lingüistas sobre la manera de cómo hacerlo en nuestro idioma y con el fin de evitar la sobrecarga que supondría utilizar en español o/a para marcar ambos géneros, se emplea el masculino genérico clásico, en el entendido de que todas las menciones en tal género representan siempre a varones y mujeres.¹

Existen múltiples debates en torno a la definición de género. En este trabajo se adopta la perspectiva propuesta por Soria (2021), en la cual el género se entiende como una construcción social de la identidad que asigna distintos roles, oportunidades e incluso jerarquías a las personas en función de su sexo. Bajo esta definición, el género está estrechamente vinculado al sexo biológico, sin ser completamente separable de él; las personas son socializadas conforme a ciertos estereotipos asociados a su sexo.

¹Para la redacción de esta nota se tomó como referencia la utilizada en la página web del Ministerio de Ambiente <https://www.gub.uy/ministerio-ambiente/politicas-y-gestion/inventarios-nacionales-gases-efecto-invernadero-ingei>

Diferencias de género en los tiempos de desplazamiento: el caso de Uruguay

Karina Umpiérrez

Resumen

Cada día, millones de personas se trasladan hacia sus lugares de trabajo, siendo uno de los componentes más relevantes de la movilidad diaria. Las decisiones y condiciones asociadas al traslado pueden estar influenciadas por desigualdades estructurales, y el tiempo de desplazamiento constituye una posible expresión de brechas de género. En este documento, se busca analizar el papel que desempeñan las desigualdades de género en la asignación del tiempo destinado al traslado con fines laborales en Uruguay. Para ello, se utilizan datos de las Encuestas de Uso del Tiempo y Trabajo No Remunerado (EUT) correspondientes a los años 2013 y 2021-2022, elaboradas por el Instituto Nacional de Estadística (INE). La metodología empleada incluye modelos de Mínimos Cuadrados Ordinarios (MCO) y una descomposición de Oaxaca-Blinder. La brecha en el tiempo de desplazamiento se calcula como la diferencia entre el tiempo que dedican los varones y el que dedican las mujeres a trasladarse con fines laborales. Los resultados indican que, sin controlar por otras variables, no se observan diferencias estadísticamente significativas entre ambos grupos. Sin embargo, al controlar el lugar de residencia, el trabajo no remunerado y el medio de transporte utilizado, emergen diferencias promedio significativas en los tiempos de desplazamiento entre varones y mujeres, las cuales se mantienen en los dos años analizados. La descomposición de Oaxaca-Blinder permite distinguir los componentes explicados y no explicados de la brecha, los cuales tienden a compensarse, dando lugar a una diferencia total que no resulta estadísticamente significativa.

Palabras clave: tiempo de traslado; diferencias de género; trabajo no remunerado; trabajo remunerado; medio de transporte; uso del tiempo; roles de género; Uruguay.

Abstract

Every day, millions of people commute to their workplaces, making this one of the most relevant components of daily mobility. The decisions and conditions associated with commuting may be influenced by structural inequalities, and commuting time may represent a dimension in which gender gaps are manifested. This paper seeks to analyze the role that gender inequalities play in the allocation of time devoted to commuting for work purposes in Uruguay. To this end, it uses data from the Time Use and Unpaid Work Surveys (EUT) corresponding to the years 2013 and 2021–2022, produced by the National Institute of Statistics (INE). The methodology employed includes Ordinary Least Squares (OLS) models and an Oaxaca-Blinder decomposition. The gender gap in commuting time is calculated as the difference between the time men and the time women spend commuting for work purposes. The results indicate that, without controlling for other variables, no statistically significant differences are observed between the two groups. However, when controlling for place of residence, unpaid work, and mode of transportation, significant average differences in commuting times between men and women emerge, which remain consistent across both years analyzed. The Oaxaca-Blinder decomposition allows for distinguishing between the explained and unexplained components of the gap, which tend to offset each other, resulting in a total difference that is not statistically significant.

Keywords: commuting time; gender differences; unpaid labor; paid labor; transportation mode; time use; gender roles; Uruguay.

Índice

| | |
|--|-----------|
| 1. Introducción | 1 |
| 2. Tiempo de desplazamiento, bienestar y género | 3 |
| 2.1. Tiempo de desplazamiento y bienestar | 3 |
| 2.2. Tiempo de desplazamiento: diferencias entre varones y mujeres | 4 |
| 2.3. Tiempo de desplazamiento en América Latina | 7 |
| 3. Estrategia empírica | 8 |
| 3.1. Preguntas de investigación e hipótesis | 8 |
| 3.2. Datos | 9 |
| 3.3. Metodología | 11 |
| 4. Resultados | 15 |
| 4.1. Estadísticas descriptivas | 15 |
| 4.2. Regresiones por MCO | 19 |
| 4.3. Descomposición de Oaxaca-Blinder | 21 |
| 4.4. El hogar como unidad de análisis | 23 |
| 4.5. Pruebas de robustez | 28 |
| 5. Reflexiones finales / Conclusiones | 29 |
| Referencias | 32 |
| A. Anexo | 36 |
| A.1. Esquema metodológico y descripción de variables | 36 |
| A.2. Más información sobre los datos | 39 |
| A.3. Regresiones MCO Auxiliares | 41 |
| A.4. Funciones de densidad de Kernel - parejas | 44 |
| A.5. Pruebas de robustez | 45 |

1. Introducción

El tiempo es un recurso finito que restringe opciones, y está regulado por contratos implícitos que determinan lo que cada uno puede realizar con él (Crane, 2007). El desplazamiento diario es una parte importante de la vida de los trabajadores en todo el mundo, ya que millones se desplazan a su lugar de trabajo. Al intermediar entre el hogar y el empleo, el desplazamiento adquiere una dimensión estratégica en el análisis de las desigualdades de género, sociales y territoriales, convirtiéndose en una variable que contribuye a comprender las condiciones de acceso y permanencia en el mercado de trabajo.

Diversos estudios han mostrado que existen patrones diferenciados por género en la forma en que las personas organizan y experimentan este desplazamiento.

Según Sen y Grown (1987), las desigualdades de género traen aparejado un acceso dispar a los recursos que contribuyen al empobrecimiento. Dentro de los hogares, las relaciones de poder desiguales entre los géneros tienden a reforzar la pobreza relativa de las mujeres. Hanson (1982) establece que los patrones de desplazamiento están influenciados y limitados tanto por circunstancias personales como por factores relacionados con el lugar de residencia.

Diversas investigaciones que abordan la temática (Gordon *et al.*, 1989; Deding *et al.*, 2009; Le Barbanchon *et al.*, 2021) señalan que el desplazamiento constituye un atributo laboral marcado por grandes diferencias de género. Las mujeres frecuentemente deben desplazarse bajo presión de tiempo y programación, limitando la búsqueda de empleo a jornadas de tiempo parcial y/o más cerca de sus hogares que los varones, resignando por ello la obtención de mejores salarios o trayectorias laborales más prometedoras (Kim *et al.*, 2012). Según Campaña y Gimenez-Nadal (2024) los tiempos de traslados pueden ser considerados como shocks a las dotaciones de tiempo, y algunos de sus usos, como el ocio, el trabajo remunerado y el no remunerado, están significativamente relacionados con el desplazamiento. Por tanto, se podría considerar que la contribución a la brecha de género de las diferencias en la valoración de estos tiempos puede llegar a ser del mismo orden de magnitud que otros atributos laborales ampliamente estudiados, como el trabajo con horario flexible y/o la seguridad laboral (Le Barbanchon *et al.*, 2021).

El objetivo de este estudio consiste en analizar, para el caso de Uruguay, las posibles diferencias en la asignación del tiempo destinado al traslado al lugar de trabajo entre mujeres y varones. A través de la utilización de las Encuestas de Uso del Tiempo y Trabajo No Remunerado (EUT), correspondientes a los años 2013 y 2021-2022 del Instituto Nacional de Estadística (INE) se busca medir la brecha de género en el tiempo de desplazamiento, su evolución y los factores que la explican.

Se entenderá por desplazamiento al tiempo de ida y vuelta dedicado a trasladarse al lugar de trabajo,

medido en horas.

Utilizar el tiempo como unidad de análisis, en lugar de la distancia, ofrece la ventaja de capturar no solo el trayecto en sí, sino también actividades auxiliares asociadas al traslado, como la búsqueda de estacionamiento (Stern y Bovy, 1989). Dado que las restricciones de tiempo suelen ser más estrictas para las mujeres (Doyle y Taylor, 2000), el tiempo de desplazamiento aporta mayor riqueza al estar más vinculado a los costos de oportunidad del tiempo empleado, mientras que la distancia está más relacionada con los costos económicos del viaje (Alonso, 1964; Muth, 1969). Permite analizar, además, los vínculos entre el desplazamiento, el medio de transporte utilizado y la eficiencia de las redes de transporte (Crane, 2007).

El análisis de los traslados en general es importante para el diseño de políticas de movilidad, que incluye, entre otros factores, la planificación de infraestructuras, acceso a transporte público y servicios. El tiempo de desplazamiento de los trabajadores en particular da una idea de cómo el género se relaciona con las decisiones de comportamiento en el mercado laboral (Giménez-Nadal *et al.*, 2024).

Tiempos de desplazamiento más reducidos pueden tener efectos positivos si implican menores costos financieros y psicológicos, y permiten un mejor equilibrio entre el trabajo y la vida familiar (Le Barbanchon *et al.*, 2021), siempre que sean resultado de decisiones voluntarias. Sin embargo, cuando estos tiempos son experimentados como no deseados, tienden a percibirse de forma negativa (Sandow y Westin, 2010b). En este sentido, si los menores tiempos dedicados al desplazamiento responden a situaciones de discriminación o a barreras culturales que restringen las oportunidades laborales de las mujeres (Gimenez-Nadal y Molina, 2016), pueden estar asociados a condiciones laborales relativamente más desfavorables y a una mayor limitación en el área geográfica de búsqueda de empleo (Ruppert *et al.*, 2009; Van Ommeren y Rietveld, 2005).

Asimismo, dos personas pueden dedicar la misma cantidad de tiempo al desplazamiento, pero percibirlo de manera distinta según sus ingresos, ocupación, edad, acceso a distintos medios de transporte y género (Folbre, 2009).

Este estudio busca contribuir a la literatura en el análisis del tiempo de desplazamiento en los países en desarrollo, aportando evidencia sobre las diferencias de género en la elección de dichos tiempos, tanto para Montevideo como para el interior del país.

2. Tiempo de desplazamiento, bienestar y género

2.1. Tiempo de desplazamiento y bienestar

El desplazamiento constituye un aspecto central en la vida cotidiana de los trabajadores, no solo por el tiempo que insume, sino también por sus implicancias en la organización del tiempo, el bienestar subjetivo y las oportunidades laborales. Como señalan [Giménez-Nadal *et al.* \(2025\)](#) conlleva implicaciones profundas y afecta no solo el bienestar de los trabajadores y empresas, sino también aspectos sociales más amplios. Se encuentran estudiados en la literatura los efectos adversos que pueden provocar los tiempos excesivos de desplazamiento en la salud ([Hansson *et al.*, 2011](#)), como aumento de los niveles de estrés ([Stutzer y Frey, 2008](#)) y reducción de la productividad ([Van Ommeren y Gutiérrez-i Puigarnau, 2011](#)), afectando tanto la vida familiar como laboral.

Es decir, si los desplazamientos más largos se asocian sistemáticamente con niveles más bajos de bienestar ([Stutzer y Frey, 2008](#)) y se sitúan entre las actividades más bajas en términos de disfrute instantáneo ([Kahneman y Krueger, 2006](#)), sería esperable que, cuando se comparan trabajadores con iguales características observables (edad, nivel educativo, composición del hogar) presenten tiempos similares en relación al traslado a su lugar de trabajo. Sin embargo, los resultados generales no confirman este comportamiento ([Gimenez-Nadal y Molina, 2016](#); [Sandow y Westin, 2010b](#); [Le Barbanchon *et al.*, 2021](#)). Esto indicaría que dimensiones relacionadas con el entorno socioeconómico, las responsabilidades familiares, la distribución geográfica y el uso de diferentes medios de transporte pueden afectar a mujeres y varones de manera diferente en las decisiones de elección de estos tiempos.

Si los desplazamientos más largos, por otra parte, proporcionan una mayor cantidad de oportunidades laborales, y los salarios más altos son un incentivo para realizarlos ([Sandow y Westin, 2010a](#)), las mujeres encontrarían limitada su elección por factores que van más allá de la dinámica del mercado laboral. Las autoras argumentan que, para considerar si menos desplazamiento es un resultado deseable o no, es esencial tener en cuenta que menores tiempos se percibirán positivamente si se eligen libremente, pero negativamente si se experimentan como no deseados.

El estudio de [Echeverría *et al.* \(2024\)](#) analiza cómo la duración del desplazamiento de mujeres y varones se relaciona con las responsabilidades domésticas en hogares compuestos por parejas de cuatro países desarrollados (España, Italia, Corea del Sur y Reino Unido). Aporta evidencia sobre la existencia de condicionantes sociales y culturales que podrían restringir el desplazamiento de las mujeres, limitando así sus oportunidades laborales. Asimismo, no se identifican diferencias estadísticamente significativas en la relación entre la duración del desplazamiento y los niveles de satisfacción entre mujeres y varones,

lo que debilita la hipótesis de que los trayectos más breves observados en las mujeres respondan a una menor tolerancia individual al tiempo de viaje.

Le Barbanchon *et al.* (2021) analizan el caso de Francia con el objetivo de cuantificar el salario que mujeres y varones están dispuestos a cambiar por una reducción en el tiempo de desplazamiento. Los resultados muestran que dicha valoración es significativamente más alta en el caso de las mujeres. Las mujeres desempleadas presentan un salario de reserva más bajo y un viaje máximo aceptable más corto que los varones. Se prueba, además, que las trabajadoras no reciben menos demanda de empleadores lejanos, confirmando que la mayor parte de la brecha de género en el desplazamiento está impulsada por el lado de la oferta.

Identificar los factores que inciden en el desplazamiento resulta relevante para comprender los mecanismos que contribuyen a la persistencia de brechas laborales por género. Tal como muestran estudios antes mencionados (realizados para países desarrollados), los patrones de desplazamiento no solo reflejan restricciones estructurales, sino también preferencias moldeadas por normas sociales. En este marco, el análisis que se presenta se centra en el caso uruguayo, con el objetivo de explorar las diferencias de género en los tiempos de desplazamiento entre trabajadores y los factores que podrían estar asociados a dichas desigualdades.

2.2. Tiempo de desplazamiento: diferencias entre varones y mujeres

Para analizar las diferencias de género en los tiempos de desplazamiento, una de las hipótesis más desarrolladas en la literatura es la denominada “hipótesis de la responsabilidad en el hogar”. Esta sostiene que las mujeres adaptan sus patrones de movilidad en función de sus responsabilidades domésticas y de cuidado, lo que las lleva, por ejemplo, a elegir empleos más próximos a su lugar de residencia (Johnston-Anumonwo, 1992).

El estudio de Gimenez-Nadal y Molina (2016) para los Países Bajos encontró que el efecto de la producción doméstica sobre el tiempo de desplazamiento es más del doble para las mujeres que para los varones, mientras que el cuidado de los niños únicamente afecta negativamente el tiempo de desplazamiento de las mujeres. La mayor dedicación de las mujeres al trabajo doméstico las lleva a aceptar empleos más cercanos al hogar y explica la persistente brecha de género en los tiempos de desplazamiento, evidenciando cómo los roles sociales tradicionales continúan limitando la movilidad geográfica laboral de las mujeres.

Por su parte, Craig y Van Tienoven (2019), en su estudio sobre las diferencias de movilidad diaria según el género en cuatro países desarrollados (Australia, España, Finlandia y Reino Unido), destacan

que el tiempo debe entenderse como un recurso tanto individual como compartido a nivel familiar. Desde esta perspectiva, la forma en que cada integrante del hogar organiza su tiempo incide directamente en las posibilidades de uso del tiempo por parte del resto. Para el caso del desplazamiento, si uno de los miembros de la pareja tiene un viaje largo al trabajo, está menos disponible para realizar actividades al servicio del hogar, que recaen en el otro. Los autores realizan comparaciones internacionales sobre los propósitos de los tiempos dedicados a traslados, y encuentran que el tiempo total de viaje diario individual es bastante similar entre los países incluidos en su análisis y por género. Sin embargo, las diferencias de género en el propósito de los viajes están presentes en los cuatro países, concluyendo que en general, las mujeres dedican más tiempo que los varones para realizar tareas domésticas; y estos pasan más tiempo que las mujeres desplazándose al trabajo remunerado. Este enfoque refuerza la “hipótesis de la responsabilidad en el hogar”, al mostrar cómo las mujeres, en muchos casos, ajustan sus trayectorias de desplazamiento en función de las necesidades del hogar, lo que puede limitar su radio de búsqueda laboral y sus oportunidades de empleo.

Siguiendo esta línea de investigación se pueden incorporar las dimensiones clásicas de la estructura familiar, como la presencia de cónyuge o pareja, paternidad y la condición de sostén económico del hogar, para analizar su impacto en los patrones de movilidad. En este sentido, [Fan \(2017\)](#) examina para Estados Unidos si los roles de género que se manifiestan tanto en el ámbito laboral como en el doméstico también se reflejan en los comportamientos de traslado. Sus resultados indican que las mujeres dedican menos tiempo a los traslados al trabajo, pero más tiempo a viajes relacionados con tareas de apoyo al hogar en comparación con los varones.

Estos hallazgos refuerzan la idea de que las responsabilidades familiares interactúan de forma diferencial con las decisiones de movilidad según el género. En esta misma línea, [Farré et al. \(2023\)](#) analizan para Estados Unidos el impacto de los costos de desplazamiento sobre la oferta laboral, considerando tanto el género como el estado civil. Encuentran que dichos costos tienen un efecto significativo en la participación laboral de las mujeres casadas, mientras que para los varones casados el efecto es reducido y, en general, no significativo. Las responsabilidades familiares son importantes para explicar la especialización dentro del hogar en presencia de viajes largos. No se observan diferencias significativas en la respuesta entre habilidades, lo que sugiere que las diferencias de productividad no son responsables de la asimetría de género en sus resultados. La evidencia indicaría que las restricciones vinculadas a la movilidad continúan representando una barrera para el acceso y la permanencia de las mujeres en el mercado de trabajo.

En conjunto, estos estudios destacan cómo la estructura familiar y las responsabilidades de cuidado

influyen de manera diferenciada en las decisiones de movilidad y participación laboral entre mujeres y varones. Una manifestación concreta de estas desigualdades se observa en la penalización laboral asociada a la maternidad. [Lundborg et al. \(2017\)](#) encuentran en su estudio para Dinamarca que tras el nacimiento de hijos, las mujeres tienden a trasladarse hacia empleos peor remunerados pero más cercanos a su lugar de residencia. De forma similar, [Albanese et al. \(2022\)](#) documentan para Bélgica que una parte sustantiva de la penalización por hijos en el mercado laboral puede atribuirse a que las mujeres tienen menor probabilidad de aceptar empleos que implican desplazamientos extensos luego del nacimiento de su primer hijo. Esta evidencia se alinea con un conjunto creciente de estudios que muestran cómo la maternidad y las responsabilidades familiares limitan las opciones de movilidad de las mujeres, afectando tanto su inserción como sus trayectorias en el mercado laboral.

[Casado-Díaz et al. \(2023\)](#) muestran para España que la brecha de género en el desplazamiento no se explica por diferencias en las características individuales entre mujeres y varones, sino por la existencia de un patrón sistemático de menor movilidad femenina, incluso entre personas con perfiles similares. No obstante, este patrón no se observa entre ciertos subgrupos de mujeres cuyo comportamiento en el mercado laboral es generalmente más igualitario, como aquellas con educación superior, sin responsabilidades familiares o sin pareja, lo que es consistente con la presencia de restricciones culturales o sociales que tienden a limitar la movilidad de las mujeres.

[Giménez-Nadal et al. \(2025\)](#) desarrollan, para datos de Estados Unidos, un modelo de desplazamiento a nivel hogar para examinar cómo interactúan el desplazamiento, los salarios, la oferta laboral y las decisiones de consumo dentro del hogar integrando perspectivas estáticas y del ciclo de vida. Los resultados indican que, si bien en los análisis transversales existe una correlación positiva entre salarios y tiempos de desplazamiento, esta relación se debilita e incluso desaparece al controlar por heterogeneidad no observada en los hogares. Además, se identifica una correlación positiva entre el tiempo de desplazamiento y el consumo, así como entre los tiempos de desplazamiento de ambos cónyuges, lo que sugiere decisiones coordinadas dentro del hogar. Se observa que el ingreso del hogar tiende a aumentar los tiempos de desplazamiento, mientras que la riqueza los reduce. También se observa cierta estabilidad en los patrones de traslado a lo largo del tiempo, lo que podría sugerir que los hogares tienden a establecer arreglos relativamente persistentes en función de sus restricciones y preferencias.

2.3. Tiempo de desplazamiento en América Latina

En el contexto regional, se observa que, a pesar del fuerte crecimiento en la participación laboral femenina en América Latina durante los últimos 30 años, la brecha de género en la ocupación aún supera los 20 puntos porcentuales (p.p) (Gontero y Veza, 2023). Este mayor ingreso de las mujeres al mercado laboral no se tradujo en una redistribución proporcional de las tareas dentro del hogar, generando un conflicto de sostenibilidad entre el ámbito público y el ámbito doméstico, que se encontraban regidos por fuertes roles de género socialmente asignados (Salvador *et al.*, 2022).

Los estudios que discuten los diferentes usos del tiempo entre varones y mujeres son escasos en América Latina, y los que miran las diferencias en el tiempo de desplazamiento lo son aún más.

Considerando las diferencias de género y los traslados diarios, el estudio realizado para Uruguay por Olivieri y Fageda (2019) sobre movilidad urbana para el área metropolitana de Montevideo, ofrece evidencia empírica consistente con la hipótesis de la responsabilidad en el hogar. A partir de la Encuesta de Movilidad del Área Metropolitana de Montevideo (2016) encuentran que los patrones de viaje de las mujeres se ven afectados por el tipo de hogar en el que viven y las responsabilidades o roles que asumen. Se realizan estimaciones del impacto de factores individuales y del contexto en el comportamiento de los viajes en general. Los resultados indican que, respecto al tiempo de viaje, las mujeres no necesariamente viajan menos tiempo que los varones, pero cuando se controla por el medio de transporte, se observa que usan medios más lentos (como el transporte público). Tienen menor probabilidad de usar automóvil, incluso cuando se controla por nivel socioeconómico y estructura del hogar, aunque la diferencia de género en el uso del automóvil se agrava en los hogares con menores ingresos. Del análisis de las distancias recorridas, se obtiene que las mujeres tienden a recorrer distancias más cortas, especialmente en hogares con hijos. Esto se interpreta como una estrategia para compatibilizar el trabajo remunerado con las tareas domésticas, eligiendo vivir o trabajar más cerca. Por último, las mujeres hacen menos viajes en total, aunque en hogares con hijos (especialmente donde solo el varón trabaja) aumentan sus traslados por actividades de cuidado.

Para el análisis específico de los tiempos de traslado al lugar de trabajo a nivel regional, se cuenta con el estudio de Campaña y Gimenez-Nadal (2024), que utiliza encuestas de uso del tiempo para examinar la relación entre género y movilidad en Perú, Chile, Colombia y Ecuador. Los resultados muestran que, en todos los casos analizados, las mujeres dedican menos tiempo al traslado hacia el trabajo en comparación con los varones en cada uno de los países. Consideran, zonas urbanas y rurales, la influencia de la presencia de hijos en el hogar, las horas de trabajo y el tipo de empleo. Encuentran que cuando no hay hijos en el hogar, se presentan brechas de género en el tiempo dedicado al desplazamiento en

dos de los países, tanto en zonas urbanas como rurales, pero cuando hay hijos presentes, se observan brechas de género en el tiempo dedicado al desplazamiento en las zonas urbanas de los cuatro países analizados. Además, encuentran que el horario laboral y el tipo de empleo influyen en las brechas de género en el tiempo dedicado al desplazamiento. Estos resultados son similares a los observados en países desarrollados.

Hasta el momento, no se cuenta para Uruguay con estudios que aborden el uso del tiempo desde la perspectiva de los traslados al lugar de trabajo, por lo que el presente estudio resulta relevante para comprender las diferencias de género en el comportamiento de los trabajadores, así como la incidencia de la región de residencia y del medio de transporte utilizado en el desplazamiento. Los estudios previos aportan especial relevancia sobre los factores a considerar en el análisis, dados los patrones de comportamiento vigentes en la región en general y en el país en particular.

3. Estrategia empírica

3.1. Preguntas de investigación e hipótesis

En base a los datos disponibles sobre los usos del tiempo para los años 2013 y 2022, esta investigación busca contestar las siguientes preguntas:

- ¿Cuál es la diferencia de género en la asignación de tiempos destinados al desplazamiento entre los trabajadores uruguayos?
- ¿Cómo ha sido su comportamiento en los años analizados?
- ¿Cuáles son los factores que contribuyen a su explicación y variación? y
- ¿Cuál es la asignación en los hogares constituidos por parejas donde ambos integrantes dedican tiempo al trabajo remunerado?

Con base en la revisión de la literatura y en función de las preguntas de investigación planteadas, se proponen las siguientes hipótesis:

- El tiempo de traslado de las trabajadoras es menor que el de los trabajadores con características similares.
- La convergencia de los tiempos de viaje entre varones y mujeres no se observa en el desplazamiento al trabajo, donde persiste la brecha de género.

- Se espera encontrar que menores tiempos de desplazamiento femeninos se asocien a mayores tiempos asignados a tareas no remuneradas dentro del hogar, en particular a tareas de cuidado de niños menores de 12 años.
- Los hogares compuestos por parejas y con presencia de niños menores de 12 años presentan una brecha de tiempo de desplazamiento mayor entre varones y mujeres que los hogares compuestos por parejas sin hijos.

A continuación se presentan los datos, los métodos econométricos, las definiciones de las principales variables a utilizar y las limitaciones asociadas.

3.2. Datos

Como señalan [Amarante y Failache \(2023\)](#) la medición de usos del tiempo ha aportado información relevante para medir la carga total de trabajo de las personas, comprender mejor la forma de organización de los hogares y de la sociedad, y diseñar políticas públicas. Una de las principales motivaciones para la recolección de esta información es la necesidad de medir y hacer visible el trabajo de las mujeres en la economía nacional, incluyendo las actividades en el sector no remunerado y en el hogar, que no se recogen en los instrumentos más tradicionales de medición de la actividad económica.

Las bases de datos a utilizar corresponden a Encuestas de Uso del Tiempo y Trabajo No Remunerado (EUT), para los años 2021-2022 y 2013, del INE. Contienen información sobre las actividades diarias que realiza cada miembro del hogar (modo de vida, distribución y utilización de su tiempo). Se aplicó un cuestionario con lista de actividades que permitía reportar las que había realizado el día anterior. Los datos proporcionan información detallada sobre el tiempo dedicado al trabajo remunerado, no remunerado y tiempos de traslado a diferentes actividades.

La EUT 2022 se aplicó entre noviembre y diciembre de 2021 y de marzo a mayo de 2022. La encuesta fue independiente, siendo elegibles para participar todos los hogares particulares situados en localidades de 5.000 o más habitantes. Se aplicó a 2.986 hogares e incluye un total de 7.316 encuestados, y en relación al traslado ida y vuelta al lugar de trabajo de las personas en edad de trabajar (entre 15 y 65 años) se obtuvieron 1.829 respuestas. A diferencia de las ediciones anteriores, en esta encuesta no se indaga sobre los ingresos de los hogares. Para obtener esta información se utilizó la base de datos disponible en la página web del Instituto de Economía ([Barro, 2024](#)), que incluye dos métodos para imputar los ingresos del hogar en la EUT, utilizando como referencia los ingresos reportados en la Encuesta Continua de Hogares (ECH) durante el mismo período. Para este análisis se consideran los ingresos por hogar sin

valor locativo imputados a través de la metodología de estimación de regresiones independientes para cada decil del Índice de Nivel Socioeconómico (INSE) en la ECH.¹

La EUT 2013 fue aplicada entre los meses de mayo y agosto de ese año como módulo extraordinario, revisitando a los hogares relevados por la Encuesta Continua de Hogares (ECH) en marzo de 2013. La cobertura incluye solo zonas urbanas. Se aplicó a 3.391 hogares, obteniéndose información correspondiente a 9.231 personas, de las cuales, aplicando la misma restricción etaria que para el año 2022, se obtuvo respuesta sobre el tiempo dedicado al desplazamiento para 2.672 trabajadores. En este caso, al ser un módulo de la ECH, los ingresos de los hogares se obtienen de la encuesta de hogares.

El hecho de que la recolección de datos se haya realizado en dos momentos distintos del año (la ECH en marzo y la EUT entre mayo y agosto) representa una limitación importante en términos de la calidad de la información (Amarante *et al.*, 2015).

Para el caso de este estudio en particular, la principal limitación se vincula a la falta de información sobre cambios en la condición de actividad entre la ECH y la EUT. Si bien para las personas que en marzo (ECH) se encontraban ocupadas se relevó si habían cambiado de ocupación, en los casos donde se identificó dicho cambio no se recolectó información detallada sobre la nueva situación laboral, como categoría ocupacional, tipo de ocupación, rama de actividad, aportes, ingresos y horas de trabajo. Para el análisis de la condición “asalariado privado” incluida en los análisis que siguen, se utilizó la información declarada en la EUT y en los casos en los que el campo se encontraba sin datos, se levantó la información para dicha pregunta e individuo incluida en la ECH.

En el cuadro 1 se presenta la composición de la muestra.

Cuadro 1: Personas entre 15 y 65 años, encuestadas, ocupadas y que declaran tiempos de desplazamiento (2013 y 2022)

| Año | Sexo | Encuestados | Ocupados | Declaran tiempos (*) | % Ocupados | % Declaran |
|------|--------------|--------------|--------------|----------------------|----------------|----------------|
| 2013 | Varones | 2.776 | 2.178 | 1.467 | 78,46 % | 67,36 % |
| 2013 | Mujeres | 3.163 | 1.915 | 1.205 | 60,54 % | 62,92 % |
| 2013 | Total | 5.939 | 4.093 | 2.672 | 69,50 % | 65,14 % |
| 2022 | Varones | 2.209 | 1.617 | 952 | 73,20 % | 58,87 % |
| 2022 | Mujeres | 2.495 | 1.590 | 877 | 63,73 % | 55,16 % |
| 2022 | Total | 4.704 | 3.207 | 1.829 | 68,46 % | 57,02 % |

Nota: (*) A los efectos del presente trabajo se restringe a los tiempos de desplazamiento (ida y vuelta) menores o iguales a 4 horas diarias. Los porcentajes de ocupación se calculan sobre el total de personas encuestadas. Los porcentajes de quienes declaran tiempos de desplazamiento se calculan sobre el total de personas ocupadas.

Fuente: Elaboración propia con base en datos de las EUT 2013 y 2022, INE.

Para el año 2013, se obtienen los tiempos de desplazamiento correspondientes al 65 % de los ocupa-

¹<https://www.iecon.fcea.udelar.edu.uy/es/publicaciones/produccion-del-iecon/documentos-de-trabajo/item/imputacion-de-ingresos-del-hogar-en-la-encuesta-de-uso-del-tiempo-de-uruguay-2021-2022-documento-metodologico.html>

dos. Del total de encuestados en edad de trabajar, el 53 % corresponde a mujeres y el 47 % a varones; el porcentaje de ocupados se distribuye 47 % y 53 % (respectivamente). Del total de personas que declaran tiempos de desplazamiento al lugar de trabajo, el 45 % corresponde a mujeres y el 55 % a varones, esta relación representa el 63 % para las mujeres en el total de ocupadas y el 67 % para los varones ocupados.

Para el año 2022, se obtienen los tiempos de desplazamiento correspondientes al 57 % de los ocupados. Del total de encuestados en edad de trabajar, el 53 % corresponde a mujeres y el 47 % a varones; el porcentaje de ocupados se distribuye aproximadamente 50 % entre los sexos. Del total de personas que declaran tiempos de desplazamiento al lugar de trabajo, el 48 % corresponde a mujeres y el 52 % a varones; esta relación representa el 55 % para las mujeres en el total de ocupadas y el 59 % para los varones ocupados.

3.3. Metodología

En una primera etapa se plantea el análisis para el promedio de trabajadores en los dos años considerados. Se estiman regresiones por Mínimos Cuadrados Ordinarios (MCO) cuya variable dependiente es el tiempo de desplazamiento (medido en horas diarias).

$$Y_i = \beta X_i + u_i \quad (1)$$

Dónde, X_i es el vector de características o variables explicativas a considerar para el individuo i : variables categóricas para el grupo etario, si el encuestado trabaja a tiempo parcial, tiene más de un empleo, o si se trata de asalariados privados; variables sociodemográficas como educación, región de residencia y el medio de transporte utilizado. También se utilizan variables que se relacionan con factores contextuales como las horas de trabajo diarias totales dedicadas al mercado laboral (TR) y al trabajo no remunerado (TNR). β equivale al vector de parámetros o coeficientes asociados al vector X_i ; y u_i es el error.

En el primer modelo se estima la ecuación 1, considerando como regresor una variable binaria que indica la condición de ser mujer. En el segundo, se incorporan el ingreso del hogar, las variables categóricas correspondientes a los diferentes grupos etarios, a la región de residencia, nivel educativo y las variables asociadas al TNR. En el tercero, se incluyen variables que caracterizan el tipo de empleo (asalariado privado, tiempo parcial, multiempleo) y variables asociadas al medio de transporte utilizado.

En una segunda etapa, para ampliar el análisis sobre la relación entre los tiempos de desplazamiento y la brecha de género, se emplea el método de descomposición de diferencias en dotaciones propuesto

por Oaxaca (1973)-Blinder (1973). Esta técnica, en su planteo original, se utilizó para analizar ecuaciones salariales a través de una descomposición entre componentes explicados y no explicados, entre dos grupos con características similares.

Un enfoque similar aplicado al uso del tiempo se presenta en Doan *et al.* (2021), donde se analiza la desigualdad de género en las horas de trabajo remunerado semanal entre varones y mujeres en parejas, utilizando datos de panel para el caso australiano. De la descomposición se obtiene que la flexibilidad influye más en la duración del trabajo de las mujeres, debido a que dedican más tiempo al trabajo doméstico y al cuidado. Las exigencias de tiempo en el hogar limitan más el trabajo remunerado para las mujeres que para los varones.

Amarante y Rossel (2018) descomponen la brecha de género en horas dedicadas al trabajo no remunerado. Analizan a través de encuestas de uso del tiempo para el período 2007-2010, los patrones de desarrollo del trabajo doméstico no remunerado para cuatro países (Colombia, México, Perú y Uruguay). Se encuentra que la mayor parte de la diferencia no puede atribuirse a variaciones en las características observables de mujeres y varones; la parte no explicada de la brecha es la parte dominante. Esto indica que tanto el papel que desempeñan los roles de género tradicionales como la arquitectura de bienestar existente son factores relevantes para comprender las variaciones en cómo se distribuye el trabajo no remunerado entre mujeres y varones en los cuatro países.

Casado-Díaz *et al.* (2023) aplican la técnica de descomposición para los tiempos de desplazamiento en España. La evidencia obtenida muestra que la brecha de género en los desplazamientos al trabajo no es el resultado de las características relativas de las mujeres, sino de la presencia de un patrón sistemático de menor movilidad que emerge cuando se comparan las mujeres con varones observacionalmente similares.

El modelo parte de la definición de dos grupos de comparación: $g \in \{A, B\}$, donde $g = A$ representa a las mujeres y $g = B$ a los varones. Para implementar la descomposición de Oaxaca-Blinder se estima la siguiente ecuación:

$$Y_g = \beta_g X_g + u_g, \forall g \in \{A, B\} \quad (2)$$

Se supone que $E(u_g | x_g) = 0$ y $E(\beta_g) = \beta_g$.

La esperanza condicional de Y_g se expresa:

$$E(Y_g) = E(\beta_g X_g) + E(u_g) = E(X_g) \beta_g \quad (3)$$

La brecha de género en los desplazamientos se define como la diferencia de los tiempos de viaje promedio $E(Y_g)$, formulada como la diferencia de las predicciones de Y_g , evaluadas en la media de cada

grupo, de la forma:

$$Brecha = E(Y_B) - E(Y_A) = E(X_B)\beta_B - E(X_A)\beta_A \quad (4)$$

Se considera la expresión $E(X_B)\beta_A$ restando y sumando, la brecha total se puede expresar como:

$$Brecha = E(Y_B) - E(Y_A) = E(X_B)\beta_B - E(X_B)\beta_A + E(X_B)\beta_A - E(X_A)\beta_A \quad (5)$$

$$Brecha = E(X_B)(\beta_B - \beta_A) + [E(X_B) - E(X_A)]\beta_A \quad (6)$$

El primer término del lado derecho de la ecuación 6 representa la brecha atribuible a la diferencia en los retornos o coeficientes, que normalmente se identifica como la parte no explicada o potencialmente asociada a discriminación. El segundo término del lado derecho de la ecuación corresponde a la parte explicada, que tiene relación con las diferencias en las características o dotaciones entre varones y mujeres.

En una tercera etapa, a los efectos de poder analizar los factores que influyen en la negociación/toma de decisiones dentro del hogar, se estiman modelos por MCO en los que la variable dependiente es la brecha de género en el tiempo de viaje (BGT) para los hogares constituidos por parejas donde ambos trabajan, definida como la diferencia en el tiempo de desplazamiento entre varones y mujeres:

$$BGT_{ih} = \alpha + \beta X_h + \mu T_{ih} + \gamma D_{ih} + \varepsilon_{ih} \quad (7)$$

donde:

- X_h representa las variables comunes para el hogar h : logaritmo del ingreso y tipo (parejas con y sin hijos)
- T_{ih} es un vector de variables de usos del tiempo individualizadas para cada miembro de la pareja i en el hogar h : horas dedicadas al trabajo remunerado y no remunerado,
- D_{ih} es un vector de variables indicadoras de nivel educativo, características del empleo (tiempo parcial, multiempleo) y medio de transporte utilizado para el desplazamiento, y
- ε_{ih} es el término de error.

Los coeficientes estimados se interpretan como cambios en la brecha de género y los errores estándar son robustos.

A través de la estimación de distintos modelos, se lleva a cabo un análisis parsimonioso de la ecuación propuesta. En el Modelo 1 se incluye únicamente el vector de variables comunes a ambos miembros del

hogar. En el Modelo 2 se incorpora, además, el vector de variables de usos del tiempo; en este caso, el vector de parámetros μ permite evaluar cómo la brecha de género en el tiempo de desplazamiento se asocia tanto al tiempo dedicado al trabajo remunerado como a las responsabilidades domésticas. En los Modelos 3 y 4 se añaden variables indicadoras del nivel educativo y características del empleo y, finalmente, las relativas al medio de transporte utilizado.

Como pruebas de robustez se replicará el Modelo 3 de la Ecuación 1 para las edades centrales de la trayectoria laboral (de 25 a 54 años). Luego se considerará el logaritmo de la variable dependiente y se quitarán las restricciones a valores atípicos que se realizaron a las diferentes variables de tiempo. Por último, se volverá a estimar el modelo 3 original, considerando exclusivamente a los asalariados del sector privado. Para las parejas se utilizó el método de bootstrap con 500 repeticiones. Esta técnica permite obtener errores estándar robustos mediante remuestreo, y resulta útil en contextos donde pueden existir problemas de heterocedasticidad o tamaños muestrales moderados.

Las estimaciones presentan algunas limitaciones que se mencionan a continuación.

Por un lado, es posible que la participación en el mercado laboral dependa de características no observables que también influyen en el tiempo de viaje. Para evaluar esta posibilidad, se exploró la estimación de un modelo de selección a lo Heckman². Sin embargo, el coeficiente de la inversa del ratio de Mills no fue estadísticamente significativo, lo cual sugiere que no existe evidencia de correlación entre los errores de las ecuaciones de selección y resultado. Esto indica que, al menos en esta base de datos, el sesgo de selección no parece ser una preocupación empírica relevante.

Se consideró también la posibilidad de utilizar un modelo de variables instrumentales (2SLS), pero no fue posible identificar un instrumento que cumpliera simultáneamente las condiciones de relevancia (alta correlación con la variable endógena) y validez (exogeneidad respecto al término de error de la ecuación principal). Entre los instrumentos considerados se incluyeron el tipo de hogar y la región de residencia, bajo la hipótesis de que estas variables podrían estar correlacionadas con el medio de transporte (relevancia), pero no influir directamente en el tiempo de desplazamiento una vez controlado el medio utilizado (validez). Pero los instrumentos candidatos presentaban correlaciones débiles, por lo que su uso podría introducir más sesgo del que se pretende corregir.

Por otro lado, a estas limitaciones se suma el tamaño acotado de la muestra, que afecta negativamente la eficiencia de los estimadores en modelos que requieren múltiples etapas o imputaciones (como Heckman o 2SLS). En este contexto, la corrección por selección podría conducir a una pérdida de precisión

²Heckman (1979), advirtió la presencia de sesgo de selección en los modelos con muestras truncadas originado por la autocorrelación entre los no observables del modelo de selección y los no observables del modelo principal, en este caso desplazamientos y oferta laboral.

estadística.

A modo de síntesis del enfoque metodológico, el Cuadro A1 del Anexo 1 (A.1) presenta las estrategias empleadas para abordar las preguntas de investigación. Por su parte, el Cuadro A2 del mismo anexo detalla las variables incluidas en los distintos modelos.

4. Resultados

4.1. Estadísticas descriptivas

El Cuadro 2 presenta los promedios diarios (en horas) y los resultados de los test de diferencia de medias correspondientes al tiempo destinado al desplazamiento, al trabajo remunerado (TR) y al trabajo no remunerado (TNR) para los años 2013 y 2022.

Cuadro 2: Resumen estadístico (hs. diarias) - Años 2013 y 2022

| | Obs. | Desplazamiento | | | TR | | | TNR | | | Total |
|----------------------|-------|------------------------|-----------|-----------|------------------------|-----------|-----------|------------------------|-----------|-----------|-------|
| | | Media | Std. err. | Std. dev. | Media | Std. err. | Std. dev. | Media | Std. err. | Std. dev. | Media |
| 2013 | | | | | | | | | | | |
| Varones | 1.622 | 0,78 | 0,02 | 0,74 | 8,38 | 0,06 | 2,57 | 1,62 | 0,05 | 1,91 | 10,78 |
| Mujeres | 1.305 | 0,77 | 0,02 | 0,78 | 7,28 | 0,07 | 2,53 | 3,75 | 0,08 | 2,95 | 11,80 |
| Total | 2.927 | 0,77 | 0,01 | 0,76 | 7,89 | 0,05 | 2,61 | 2,57 | 0,03 | 1,87 | – |
| Ha: diff != 0 | | Pr(T > t) = 0,8027 | | | Pr(T > t) = 0,0000 | | | Pr(T > t) = 0,0000 | | | |
| 2022 | | | | | | | | | | | |
| Varones | 1.108 | 0,74 | 0,02 | 0,74 | 8,02 | 0,07 | 2,47 | 1,91 | 0,07 | 2,19 | 10,67 |
| Mujeres | 991 | 0,74 | 0,02 | 0,77 | 7,17 | 0,08 | 2,50 | 3,49 | 0,09 | 2,78 | 11,40 |
| Total | 2.099 | 0,74 | 0,02 | 0,75 | 7,62 | 0,06 | 2,52 | 2,66 | 0,06 | 2,55 | – |
| Ha: diff != 0 | | Pr(T > t) = 0,9048 | | | Pr(T > t) = 0,0000 | | | Pr(T > t) = 0,0000 | | | |

Nota: Se restringe a tiempos de desplazamientos menores o iguales a 4 horas diarias, trabajo en el mercado positivos y menores o iguales a 14 horas diarias. Las horas de trabajo no remunerado incluyen las tareas de cuidados, domésticas, de apoyo a otros hogares de forma gratuita y las comunitarias o de voluntariado y van desde 0 a 12 horas diarias.

Fuente: Elaboración propia con base en datos de la EUT 2013 y 2022, INE.

Si bien, en promedio, no se verifican diferencias significativas por género en los tiempos de desplazamiento para los años considerados, las brechas sí son significativas cuando se considera el tiempo dedicado tanto al trabajo remunerado (TR) como al no remunerado (TNR). Se observa que las mujeres dedican menos tiempo al TR, lo cual es compensado por un mayor tiempo destinado al TNR.

Para una comprensión más detallada del análisis, se examina el medio de transporte utilizado, desagregado por género y lugar de residencia, diferenciando posteriormente entre el total de ocupados y entre aquellos que residen en Montevideo y en el Interior. Los datos se exponen en el Cuadro 3.

Para ambos años, el medio de transporte más utilizado para el total de los ocupados corresponde al transporte particular (automóvil o motocicleta) con una mayor participación de los varones; el segundo lugar lo ocupa el transporte colectivo (ómnibus), siendo las mujeres las que más utilizan este medio.

Cuadro 3: Distribución del uso del medio de transporte por grupo (proporciones y errores estándar) - Años 2013 y 2022

| Año | Medio de transporte | Ocup.-Varones | | Ocup.-Mujeres | | Total-Ocupados | | Ocup.-Montevideo | | Ocup.-Interior | |
|-------|---------------------|---------------|-----------|---------------|-----------|----------------|-----------|------------------|-----------|----------------|-----------|
| | | Prop. | Std. err. | Prop. | Std. err. | Prop. | Std. err. | Prop. | Std. err. | Prop. | Std. err. |
| 2013 | Ómnibus | 23 % | 0,01 | 39 % | 0,01 | 30 % | 0,01 | 47 % | 0,02 | 16 % | 0,01 |
| | Taxi o similar | 1 % | 0,00 | 1 % | 0,00 | 1 % | 0,00 | 1 % | 0,00 | 1 % | 0,00 |
| | Auto o moto | 55 % | 0,01 | 35 % | 0,01 | 46 % | 0,01 | 34 % | 0,01 | 56 % | 0,01 |
| | Bicicleta | 5 % | 0,01 | 5 % | 0,01 | 5 % | 0,00 | 3 % | 0,00 | 7 % | 0,01 |
| | A pie | 14 % | 0,01 | 20 % | 0,01 | 16 % | 0,01 | 15 % | 0,01 | 17 % | 0,01 |
| | Otro | 2 % | 0,00 | 1 % | 0,00 | 2 % | 0,00 | 1 % | 0,00 | 2 % | 0,00 |
| Total | | 100 % | | 100 % | | 100 % | | 100 % | | 100 % | |
| Obs. | | 1.359 | | 1.067 | | 2.426 | | 1.082 | | 1.344 | |
| 2022 | Ómnibus | 24 % | 0,01 | 40 % | 0,02 | 32 % | 0,01 | 47 % | 0,02 | 16 % | 0,01 |
| | Taxi o similar | 1 % | 0,00 | 1 % | 0,00 | 1 % | 0,00 | 1 % | 0,00 | 0 % | 0,00 |
| | Auto o moto | 54 % | 0,02 | 39 % | 0,02 | 47 % | 0,01 | 36 % | 0,02 | 58 % | 0,02 |
| | Bicicleta | 6 % | 0,01 | 3 % | 0,01 | 5 % | 0,01 | 3 % | 0,01 | 7 % | 0,01 |
| | A pie | 12 % | 0,01 | 16 % | 0,01 | 14 % | 0,01 | 11 % | 0,01 | 16 % | 0,01 |
| | Otro | 3 % | 0,01 | 1 % | 0,00 | 2 % | 0,00 | 1 % | 0,00 | 2 % | 0,01 |
| Total | | 100 % | | 100 % | | 100 % | | 100 % | | 100 % | |
| Obs. | | 908 | | 803 | | 1.711 | | 881 | | 830 | |

Nota: Se restringe a tiempos de desplazamientos menores o iguales a 4 horas diarias, trabajo en el mercado positivos y menores o iguales a 14 horas diarias y horas de trabajo no remunerado entre 0 a 12 horas diarias.

Fuente: Elaboración propia con base en datos de la EUT 2013 y 2022, INE.

A partir del cuadro presentado se observa que en Montevideo el 47 % de los que declaran tiempos de desplazamiento se trasladan en transporte colectivo, mientras que en el interior lo utilizan un 16 %. Esta proporción no se vio alterada con el paso del tiempo.

Los cuadros A3 y A4 del Anexo 2 (A.2) presentan la información desagregada por género (en horas semanales), según el tiempo dedicado al desplazamiento, al trabajo remunerado (TR) y al trabajo no remunerado (TNR), diferenciando además por tipo de hogar, grupo de edad, región y nivel educativo.

El análisis por tipo de hogar muestra que en 2013, los varones y mujeres que más tiempo promedio destinan al desplazamiento viven en hogares monoparentales (jefe de hogar e hijos). En 2022, los varones y mujeres con mayores tiempos promedio de desplazamiento residen en hogares compuestos. Las mujeres presentan para este año, a diferencia de los varones, mayor variación en el tiempo dedicado al trabajo remunerado según la composición del hogar.

Por grupo etario, en 2013 el mayor tiempo promedio de desplazamiento se concentra en el grupo de 15 a 29 años, tanto para varones como para mujeres. En 2022, los varones de 30 a 49 años pasan a ser quienes más tiempo promedio dedican al desplazamiento, mientras que entre las mujeres se mantiene la mayor carga promedio de desplazamiento en las más jóvenes. En ambos años, las mujeres presentan mayor carga promedio de trabajo no remunerado en todos los grupos etarios.

A nivel regional, para los dos años considerados, las mujeres residentes en Montevideo reportan

mayores tiempos promedio de desplazamiento que los varones.

En cuanto al nivel educativo, en 2013, a mayor educación, mayores tiempos de desplazamiento y trabajo remunerado, y menor carga horaria de trabajo no remunerado entre las mujeres. Con una brecha de 9,3 horas semanales más de trabajo no remunerado para las mujeres universitarias respecto a los varones con igual nivel. En 2022, esta relación se disipa, siendo los trabajadores con menor nivel educativo los que presentan mayor desplazamiento.

Con el fin de ilustrar las diferencias en el uso del tiempo entre varones y mujeres, se estimaron funciones de densidad Kernel para tres dimensiones clave:³

Tiempo de desplazamiento: Se estimó la densidad de la variable continua que representa el tiempo de traslado diario hacia y desde el lugar de trabajo, restringida al rango de 0 a 4 horas. El análisis se aplica a personas ocupadas con tiempo positivo en trabajo remunerado y un valor en trabajo no remunerado de hasta 12 horas diarias. Se comparan las distribuciones en función del género para identificar diferencias en los patrones de desplazamiento diario.

Tiempo total dedicado al trabajo de mercado (remunerado + desplazamiento): Se construyó una variable que suma el tiempo de desplazamiento y el tiempo en trabajo remunerado, sin considerar a las observaciones con más de 24 horas totales.

Tiempo dedicado al trabajo no remunerado: Se estimó la densidad de la variable que representa el tiempo diario dedicado al trabajo no remunerado, acotado a un máximo de 12 horas. El análisis se restringe a personas ocupadas para garantizar comparabilidad.

Los resultados reflejan para los dos años analizados una clara división sexual del trabajo en el uso del tiempo. Los varones concentran más tiempo en actividades ligadas al mercado laboral, mientras que las mujeres dedican más tiempo al trabajo no remunerado. Este comportamiento se mantiene en el año 2022. Las diferencias en las formas y ubicaciones de las distribuciones refuerzan la existencia de una menor dedicación al trabajo remunerado por parte de las mujeres, compensada por una mayor participación en tareas domésticas y de cuidado.

³Se utilizan estimaciones de densidad Kernel para representar de forma continua y suavizada la distribución de variables temporales. Esta técnica evita la arbitrariedad en la elección de clases y permite una comparación más precisa entre grupos, preservando las características relevantes de la distribución.

Figura 1: Distribución del tiempo de desplazamiento, mercado laboral y trabajo no remunerado según el género (2013).

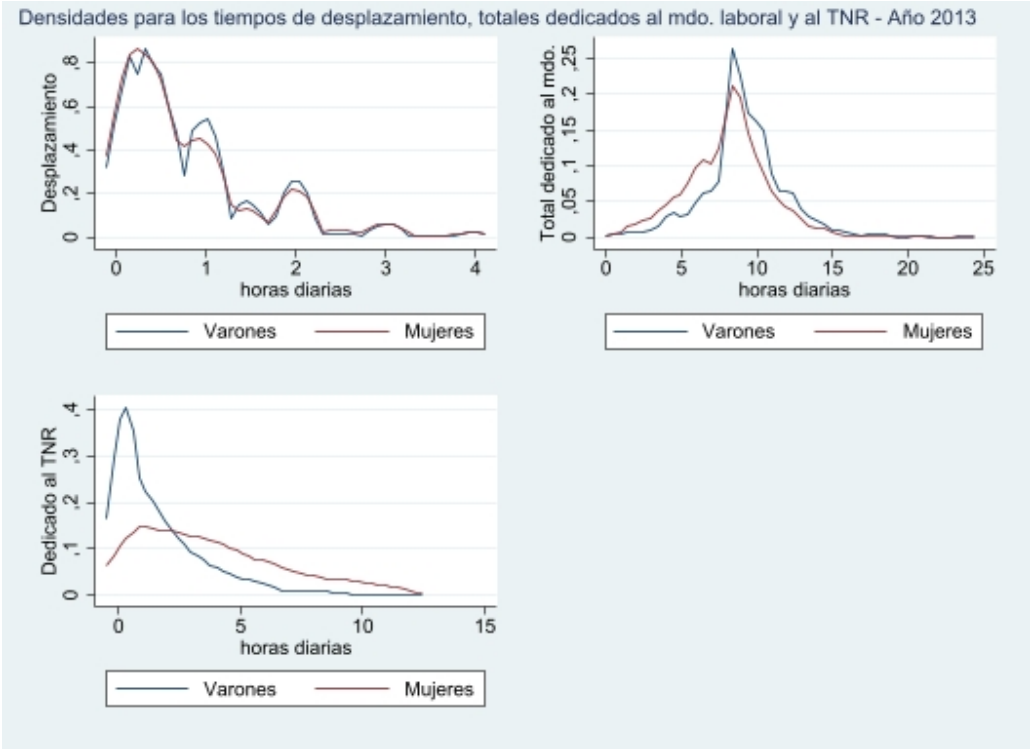
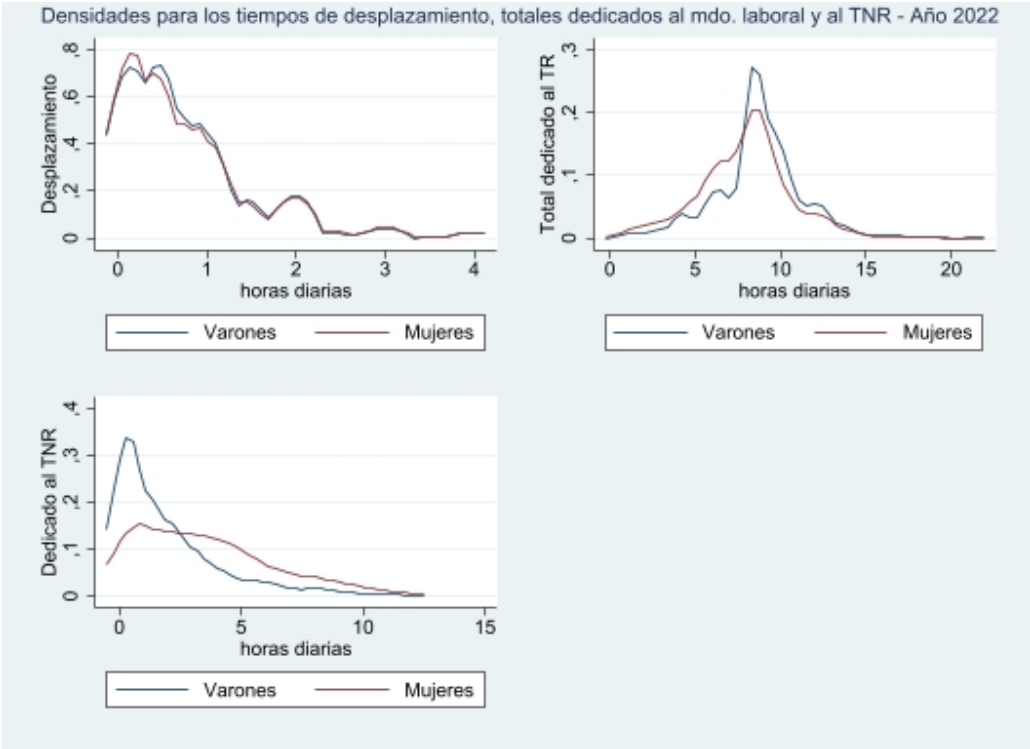


Figura 2: Distribución del tiempo de desplazamiento, mercado laboral y trabajo no remunerado según el género (2022).



4.2. Regresiones por MCO

Las estimaciones de la Ecuación 1 presentada en la sección metodológica, correspondientes a los años 2013 y 2022, se reportan en el cuadro 4. Para ambos años se estimaron tres modelos progresivos: el primero incluye una variable binaria que indica la condición de mujer, el segundo incorpora controles sociodemográficos y de uso del tiempo, y el tercero añade características del empleo y del medio de transporte utilizado.

Cuadro 4: Tiempos de desplazamientos totales (Años 2013 y 2022)

| | Modelo 1_13 | Modelo 2_13 | Modelo 3_13 | Modelo 1_22 | Modelo 2_22 | Modelo 3_22 |
|-----------------------------------|---------------------|----------------------|----------------------|---------------------|----------------------|----------------------|
| mujer | 0,008 (0,029) | 0,095*** (0,032) | -0,063** (0,030) | -0,000 (0,033) | 0,059* (0,035) | -0,074** (0,035) |
| Ingreso del hogar (log) | | -0,017 (0,025) | -0,004 (0,024) | | 0,005 (0,008) | 0,010 (0,008) |
| Trabajo remunerado (hs) | | 0,015*** (0,006) | 0,007 (0,006) | | 0,020*** (0,007) | 0,018** (0,007) |
| Edad (15 a 29 años) | | 0,102** (0,042) | -0,043 (0,040) | | -0,000 (0,047) | -0,066 (0,046) |
| Edad (30 a 49 años) | | 0,053 (0,036) | 0,029 (0,034) | | 0,021 (0,040) | -0,035 (0,039) |
| Montevideo | | 0,228*** (0,030) | -0,010 (0,029) | | 0,234*** (0,033) | 0,040 (0,034) |
| Educación secundaria | | -0,025 (0,038) | -0,058 (0,036) | | -0,082 (0,054) | -0,091* (0,053) |
| Educación terciaria | | -0,050 (0,049) | -0,061 (0,046) | | -0,114** (0,057) | -0,060 (0,056) |
| Hs. traslado c.educ (0 a 12 años) | | -0,096 (0,061) | -0,095* (0,057) | | -0,350*** (0,117) | -0,331** (0,133) |
| Hs. cuidados (0 a 12 años) | | 0,009 (0,012) | 0,011 (0,011) | | 0,029 (0,018) | 0,038** (0,018) |
| Resto trabajo no remunerado (hs) | | -0,037*** (0,007) | -0,016** (0,007) | | -0,030*** (0,008) | -0,001 (0,008) |
| Asalariado privado | | | 0,020 (0,028) | | | 0,037 (0,034) |
| Tiempo parcial | | | 0,050 (0,028) | | | 0,025 (0,043) |
| Multiempleo | | | 0,030 (0,042) | | | 0,035 (0,048) |
| Transporte colectivo | | | 0,826*** (0,033) | | | 0,642*** (0,039) |
| Transporte Activo | | | -0,197*** (0,035) | | | -0,275*** (0,044) |
| Otro medio transporte | | | 0,580*** (0,086) | | | 0,157* (0,093) |
| Constant | 0,792*** (0,018) | 0,761*** (0,259) | 0,743*** (0,260) | 0,738*** (0,022) | 0,541*** (0,112) | 0,600*** (0,119) |
| Observaciones | 2927 | 2888 | 2426 | 2099 | 2099 | 1711 |
| R ² | 0,000 | 0,041 | 0,305 | 0,000 | 0,042 | 0,236 |

Errores estándar entre paréntesis

* $p < 0,1$, ** $p < 0,05$, *** $p < 0,01$

En 2013, modelo 1_13, el coeficiente de la variable binaria que señala a las trabajadoras mujeres es positivo pero no significativo (0,008), lo que sugiere que, sin controlar por otras variables, no se observan diferencias sistemáticas en los tiempos de desplazamiento entre varones y mujeres. Sin embargo, al introducir controles (modelo 2_13) el coeficiente de la variable mujer se vuelve positivo (0,095) y estadísticamente significativo, indicando que, al incluir variables asociadas a los ingresos, horas de trabajo remunerado, edad, ubicación, educación y trabajo no remunerado, las mujeres tienden a registrar tiempos de desplazamiento significativamente más altos. Esta brecha se revierte en el modelo 3_13, donde el coeficiente se vuelve negativo (-0,063 hs.) pero continúa siendo significativo, sugiriendo que, al ajustar por tipo de inserción laboral y medio de transporte utilizado, las mujeres se desplazan menos tiempo que los varones.

Una dinámica similar se observa en los modelos correspondientes al año 2022. En el modelo 1_22 el coeficiente de la variable binaria asociada a ser mujer es prácticamente nulo y no significativo. En el modelo 2_22, el coeficiente se vuelve positivo (0,059) y débilmente significativo, lo que sugiere que, al controlar por características sociodemográficas, las mujeres tienden a presentar tiempos de desplazamiento relativamente más altos. Finalmente, en el modelo 3_22 la relación nuevamente se revierte: el coeficiente es negativo y aumenta su significatividad (-0,074 hs.), confirmando que parte de las diferencias de género observadas se explican por variables vinculadas al tipo de ocupación y al medio de transporte.

En particular, se observa una asociación positiva entre el uso del transporte colectivo y el tiempo de desplazamiento, y una asociación negativa en el caso del transporte activo (caminar o bicicleta), en relación con el uso de medios privados (moto o automóvil). Por su parte, las horas de trabajo remunerado se asocian positivamente con el tiempo de desplazamiento, mientras que el trabajo no remunerado presenta una asociación negativa, lo que sugiere una relación inversa entre este último tipo de tareas y la posibilidad de realizar desplazamientos extensos.

Vivir en Montevideo presenta una asociación positiva con el tiempo de desplazamiento, si bien el efecto tiende a disiparse una vez controlado el medio de transporte.

El análisis muestra que las diferencias de género en el tiempo dedicado al desplazamiento se encuentran mediadas por condicionantes como el tipo de inserción laboral y los medios de transporte disponibles.

Los resultados de las estimaciones realizadas para mujeres y varones por separado se presentan en los cuadros [A5](#) y [A6](#) del Anexo 3 ([A.3](#)).

4.3. Descomposición de Oaxaca-Blinder

Las estimaciones de la descomposición Oaxaca-Blinder presentada en la sección metodológica y aplicadas a la Ecuación 6 para los años 2013 y 2022, se presentan en el Cuadro 5. La brecha se estima como la diferencia del tiempo de desplazamiento de los varones menos el de las mujeres.

No se observan diferencias estadísticamente significativas en el tiempo promedio de desplazamiento, aunque la brecha presenta signo negativo en ambos casos: -1,6 minutos diarios (-0,027 horas) en 2013 y menos de 1 minuto diario (-0,006 horas) en 2022. Indicando que las mujeres presentan en promedio un mayor tiempo de desplazamiento diario que los varones, aunque esta diferencia es prácticamente nula en 2022. Sin embargo, los componentes explicados y no explicados muestran patrones relevantes y persistentes: en ambos años, las características observables de las mujeres están asociadas a mayores tiempos de desplazamiento, mientras que, al controlar por estas diferencias, los varones tienden a desplazarse más. Lo que no implica necesariamente una ausencia de desigualdad, sino que los mecanismos explicativos actúan en direcciones contrarias. A pesar de esta estabilidad en el promedio, el componente no explicado pasa a ser levemente significativo en 2022 mientras que el componente explicado pasa a ser significativo al 1%, pudiendo indicar una creciente diferenciación en las condiciones de desplazamiento según el género.

Los resultados para el año 2013 muestran que el componente explicado por diferencias en características observables representa una diferencia de $-0,053$ horas, y resulta marginalmente significativo. El componente no explicado, que refleja diferencias en los retornos o en factores no incluidos en el modelo, asciende a $0,027$ horas, pero no es estadísticamente significativo.

En conjunto, estos resultados sugieren que las diferencias en características explican en buena medida las diferencias observadas en los tiempos de desplazamiento para el año 2013, y que no se identifican efectos significativos asociados a mecanismos no observables que afecten diferencialmente a varones y mujeres.

En el año 2022, la descomposición muestra que el componente explicado alcanza los $-0,078$ horas, siendo estadísticamente significativo. Esto indica que, si las mujeres tuvieran las mismas características observables que los varones, su tiempo promedio de traslado sería menor. Dentro de este componente, el principal factor asociado a la brecha es el uso del transporte público (*ómnibus*), que contribuye con $-0,092$ horas a la brecha explicada.

El componente no explicado asciende a $0,072$ horas y presenta una significación débil, lo que podría reflejar mecanismos de discriminación indirecta, segmentación ocupacional o patrones de movilidad condicionados por normas de género. Entre las variables que explican este componente, se destaca la

Cuadro 5: Descomposición Oaxaca-Blinder completa para horas de traslado: 2013 y 2022

| Variable | Explicada 2013 | No explicada 2013 | Explicada 2022 | No explicada 2022 |
|-----------------------------|-------------------------|--------------------------|---------------------------|--------------------------|
| Ingreso del hogar (log) | -0,0007 (0,0011) | 0,7319 (0,5221) | 0,0002 (0,0011) | 0,0697 (0,1581) |
| Trabajo remunerado (hs) | 0,0008 (0,0074) | -0,1128 (0,0883) | 0,0152 (0,0097) | -0,0533 (0,1069) |
| Edad (15 a 29 años) | -0,0029 (0,0024) | -0,0220 (0,0201) | -0,0012 (0,0019) | -0,0075 (0,0223) |
| Edad (30 a 49 años) | -0,0012 (0,0017) | 0,0036 (0,0363) | -0,0010 (0,0019) | -0,0414 (0,0394) |
| Montevideo | -0,0017 (0,0019) | 0,0624** (0,0282) | -0,0001 (0,0011) | -0,0396 (0,0356) |
| Educación secundaria | -0,0056 (0,0034) | -0,0512 (0,0408) | -0,0103 (0,0070) | -0,0185 (0,0513) |
| Educación terciaria | 0,0083 (0,0085) | -0,0103 (0,0303) | 0,0111 (0,0103) | -0,0173 (0,0517) |
| Hs. traslado c.educ (0-12) | 0,0048 (0,0045) | -0,0029 (0,0102) | 0,0102 (0,0084) | 0,0031 (0,0150) |
| Resto trabajo no remunerado | 0,0595*** (0,0201) | -0,0932** (0,0421) | -0,0028 (0,0147) | 0,0095 (0,0445) |
| Asalariado privado | -0,0026 (0,0019) | 0,0799** (0,0381) | 0,0005 (0,0030) | 0,1334*** (0,0443) |
| Tiempo parcial | -0,0043 (0,0086) | -0,0090 (0,0197) | 0,0033 (0,0121) | -0,0295 (0,0281) |
| Multitempleo | -0,0006 (0,0027) | -0,0051 (0,0117) | -0,0012 (0,0032) | -0,0028 (0,0150) |
| Transporte colectivo | -0,1187*** (0,0156) | -0,0959*** (0,0269) | -0,0924*** (0,0160) | -0,0308 (0,0313) |
| Transporte activo | 0,0105** (0,0043) | -0,0172 (0,0170) | 0,0038 (0,0058) | -0,0174 (0,0168) |
| Otro medio de transporte | 0,0073** (0,0035) | -0,0026 (0,0030) | 0,0020 (0,0028) | -0,0036 (0,0037) |
| Hs. cuidados (0 a 12 años) | -0,0062 (0,0051) | 0,0139 (0,0162) | -0,0148* (0,0082) | 0,0176 (0,0199) |
| Total explicado | -0,053* (0,0286) | | -0,078*** (0,0295) | |
| Total no explicado | | 0,027 (0,0350) | | 0,072* (0,0395) |
| Diferencia total | -0,027 (0,0314) | | -0,006 (0,0358) | |
| Observaciones (total) | 2.426 | | 1.711 | |
| Hombres | 1.359 | | 908 | |
| Mujeres | 1.067 | | 803 | |

Notas: Errores estándar entre paréntesis. * p < 0,10, ** p < 0,05, *** p < 0,01. Las variables de tiempo están expresadas en horas diarias.

Fuente: Elaboración propia con base en datos de la EUT 2013 y 2022, INE.

condición de asalariado privado, que contribuye con 0,133 horas de forma significativa, lo que podría estar indicando diferencias de retorno en este grupo laboral entre varones y mujeres.

En conjunto, los resultados muestran que la mayor parte de la (leve) diferencia observada se explica, en particular, por el uso del transporte público. No obstante, la parte no explicada adquiere relevancia en 2022 y debe considerarse al momento de interpretar posibles desigualdades estructurales o de discriminación indirecta en los tiempos de desplazamiento.

Al comparar con los resultados obtenidos en las regresiones por MCO se observa que, en dicho modelo, el coeficiente asociado a la variable binaria que indica la condición de mujer resulta negativo y estadísticamente significativo tanto para 2013 como para 2022. Esto sugiere que, controlando por el resto de las variables del modelo, las trabajadoras presentan un menor tiempo de desplazamiento en comparación con los trabajadores.

Por otro lado, la descomposición de Oaxaca-Blinder muestra para los dos años que la diferencia no explicada (componente atribuible a los coeficientes) es positiva. Dado que la descomposición se calcula como la diferencia entre varones y mujeres, este resultado indica que parte de la brecha observada se debe a que los varones “reciben mayores retornos” en términos de tiempo de desplazamiento, o bien que las mujeres enfrentan una penalización en los efectos asociados a sus características observables.

Es decir, la regresión por MCO indica la existencia de una brecha en la que las mujeres se desplazan menos que los varones, mientras que la descomposición permite identificar que dicha brecha se explica mayoritariamente por diferencias en características (como el medio de transporte utilizado), y en menor proporción por diferencias en los coeficientes estimados para cada grupo. La regresión MCO asume homogeneidad en los retornos entre grupos, mientras que la descomposición Oaxaca-Blinder permite identificar diferencias sistemáticas en los coeficientes entre varones y mujeres.

4.4. El hogar como unidad de análisis

A continuación, se examinan las diferencias de género en los tiempos de desplazamiento desde una perspectiva intrahogar, considerando exclusivamente parejas en las que ambos miembros participan del mercado laboral.

En el Cuadro 6 se presentan los tiempos promedio diarios (en horas) en función del género, destinados a: desplazamientos, trabajo en el mercado (TR) y trabajo no remunerado (TNR) para los años 2013 y 2022, respectivamente.

El análisis descriptivo del cuadro 6 muestra diferencias significativas en el uso del tiempo entre varones y mujeres en los hogares constituidos por parejas donde ambos trabajan.

Cuadro 6: Resumen estadístico (hs. diarias) - Parejas donde ambos trabajan

| | Obs. | Desplazamiento | | | TR | | | TNR | | | Total |
|----------------------|------|------------------------|-----------|-----------|------------------------|-----------|-----------|------------------------|-----------|-----------|-------|
| | | Media | Std. err. | Std. dev. | Media | Std. err. | Std. dev. | Media | Std. err. | Std. dev. | Media |
| 2013 | | | | | | | | | | | |
| Varones | 520 | 0,76 | 0,03 | 0,73 | 8,78 | 0,09 | 2,15 | 2,04 | 0,10 | 2,17 | 11,57 |
| Mujeres | 520 | 0,69 | 0,03 | 0,72 | 7,29 | 0,10 | 2,37 | 4,76 | 0,14 | 3,23 | 12,74 |
| Total | 520 | 0,70 | 0,04 | 0,88 | 1,49 | 0,13 | 2,97 | -2,72 | 0,15 | 3,41 | - |
| Ha: diff != 0 | | Pr(T > t) = 0,0743 | | | Pr(T > t) = 0,0000 | | | Pr(T > t) = 0,0000 | | | |
| 2022 | | | | | | | | | | | |
| Varones | 303 | 0,85 | 0,05 | 0,80 | 8,18 | 0,12 | 2,09 | 2,19 | 0,12 | 2,08 | 11,22 |
| Mujeres | 303 | 0,68 | 0,04 | 0,68 | 7,20 | 0,14 | 2,46 | 4,06 | 0,16 | 2,80 | 11,94 |
| Total | 303 | 0,17 | 0,05 | 0,87 | 0,98 | 0,17 | 2,91 | -1,87 | 0,18 | 3,22 | - |
| Ha: diff != 0 | | Pr(T > t) = 0,0007 | | | Pr(T > t) = 0,0000 | | | Pr(T > t) = 0,0000 | | | |

Nota: Se restringe a parejas donde ambos trabajan, con tiempos de desplazamiento menores o iguales a 4 horas diarias, trabajo en el mercado entre 0 y 14 horas, y trabajo no remunerado entre 0 y 12 horas diarias.

Fuente: Elaboración propia con base en datos de la EUT 2013 y 2022, INE.

Las brechas de género en las horas destinadas al trabajo remunerado (TR) y no remunerado (TNR) se mantienen significativas entre los grupos de comparación, y se observa un incremento en la carga total de trabajo en comparación con el total de la muestra. Las brechas en el TNR continúan siendo marcadas y estadísticamente significativas, con las mujeres dedicando más del doble de tiempo que los varones a estas tareas en ambos años.

En los hogares donde ambos miembros de la pareja trabajan en el mercado remunerado, las desigualdades en la distribución del tiempo persisten. En 2013, las mujeres dedican en promedio 4,76 horas diarias al TNR frente a 2,04 en los varones. Esta brecha se mantuvo prácticamente constante en 2022 (4,06 horas diarias en mujeres frente a 2,19 en varones). La diferencia en los tiempos medios de desplazamiento adquiere significancia estadística al 1% en 2022, lo que indica que, dentro de las parejas, los varones tienden a desplazarse más que las mujeres en comparación con el total de trabajadores.

Estas diferencias reflejan que, aún entre quienes comparten el rol de proveedores, las mujeres continúan asumiendo una mayor carga de trabajo total, especialmente en el ámbito no remunerado.

Para ilustrar las diferencias en el uso del tiempo entre varones y mujeres, el Anexo 4 (A.4) incluye la Figura A1 y la Figura A2, correspondientes a las estimaciones de funciones de densidad Kernel en las tres dimensiones previamente analizadas. Los patrones observados son similares a los del total de la muestra.

En los Cuadros 7 y 8 se presentan los resultados de las regresiones por MCO, donde la variable dependiente es la brecha en los tiempos de desplazamiento dentro de la pareja (desplazamiento_hombre - desplazamiento_mujer). Se indica con H_ a las variables correspondientes a los varones y M_ a las mujeres. Se presenta un modelo inicial (Modelo 1) utilizando como variables explicativas el logaritmo

del ingreso del hogar y el tipo de hogar.

En 2013, vivir en pareja, tanto con hijos como sin ellos, se asocia negativamente con la brecha de tiempo de desplazamiento, en comparación con quienes residen en hogares compuestos. En 2022, en cambio, vivir en pareja con hijos se asocia positivamente con la brecha, lo que sugiere que, en estos hogares, los varones tienden a desplazarse durante más tiempo que sus parejas, en relación con los hogares compuestos. Por su parte, vivir en pareja sin hijos también muestra una asociación positiva, aunque no significativa. Cuando se incorpora la variable que indica las horas dedicadas al traslado a centros educativos de menores de 12 años (Modelo 2) se obtiene que para los varones en el año 2022, el efecto es negativo y significativo, lo que podría indicar que cuando los varones asumen este tipo de traslado, la brecha se reduce. Para las mujeres, el efecto es positivo y levemente significativo. Al considerar el nivel educativo (Modelo 3), en 2022, tener educación secundaria presenta asociaciones opuestas según el sexo de quien la alcanza: cuando es el varón quien cuenta con ese nivel educativo, la brecha muestra una asociación negativa y significativa; en cambio, cuando es la mujer quien tiene educación secundaria, la asociación es positiva. Esto podría sugerir una posible vinculación con diferencias en las oportunidades de empleo según nivel educativo y género.

En el Modelo 4 se incorporan variables categóricas relativas al uso de distintos medios de transporte. El uso del transporte colectivo por parte de los varones se asocia de manera positiva y significativa con la brecha de tiempo de desplazamiento, mientras que su uso por parte de las mujeres muestra una asociación negativa y significativa.

La pérdida de significatividad del tipo de hogar al controlar por el medio de transporte podría indicar que las diferencias en la brecha de tiempos de desplazamiento atribuibles a la composición familiar podrían estar influenciadas por patrones de movilidad. En particular, el medio de transporte parecería ser un canal a través del cual las responsabilidades familiares impactan de forma diferenciada en los tiempos de desplazamiento de varones y mujeres.

En esta sección del análisis, las pruebas de robustez se presentan en el modelo 5 y se utiliza el método de bootstrap con 500 repeticiones. La regresión estimada incluyó las variables explicativas incluidas en el modelo 4. Los resultados obtenidos a partir de esta estimación refuerzan la validez de los hallazgos del modelo principal, confirmando la dirección y significancia de los principales coeficientes explicativos.

Cuadro 7: Brecha de género en los tiempos de desplazamiento en parejas – 2013

| | Modelo 1 | Modelo 2 | Modelo 3 | Modelo 4 | Modelo 5 |
|-------------------------------------|----------------------|----------------------|---------------------|----------------------|----------------------|
| Ingreso del hogar (log) | 0,030 (0,069) | 0,052 (0,068) | 0,065 (0,087) | 0,078 (0,087) | 0,118 (0,095) |
| Pareja con hijos | -0,234** (0,097) | -0,226** (0,099) | -0,217** (0,105) | -0,065 (0,110) | -0,022 (0,113) |
| Pareja sin hijos | -0,384*** (0,115) | -0,321*** (0,119) | -0,300** (0,128) | -0,126 (0,126) | -0,083 (0,125) |
| H_Trabajo remunerado (hs) | | 0,005 (0,021) | 0,002 (0,021) | 0,006 (0,021) | 0,001 (0,022) |
| M_Trabajo remunerado (hs) | | -0,004 (0,019) | -0,017 (0,020) | 0,000 (0,020) | 0,004 (0,020) |
| H_Traslado c.educ hs. (0 a 12 años) | | -0,046 (0,134) | -0,058 (0,136) | -0,071 (0,146) | -0,064 (0,171) |
| M_Traslado c.educ hs. (0 a 12 años) | | 0,207* (0,114) | 0,194* (0,115) | 0,195 (0,125) | 0,172 (0,128) |
| H_Resto trabajo no remunerado (hs) | | -0,063*** (0,023) | -0,060** (0,024) | -0,037 (0,023) | -0,047** (0,024) |
| M_Resto trabajo no remunerado (hs) | | 0,023 (0,020) | 0,018 (0,021) | 0,009 (0,021) | 0,010 (0,020) |
| H_Educación secundaria | | | 0,061 (0,121) | -0,095 (0,113) | -0,030 (0,120) |
| M_Educación secundaria | | | -0,151 (0,140) | -0,188 (0,154) | -0,196 (0,158) |
| H_Educación terciaria | | | 0,056 (0,163) | -0,127 (0,146) | -0,086 (0,141) |
| M_Educación terciaria | | | -0,183 (0,160) | -0,042 (0,167) | -0,124 (0,164) |
| H_Tiempo parcial | | | -0,053 (0,146) | 0,053 (0,143) | 0,073 (0,135) |
| M_Tiempo parcial | | | -0,177* (0,104) | -0,057 (0,095) | -0,042 (0,093) |
| H_Multiempleo | | | 0,078 (0,106) | 0,041 (0,093) | 0,094 (0,102) |
| M_Multiempleo | | | -0,147 (0,125) | -0,107 (0,113) | -0,145 (0,105) |
| H_Transporte colectivo | | | | 0,698*** (0,114) | 0,769*** (0,117) |
| M_Transporte colectivo | | | | -0,780*** (0,107) | -0,792*** (0,101) |
| H_Transporte activo | | | | -0,042 (0,101) | -0,044 (0,090) |
| M_Transporte activo | | | | 0,067 (0,096) | 0,080 (0,096) |
| H_Otro Transporte | | | | 0,375 (0,407) | 0,286 (0,408) |
| M_Otro Transporte | | | | -0,760*** (0,258) | -0,779*** (0,294) |
| Constant | -0,036 (0,763) | -0,317 (0,784) | -0,183 (0,930) | -0,442 (0,972) | -0,909 (1,026) |
| Observaciones | 520 | 520 | 520 | 413 | 413 |
| R ² | 0,012 | 0,038 | 0,053 | 0,285 | 0,296 |

Standard errors in parentheses

* $p < 0,10$, ** $p < 0,05$, *** $p < 0,01$

Cuadro 8: Brecha de género en los tiempos de desplazamiento en parejas – 2022

| | Modelo 1 | Modelo 2 | Modelo 3 | Modelo 4 | Modelo 5 |
|-------------------------------------|--------------------|---------------------|---------------------|----------------------|----------------------|
| Ingreso del hogar (log) | 0,002 (0,022) | 0,003 (0,023) | -0,001 (0,023) | 0,008 (0,020) | 0,019 (0,021) |
| Pareja con hijos | 0,301** (0,122) | 0,280*** (0,106) | 0,332*** (0,110) | 0,147 (0,164) | 0,096 (0,164) |
| Pareja sin hijos | 0,194 (0,130) | 0,229* (0,124) | 0,257** (0,126) | 0,260 (0,171) | 0,214 (0,173) |
| H_Trabajo remunerado (hs) | | 0,023 (0,027) | 0,021 (0,028) | 0,028 (0,039) | 0,029 (0,035) |
| M_Trabajo remunerado (hs) | | -0,025 (0,022) | -0,036 (0,023) | -0,090** (0,036) | -0,075** (0,035) |
| H_Traslado c.educ hs. (0 a 12 años) | | -0,692** (0,295) | -0,759** (0,305) | 0,027 (0,556) | -0,097 (0,609) |
| M_Traslado c.educ hs. (0 a 12 años) | | 0,351* (0,191) | 0,334* (0,192) | 0,357 (0,347) | 0,300 (0,380) |
| H_Resto trabajo no remunerado (hs) | | -0,030 (0,029) | -0,029 (0,031) | 0,013 (0,036) | 0,004 (0,036) |
| M_Resto trabajo no remunerado (hs) | | 0,011 (0,023) | 0,005 (0,022) | -0,039* (0,023) | -0,031 (0,026) |
| H_Educación secundaria | | | -0,371** (0,175) | -0,304 (0,190) | -0,163 (0,179) |
| M_Educación secundaria | | | 0,432** (0,196) | 0,247 (0,202) | 0,206 (0,200) |
| H_Educación terciaria | | | -0,130 (0,189) | -0,220 (0,206) | -0,031 (0,197) |
| M_Educación terciaria | | | 0,143 (0,202) | 0,091 (0,214) | 0,037 (0,209) |
| H_Tiempo parcial | | | 0,097 (0,143) | 0,288 (0,184) | 0,240 (0,174) |
| M_Tiempo parcial | | | -0,117 (0,120) | -0,228 (0,145) | -0,223 (0,139) |
| H_Multiempleo | | | -0,034 (0,146) | -0,013 (0,192) | -0,094 (0,173) |
| M_Multiempleo | | | -0,064 (0,160) | 0,117 (0,186) | 0,020 (0,181) |
| H_Transporte colectivo | | | | 0,603*** (0,169) | 0,605*** (0,153) |
| M_Transporte colectivo | | | | -0,690*** (0,152) | -0,671*** (0,147) |
| H_Transporte activo | | | | -0,413*** (0,156) | -0,443*** (0,154) |
| M_Transporte activo | | | | 0,198 (0,175) | 0,225 (0,175) |
| H_Otro Transporte | | | | 0,147 (0,184) | 0,050 (0,206) |
| M_Otro Transporte | | | | -0,379 (0,440) | -0,304 (0,511) |
| Constant | -0,104 (0,240) | -0,096 (0,388) | 0,040 (0,519) | 0,622 (0,593) | 0,356 (0,586) |
| Observaciones | 303 | 303 | 303 | 215 | 215 |
| R ² | 0,008 | 0,051 | 0,095 | 0,290 | 0,282 |

Standard errors in parentheses

* $p < 0,10$, ** $p < 0,05$, *** $p < 0,01$

4.5. Pruebas de robustez

Con el objetivo de evaluar la solidez de los resultados obtenidos en el modelo principal, se llevaron a cabo tres ejercicios de robustez que buscan verificar si las conclusiones se mantienen bajo distintas especificaciones y transformaciones. Dado que el tamaño muestral es limitado, se priorizaron enfoques parsimoniosos, evitando métodos que requieren una gran cantidad de observaciones o que generan pérdidas significativas de eficiencia estadística.

Se tomó como base el modelo completo de la regresión por MCO (Modelo 3), excluyendo para la primera prueba, las variables binarias que indican los diferentes grupos de edad.

- **Estimaciones con submuestras seleccionadas.** Se replicó el modelo principal restringiendo la muestra a personas en edad laboral “central” (25 a 54 años), para reducir la heterogeneidad asociada a trayectorias educativas o a la cercanía de la jubilación.
- **Transformación de la variable dependiente.** Dado que el tiempo de desplazamiento presenta una distribución asimétrica y con presencia de valores extremos, se estimó una versión del modelo utilizando el logaritmo del tiempo de viaje como variable dependiente. Esta transformación reduce la sensibilidad a valores atípicos.

Adicionalmente, se quitaron las restricciones de tiempo impuestas en el modelo original y se sustituyeron por missing los tiempos correspondientes a servicio no remunerado que superan las 24 horas diarias (Resto TNR_aj).

- **Considerando exclusivamente a los asalariados privados.** Restringir el análisis a este grupo de trabajadores, permite reducir la heterogeneidad asociada a las distintas inserciones laborales de varones y mujeres. Las mujeres pueden llegar a estar sobrerrepresentadas en el empleo público (sector que suele ofrecer mayor estabilidad, y previsibilidad horaria), mientras que los varones tienden a tener mayor presencia en el sector privado, caracterizado por mayores exigencias de disponibilidad horaria y menor flexibilidad. Al considerar únicamente asalariados privados, se controla parcialmente por estas diferencias estructurales de género en el mercado laboral, lo que permite una comparación más homogénea de los tiempos de traslado y una mejor identificación de brechas asociadas al género, aislando otras fuentes de variabilidad.

Los resultados se resumen en el [A.5](#), observándose que en las especificaciones se mantiene el signo, magnitud y significancia estadística de los coeficientes principales del modelo, lo que sugiere estabilidad de las estimaciones frente a distintas modificaciones del modelo base.

5. Reflexiones finales / Conclusiones

Se puede observar que, si bien en la media no se observan diferencias significativas en los tiempos de desplazamiento entre varones y mujeres en Uruguay. Al controlar principalmente por las horas dedicadas al trabajo no remunerado y el medio de transporte utilizado, comienzan a visualizarse diferencias significativas entre los géneros. Este resultado indica que, al igual que en la literatura relacionada, las mujeres suelen destinar una mayor proporción de su tiempo a responsabilidades dentro del hogar y utilizan más que los varones el transporte colectivo para los viajes relacionados al trabajo. Esta característica también se explica en base a las diferencias entre las dos grandes regiones consideradas (Montevideo - Interior), ya que el medio de transporte colectivo es más utilizado en la capital del país, cuyas características demográficas, de infraestructura y redes de transporte son diferentes.

Si se consideran los resultados de las regresiones por MCO, este efecto se visualiza en los dos años considerados, tanto en las regresiones totales como en las discriminadas por género, indicando que este patrón de movilidad parece haberse mantenido inalterado en el tiempo. Se observa una relación positiva entre el transporte colectivo y el desplazamiento, y negativa cuando se controla por el medio de transporte activo en relación al uso del transporte privado. El impacto del transporte colectivo sobre el desplazamiento según la región afecta principalmente a las mujeres, cuyo patrón de movilidad puede estar condicionado además por responsabilidades adicionales que modifiquen sus rutas. Este resultado indica una doble restricción para las trabajadoras, por un lado, la vinculación negativa entre el tiempo destinado a servicios no remunerados (siendo en promedio las que soportan la mayor carga horaria correspondiente a este tipo de tareas) y el desplazamiento, y por otro, ser las principales usuarias de medios de transporte más lentos. Estos resultados permiten complementar la tercera hipótesis planteada, incorporando el efecto del medio de transporte utilizado.

Se puede concluir que las variables que, en promedio, presentan una asociación positiva con el desplazamiento diario son: las horas dedicadas al mercado remunerado, vivir en Montevideo y trasladarse en ómnibus. Mientras que las que presentan una variación promedio negativa son: los diferentes niveles educativos, las horas dedicadas al trabajo no remunerado y desplazarse caminando o en bicicleta.

La incorporación de la descomposición de Oaxaca-Blinder aporta al análisis la riqueza de poder analizar cómo los componentes explicados y no explicados para trabajadores con las mismas características contribuyen a la brecha de género, y permite complementar la primera hipótesis. De la descomposición resulta que, si bien no se observan diferencias por género estadísticamente significativas en el tiempo promedio de desplazamiento, los componentes explicados y no explicados muestran patrones relevantes

en los dos años. Dados los componentes observados, las mujeres parecen presentar mayores tiempos de traslado al lugar de trabajo, mientras que, una vez controladas esas diferencias, los varones tienden a desplazarse más.

A pesar de la estabilidad en el promedio, entre 2013 y 2022 se observa un aumento en la magnitud de los componentes explicados y no explicados, lo que sugiere una creciente diferenciación en las condiciones de desplazamiento según el género, en línea con la segunda hipótesis planteada.

El análisis realizado evidencia que los efectos tienden a compensarse entre sí, lo que resulta en una diferencia no significativa en el promedio general. La magnitud de la brecha no debe interpretarse como ausencia de desigualdades. El análisis permitió visibilizar que las dinámicas de género se expresan de manera sutil en la organización del tiempo y en las condiciones bajo las cuales se realiza el desplazamiento.

La diferenciación por tipo de hogar permite captar mejor las desigualdades de género en la movilidad, tal como lo plantean [Olivieri y Fageda \(2019\)](#) en su análisis para el área metropolitana de Montevideo. En particular, este abordaje evidenció que las decisiones de movilidad están atravesadas por la división sexual del trabajo y las responsabilidades domésticas, lo cual impacta en la autonomía y disponibilidad temporal de las mujeres.

No obstante, la ausencia de información sobre ingresos individuales en la EUT 2022 implicó una dificultad importante para analizar un determinante clave del tiempo de traslado. Si bien se logró una aproximación a través de los ingresos de los hogares construidos por [Barro \(2024\)](#), no fue posible identificar el ingreso personal de cada individuo. Asimismo, el reducido tamaño muestral de ambas encuestas limitó el análisis a trabajar sobre promedios, perdiendo la posibilidad de explorar desigualdades a lo largo de la distribución, donde suelen concentrarse las diferencias más marcadas. Por último, debido al diseño de recolección de la EUT 2022, no fue posible incorporar el sector de actividad económica como dimensión analítica, lo cual restringió la exploración de diferencias dentro del mercado remunerado.

Pese a estas limitaciones, los diferentes ejercicios de robustez realizados permiten concluir que los principales resultados del modelo son consistentes frente a diversas especificaciones, transformaciones y subconjuntos de la muestra. En conjunto, estos análisis mitigan la preocupación de que los hallazgos estén determinados por una especificación particular o por observaciones atípicas.

El principal aprendizaje que deja esta investigación es que, incluso ante diferencias cuantitativas acotadas, las desigualdades de género en el uso del tiempo pueden tener implicancias significativas y merecen ser abordadas desde una mirada interseccional e integrada, que reconozca cómo el género se entrelaza con otras dimensiones en la estructuración de las decisiones de movilidad cotidiana.

Finalmente, esta investigación deja abiertas diversas líneas para futuros estudios. Entre ellas, se destaca la posibilidad de profundizar en el análisis distributivo de las brechas de género, superando el enfoque centrado en promedios y explorando cómo se manifiestan las desigualdades en los extremos de la distribución del tiempo de desplazamiento. Por otro lado, profundizar en las diferencias por composición del hogar. Por último, sería valioso incorporar dimensiones como el sector de actividad, así como avanzar en el estudio del vínculo entre el tiempo de desplazamiento y otras dimensiones del bienestar.

Referencias

- Albanese, A., Nieto Castro, A., y Tatsiramos, K. (2022). Job location decisions and the effect of children on the employment gender gap. *IZA Discussion Paper No. 15353*.
- Alonso, W. (1964). *Location and Land Use* Harvard University Press. *Cambridge, Mass.*
- Amarante, V., Colacce, M., y Manzi, P. (2015). Consideraciones para el trabajo con los microdatos de la encuesta de uso de tiempo Uruguay 2013. *Mimeo, Oficina de la CEPAL en Montevideo*.
- Amarante, V. y Failache, E. (2023). La medición del uso del tiempo: aprendizajes y desafíos. *Instituto de Economía, Facultad de Ciencias Económicas y Administración, Universidad de la República, Uruguay*.
- Amarante, V. y Rossel, C. (2018). Unfolding patterns of unpaid household work in Latin America. *Feminist Economics*, 24(1):1–34.
- Barro, P. (2024). Imputación de ingresos del hogar en la Encuesta de Uso del Tiempo de Uruguay 2021-2022. Documento metodológico. *Instituto de Economía, Facultad de Ciencias Económicas y Administración, Universidad de la República, Uruguay*.
- Blinder, A. S. (1973). Wage discrimination: reduced form and structural estimates. *Journal of Human resources*, pp. 436–455.
- Campaña, J. C. y Gimenez-Nadal, J. I. (2024). Gender gaps in commuting time: Evidence from Peru, Ecuador, Chile, and Colombia. *Journal of Family and Economic Issues*, 45(3):596–620.
- Casado-Díaz, J. M., Simón-Albert, R., y Simón, H. (2023). Gender differences in commuting: New evidence from Spain. *Social Indicators Research*, 169(3):907–941.
- Craig, L. y Van Tienoven, T. P. (2019). Gender, mobility and parental shares of daily travel with and for children: a cross-national time use comparison. *Journal of transport geography*, 76:93–102.
- Crane, R. (2007). Is there a quiet revolution in women's travel? Revisiting the gender gap in commuting. *Journal of the American planning association*, 73(3):298–316.
- Deding, M., Filges, T., y Van Ommeren, J. (2009). Spatial mobility and commuting: The case of two-earner households. *Journal of Regional Science*, 49(1):113–147.

- Doan, T., Thorning, P., Furuya-Kanamori, L., y Strazdins, L. (2021). What contributes to gendered work time inequality? An Australian case study. *Social Indicators Research*, 155(1):259–279.
- Doyle, D. G. y Taylor, B. (2000). Variation in metropolitan travel behavior by sex and ethnicity. *Travel patterns of people of color*, 181:181–244.
- Echeverría, L., Gimenez-Nadal, J. I., y Molina, J. A. (2024). Commuting in dual-earner households: international gender differences with time use surveys. *Review of Economics of the Household*, pp. 1–23.
- Fan, Y. (2017). Household structure and gender differences in travel time: spouse/partner presence, parenthood, and breadwinner status. *Transportation*, 44:271–291.
- Farré, L., Jofre-Monseny, J., y Torrecillas, J. (2023). Commuting time and the gender gap in labor market participation. *Journal of Economic Geography*, 23(4):847–870.
- Folbre, N. (2009). Time use and living standards. *Social Indicators Research*, 93:77–83.
- Gimenez-Nadal, J. I. y Molina, J. A. (2016). Commuting time and household responsibilities: Evidence using propensity score matching. *Journal of Regional Science*, 56(2):332–359.
- Giménez-Nadal, J. I., Molina, J. A., y Velilla, J. (2025). Commuting, wages, and household decisions. Technical report, Boston College Department of Economics.
- Giménez-Nadal, J. I., Velilla, J., y Ortega-Lapiedra, R. (2024). Differences in commuting between employee and self-employed workers: The case of Latin America. *Journal of transport geography*, 114:103770.
- Gontero, S. y Vezza, E. (2023). Participación laboral de las mujeres en América Latina: contribución al crecimiento económico y factores determinantes. *Naciones Unidas. Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL)*.
- Gordon, P., Kumar, A., y Richardson, H. W. (1989). Gender differences in metropolitan travel behaviour. *Regional Studies*, 23(6):499–510.
- Hanson, S. (1982). The determinants of daily travel-activity patterns: relative location and sociodemographic factors. *Urban Geography*, 3(3):179–202.

- Hansson, E., Mattisson, K., Björk, J., Östergren, P.-O., y Jakobsson, K. (2011). Relationship between commuting and health outcomes in a cross-sectional population survey in southern sweden. *BMC public health*, 11:1–14.
- Heckman, J. J. (1979). Sample selection bias as a specification error. *Econometrica: Journal of the econometric society*, pp. 153–161.
- Johnston-Anumonwo, I. (1992). The influence of household type on gender differences in work trip distance. *The Professional Geographer*, 44(2):161–169.
- Kahneman, D. y Krueger, A. B. (2006). Developments in the measurement of subjective well-being. *Journal of Economic perspectives*, 20(1):3–24.
- Kim, C., Sang, S., Chun, Y., y Lee, W. (2012). Exploring urban commuting imbalance by jobs and gender. *Applied Geography*, 32(2):532–545.
- Le Barbanchon, T., Rathelot, R., y Roulet, A. (2021). Gender differences in job search: Trading off commute against wage. *The Quarterly Journal of Economics*, 136(1):381–426.
- Lundborg, P., Plug, E., y Rasmussen, A. W. (2017). Can women have children and a career? IV evidence from IVF treatments. *American Economic Review*, 107(6):1611–1637.
- Muth, R. F. (1969). Cities and housing university of chicago press. *Chicago, IL*.
- Oaxaca, R. (1973). Male-female wage differentials in urban labor markets. *International economic review*, pp. 693–709.
- Olivieri, C. y Fageda, X. (2019). Determinants of urban mobility with a focus on gender: a multilevel analysis in the Metropolitan Area of Montevideo, Uruguay. *Documento de Trabajo/FCS-Decon; 04/19*.
- Ruppert, P., Stancanelli, E., y Wasmer, E. (2009). Commuting, wages and bargaining power. *Annals of Economics and Statistics/Annales d'Économie et de Statistique*, pp. 201–220.
- Salvador, S., De los Santos, D., y Fernández, M. (2022). Cambios en las estrategias de cuidado en el interior del país e impactos en la inserción laboral femenina (2014-2018). *Documento de trabajo. ANII, CIEDUR*.
- Sandow, E. y Westin, K. (2010a). The persevering commuter—duration of long-distance commuting. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 44(6):433–445.

- Sandow, E. y Westin, K. (2010b). Preferences for commuting in sparsely populated areas: The case of Sweden. *Journal of Transport and Land Use*, 2(3/4):87–107.
- Sen, G. y Grown, C. (1987). *Development, Crises and Alternative Visions: Third World Women's Perspectives*. Monthly Review Press.
- Soria, A. (2021). Desigualdad de género en el mercado laboral uruguayo en el contexto de heterogeneidad estructural. *CIEDUR*.
- Stern, E. y Bovy, P. H. (1989). Theory and models of route choice behavior. *OPSA report*.
- Stutzer, A. y Frey, B. S. (2008). Stress that doesn't pay: The commuting paradox. *Scandinavian Journal of Economics*, 110(2):339–366.
- Van Ommeren, J. y Rietveld, P. (2005). The commuting time paradox. *Journal of Urban Economics*, 58(3):437–454.
- Van Ommeren, J. N. y Gutiérrez-i Puigarnau, E. (2011). Are workers with a long commute less productive? An empirical analysis of absenteeism. *Regional Science and Urban Economics*, 41(1):1–8.

A. Anexo

A.1. Esquema metodológico y descripción de variables

Cuadro A1: Preguntas de investigación y metodologías utilizadas

| Pregunta de investigación | Metodología utilizada |
|---|---|
| 1. ¿Cuál es la diferencia de género en la asignación de tiempos destinados a desplazamientos entre los trabajadores uruguayos? | Modelos MCO a nivel individual para los trabajadores, con variable dependiente tiempo de desplazamiento; descomposición Oaxaca-Blinder. |
| 2. ¿Cómo ha sido su comportamiento en los años analizados? | Comparación de estimaciones para 2013 y 2022. |
| 3. ¿Cuáles son los factores que contribuyen a su explicación y variación? | Modelos MCO por separado para mujeres y varones; descomposición Oaxaca-Blinder. |
| 4. ¿Cuál es la asignación en los hogares constituidos por parejas donde ambos integrantes dedican tiempo al trabajo remunerado? | Estimaciones MCO a nivel de hogar para parejas donde ambos trabajan en el mercado remunerado. |

Cuadro A2: Descripción de variables utilizadas en el análisis

| Variable | Descripción |
|--|--|
| Desplazamiento | Total de horas diarias dedicadas al traslado de ida y vuelta al lugar de trabajo. |
| Trabajo remunerado (TR) | Total de horas diarias dedicadas a actividades laborales remuneradas. |
| Trabajo no remunerado (TNR) | Total de horas diarias dedicadas a tareas domésticas, de cuidado, de apoyo a otros hogares y de voluntariado. |
| Tipo de hogar | Clasificación del hogar según estructura: monoparental, biparental, compuesto/extendido, pareja sin hijos y unipersonal. |
| Nivel educativo | Máximo nivel educativo alcanzado, agrupado en categorías: hasta primaria, secundaria y terciario. |
| Grupo de edad | Rango etario de la persona en edad de trabajar (15–29, 30–49, 50–65). |
| Región | Zona de residencia: Montevideo o interior del país. |
| Mujer | Distinción binaria: mujer o varón. |
| Ingreso del hogar (log) | Logaritmo natural del ingreso del hogar. |
| Asalariado privado | Distinción binaria: indica si la persona trabaja como asalariada en el sector privado o no. |
| Tiempo parcial | Distinción binaria: identifica a quienes trabajan entre 1 y 30 horas semanales, en contraste con quienes trabajan más de 30 horas semanales. |
| Multiempleo | Distinción binaria: identifica a quienes tienen más de un empleo, en contraste con quienes tienen un único empleo. |
| <i>Variables binarias derivadas del trabajo no remunerado:</i> | |
| Traslado a centro educativo (0 a 12 años) | Indica las horas diarias que la persona declara haber destinado al traslado de menores de 12 años a centros educativos. |

| Variable | Descripción |
|--|--|
| Cuidado de niños (0 a 12 años) | Indica las horas diarias de quienes reportan haber realizado tareas de cuidado directo de niños entre 0 y 12 años, excluyendo traslados. |
| Resto del trabajo no remunerado | Señala las horas diarias que la persona destinó a otras tareas de trabajo no remunerado (doméstico o de cuidados) no incluidas en las categorías anteriores. |
| <i>Variables binarias según medio de transporte utilizado para el desplazamiento al trabajo:</i> | |
| Transporte colectivo | Distinción binaria: indica si la persona utiliza medios de transporte colectivo (ómnibus). |
| Transporte privado | Distinción binaria: señala si la persona se desplaza en medios de transporte privados (automóvil, moto). |
| Transporte activo | Distinción binaria: identifica a quienes se trasladan a pie o en bicicleta. |
| Otros medios | Distinción binaria: agrupa medios de transporte no contemplados en las categorías anteriores (incluye taxi). |

A.2. Más información sobre los datos

Cuadro A3: Año 2013 - Carga de tiempo (en horas semanales promedio) destinado a desplazamientos, TR y TNR

| Categoría | Subgrupo | Varones | | | | Mujeres | | | |
|------------------------|------------------------|---------|-------|-------|-------|---------|-------|-------|-------|
| | | Despl. | TR | TNR | Total | Despl. | TR | TNR | Total |
| Tipo de hogar | Nuclear monoparental | 5,93 | 54,88 | 9,39 | 70,20 | 6,28 | 49,33 | 25,58 | 81,19 |
| | Nuclear biparental | 5,86 | 58,54 | 12,62 | 77,02 | 5,52 | 48,82 | 28,77 | 83,12 |
| | Compuesto/Extendido | 5,31 | 56,18 | 9,06 | 70,55 | 5,56 | 51,52 | 24,80 | 81,88 |
| | Unipersonal | 4,68 | 60,12 | 13,65 | 78,46 | 5,04 | 54,54 | 23,44 | 83,02 |
| | Parejas sin hijos | 4,86 | 58,92 | 8,89 | 72,67 | 5,48 | 53,71 | 18,65 | 77,84 |
| | Total | 5,56 | 57,86 | 11,21 | 74,63 | 5,62 | 50,31 | 25,94 | 81,87 |
| Grupo de edad | 15 a 29 años | 5,96 | 54,81 | 8,85 | 69,62 | 6,25 | 48,69 | 20,79 | 75,73 |
| | 30 a 49 años | 5,57 | 59,61 | 12,86 | 78,04 | 5,46 | 51,28 | 28,64 | 85,38 |
| | 50 a 65 años | 5,01 | 58,05 | 10,78 | 73,84 | 5,23 | 49,96 | 26,05 | 81,25 |
| | Total | 5,56 | 57,85 | 11,22 | 74,63 | 5,62 | 50,30 | 25,99 | 81,90 |
| Región | Montevideo | 6,28 | 58,27 | 11,30 | 75,86 | 6,78 | 50,83 | 23,52 | 81,14 |
| | Interior | 5,03 | 57,55 | 11,18 | 73,76 | 4,69 | 49,91 | 28,03 | 82,63 |
| | Total | 5,65 | 57,91 | 11,24 | 74,81 | 5,74 | 50,37 | 25,78 | 81,88 |
| Nivel educativo | Nunca asistió/Primaria | 5,43 | 58,51 | 9,13 | 73,07 | 5,37 | 47,55 | 28,99 | 81,90 |
| | Secundaria y UTU | 5,54 | 58,07 | 11,71 | 75,32 | 5,52 | 50,77 | 27,56 | 83,85 |
| | Universitario(*) | 5,77 | 56,33 | 12,27 | 74,36 | 5,92 | 50,93 | 21,58 | 78,44 |
| | Total | 5,58 | 57,64 | 11,04 | 74,25 | 5,60 | 49,75 | 26,04 | 82,40 |

Nota: (*) Incluye terciario no universitario y magisterio. Se restringe a personas que declaran tiempos semanales: de desplazamiento entre 0 y 28 hs, de trabajo en el mercado positivo y de trabajo no remunerado entre 0 y 84 hs. Se agrega la condición adicional de que la suma de carga global no puede superar las 140 hs. semanales.

Fuente: Elaboración propia con base en datos de la EUT 2013, INE.

Cuadro A4: Año 2022 - Carga de tiempo (en horas promedio) destinado a desplazamientos, TR y TNR semanal

| | Varones | | | | Mujeres | | | |
|------------------------|---------|-------|-------|--------------|---------|-------|-------|--------------|
| | Despl. | TR | TNR | Tiempo total | Despl. | TR | TNR | Tiempo total |
| Tipo de hogar | | | | | | | | |
| Nuclear monoparental | 4,60 | 53,82 | 21,48 | 79,90 | 4,65 | 48,28 | 30,41 | 83,34 |
| Nuclear biparental | 5,09 | 55,74 | 17,84 | 78,67 | 4,82 | 47,10 | 30,83 | 82,75 |
| Compuesto/Extendido | 5,66 | 54,93 | 13,83 | 74,42 | 5,94 | 49,55 | 27,19 | 82,68 |
| Unipersonal | 4,09 | 56,45 | 18,11 | 78,64 | 5,35 | 51,67 | 19,86 | 76,88 |
| Parejas sin hijos | 5,54 | 55,73 | 15,33 | 76,60 | 5,24 | 52,16 | 19,49 | 76,89 |
| Total | 5,06 | 55,58 | 17,08 | 77,72 | 5,11 | 48,89 | 27,46 | 81,47 |
| Grupo de edad | | | | | | | | |
| 15 a 29 años | 4,87 | 54,82 | 13,99 | 73,68 | 5,32 | 47,95 | 21,61 | 74,88 |
| 30 a 49 años | 5,20 | 56,05 | 18,70 | 79,95 | 5,10 | 48,26 | 31,00 | 84,36 |
| 50 a 65 años | 4,96 | 55,30 | 16,54 | 76,80 | 4,98 | 50,88 | 25,17 | 81,03 |
| Total | 5,06 | 55,58 | 17,08 | 77,72 | 5,11 | 48,89 | 27,46 | 81,47 |
| Región | | | | | | | | |
| Montevideo | 5,59 | 54,89 | 16,48 | 76,95 | 6,04 | 49,64 | 25,27 | 80,95 |
| Interior | 4,53 | 56,27 | 17,69 | 78,50 | 4,09 | 48,08 | 29,88 | 82,04 |
| Total | 5,81 | 52,33 | 20,76 | 78,90 | 4,33 | 52,46 | 23,37 | 80,15 |
| Nivel educativo | | | | | | | | |
| Nunca asistió/Primaria | 5,85 | 55,42 | 18,06 | 79,33 | 5,34 | 47,83 | 29,80 | 82,98 |
| Secundaria y UTU | 4,98 | 55,59 | 17,37 | 77,94 | 5,06 | 49,10 | 28,50 | 82,67 |
| Universitario (*) | 4,94 | 55,62 | 16,29 | 76,85 | 5,12 | 48,88 | 25,87 | 79,86 |
| Total | 5,64 | 52,21 | 23,03 | 80,88 | 5,02 | 52,74 | 22,27 | 80,02 |

Nota: (*) Incluye terciario no universitario y magisterio. Se restringe a personas que declaran tiempos semanales: de desplazamiento entre 0 y 28 hs, de trabajo en el mercado positivos y de trabajo no remunerado mayores a 0 y hasta 84 hs. Se agrega la condición adicional de que la suma de carga global no puede superar las 140 hs. semanales.

Fuente: Elaboración propia con base en datos de la EUT 2013, INE.

A.3. Regresiones MCO Auxiliares

A partir de las regresiones estimadas por separado para mujeres y varones, se observa que, en 2013, el trabajo remunerado presenta un coeficiente positivo en todos los modelos, aunque resulta significativo únicamente en el caso de las mujeres. Esto podría sugerir que la asociación entre las horas trabajadas y el tiempo de desplazamiento es más marcada en mujeres.

Se observa una diferencia significativa en la relación entre residir en Montevideo y el tiempo de desplazamiento según el género. Vivir en la capital se asocia positivamente con el tiempo de desplazamiento, aunque deja de ser significativa una vez que se controla por el medio de transporte. En el caso de las mujeres, para el año 2013, dicha asociación se vuelve negativa y significativa al controlar por el medio de transporte. Esta diferencia podría estar vinculada a patrones de movilidad diferenciados por género, ya que las mujeres residentes en Montevideo utilizan el transporte colectivo en mayor proporción.

El trabajo no remunerado, al igual que en el modelo general, presenta una asociación negativa con el tiempo de desplazamiento.

En 2022, a diferencia de lo observado en los varones, las horas dedicadas al cuidado por parte de las mujeres no presentan una asociación significativa, lo que podría sugerir que ellas ajustan sus trayectos u horarios para compatibilizar con dicha carga. En cambio, las horas destinadas al traslado de niños de hasta 12 años al centro educativo muestran una asociación negativa y significativa tanto en mujeres como en varones, lo que podría indicar que el tiempo dedicado al traslado de niños se vincula con desplazamientos más breves. Un comportamiento similar se observa en las horas destinadas a otras formas de trabajo no remunerado.

Tanto en 2013 como en 2022, y para mujeres y varones, el transporte colectivo presenta una asociación positiva con el tiempo de desplazamiento, mientras que el transporte activo se asocia negativamente. Estas relaciones son más marcadas entre las mujeres.

Cuadro A5: Tiempos de desplazamiento por género (Año 2013)

| | Modelo 1v | Modelo 2v | Modelo 1m | Modelo 2m |
|-----------------------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| Ingreso del hogar (log) | 0,034 (0,033) | 0,028 (0,032) | -0,083** (0,038) | -0,041 (0,037) |
| Trabajo remunerado (hs) | 0,012 (0,007) | 0,001 (0,008) | 0,022** (0,009) | 0,016* (0,009) |
| Edad (15 a 29 años) | 0,114** (0,053) | -0,075 (0,052) | 0,096 (0,068) | 0,014 (0,063) |
| Edad (30 a 49 años) | 0,067 (0,047) | 0,033 (0,045) | 0,041 (0,057) | 0,026 (0,052) |
| Montevideo | 0,178*** (0,039) | 0,039 (0,038) | 0,296*** (0,046) | -0,091** (0,044) |
| Educación secundaria | -0,025 (0,047) | -0,088* (0,045) | -0,022 (0,066) | 0,007 (0,061) |
| Educación terciaria | -0,068 (0,066) | -0,062 (0,063) | -0,023 (0,077) | -0,030 (0,071) |
| Hs. traslado c.educ (0 a 12 años) | -0,062 (0,096) | -0,099 (0,090) | -0,107 (0,080) | -0,066 (0,073) |
| Hs. cuidados (0 a 12 años) | 0,030 (0,019) | 0,022 (0,018) | -0,003 (0,017) | 0,002 (0,015) |
| Resto trabajo no remunerado (hs) | -0,043*** (0,012) | -0,036*** (0,012) | -0,033*** (0,010) | -0,003 (0,009) |
| Asalariado privado | | 0,065* (0,037) | | -0,056 (0,044) |
| Tiempo parcial | | 0,029 (0,059) | | 0,064 (0,049) |
| Multiempleo | | 0,013 (0,061) | | 0,049 (0,058) |
| Transporte colectivo | | 0,731*** (0,044) | | 0,972*** (0,050) |
| Transporte Activo | | -0,222*** (0,047) | | -0,149*** (0,054) |
| Otro medio transporte | | 0,530*** (0,103) | | 0,697*** (0,159) |
| Constant | 0,261 (0,342) | 0,483 (0,346) | 1,472*** (0,398) | 0,926** (0,402) |
| Observaciones | 1599 | 1359 | 1289 | 1067 |
| R ² | 0,033 | 0,253 | 0,059 | 0,388 |

Standard errors in parentheses

* $p < 0,1$, ** $p < 0,05$, *** $p < 0,01$

Cuadro A6: Tiempos de desplazamiento por género (Año 2022)

| | Modelo 1v | Modelo 2v | Modelo 1m | Modelo 2m |
|-----------------------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| Ingreso del hogar (log) | 0,011 (0,012) | 0,012 (0,012) | -0,004 (0,012) | 0,005 (0,012) |
| Trabajo remunerado (hs) | 0,024*** (0,009) | 0,015 (0,010) | 0,012 (0,010) | 0,023* (0,012) |
| Edad (15 a 29 años) | -0,019 (0,063) | -0,079 (0,064) | 0,032 (0,070) | -0,047 (0,068) |
| Edad (30 a 49 años) | -0,010 (0,055) | -0,072 (0,055) | 0,065 (0,060) | 0,011 (0,057) |
| Montevideo | 0,202*** (0,045) | 0,006 (0,046) | 0,280*** (0,048) | 0,082 (0,050) |
| Educación secundaria | -0,088 (0,069) | -0,109 (0,068) | -0,057 (0,088) | -0,070 (0,085) |
| Educación terciaria | -0,141* (0,075) | -0,082 (0,075) | -0,071 (0,089) | -0,043 (0,089) |
| Hs. traslado c.educ (0 a 12 años) | -0,462** (0,205) | -0,287 (0,229) | -0,286** (0,141) | -0,344** (0,162) |
| Hs. cuidados (0 a 12 años) | 0,071** (0,031) | 0,055* (0,029) | -0,001 (0,023) | 0,023 (0,023) |
| Resto trabajo no remunerado (hs) | -0,029*** (0,011) | 0,002 (0,012) | -0,029*** (0,011) | -0,001 (0,011) |
| Asalariado privado | | 0,130*** (0,047) | | -0,077 (0,050) |
| Tiempo parcial | | -0,018 (0,067) | | 0,075 (0,057) |
| Multiempleo | | 0,028 (0,073) | | 0,046 (0,063) |
| Transporte colectivo | | 0,607*** (0,056) | | 0,685*** (0,056) |
| Transporte activo | | -0,307*** (0,060) | | -0,215*** (0,064) |
| Otro medio transporte | | 0,081 (0,111) | | 0,299* (0,181) |
| Constant | 0,483*** (0,153) | 0,609*** (0,161) | 0,665*** (0,165) | 0,509*** (0,181) |
| Observaciones | 1108 | 908 | 991 | 803 |
| R ² | 0,040 | 0,213 | 0,053 | 0,281 |

Standard errors in parentheses

* $p < 0,1$, ** $p < 0,05$, *** $p < 0,01$

A.4. Funciones de densidad de Kernel - parejas

Figura A1: Distribución del tiempo de desplazamiento, mercado laboral total y trabajo no remunerado según el género -parejas (2013).

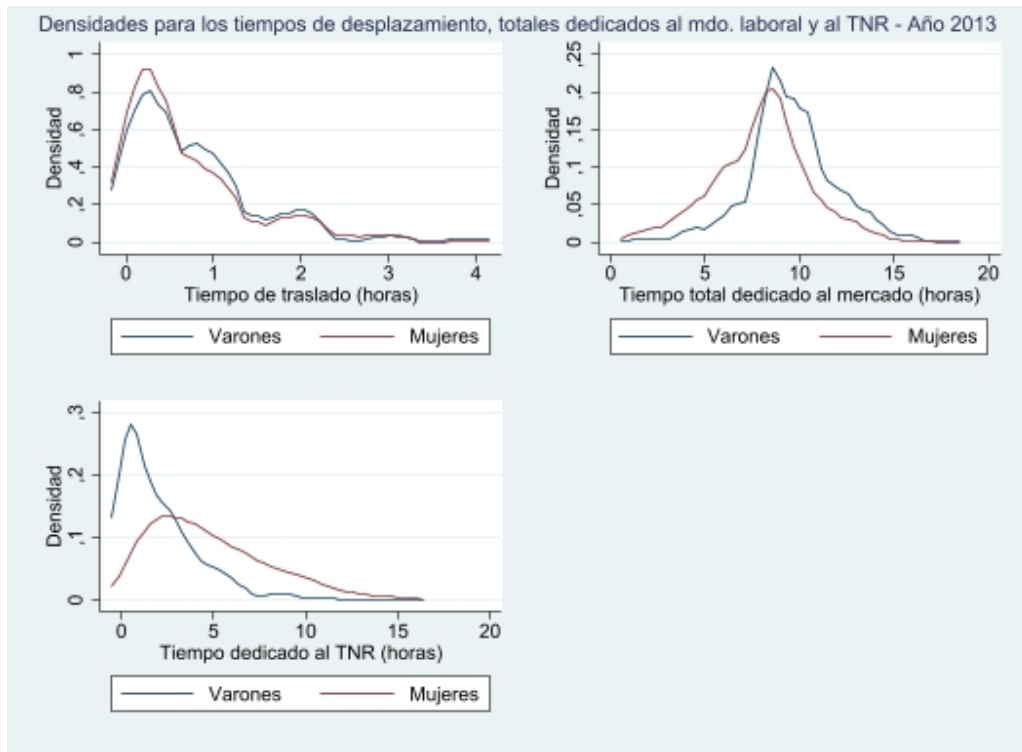
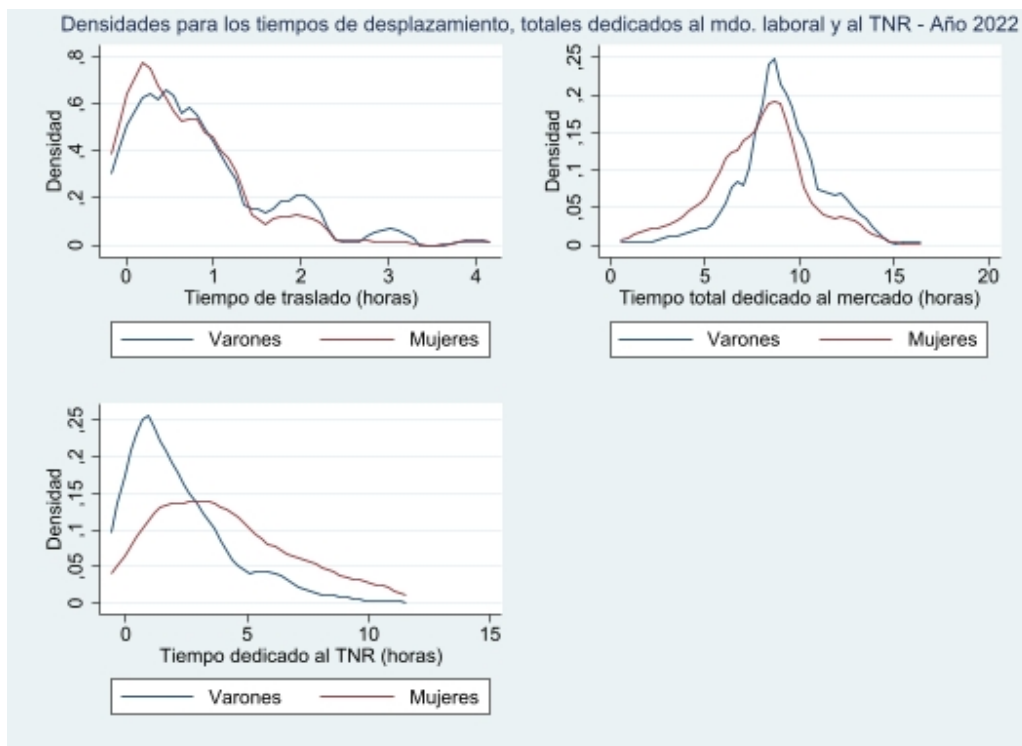


Figura A2: Distribución del tiempo de desplazamiento, mercado laboral total y trabajo no remunerado según el género -parejas (2022).



A.5. Pruebas de robustez

Cuadro A7: Pruebas de robustez (Año 2013)

| | Original | Edad central | Log tiempo | A. Privado |
|-----------------------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| Mujer | -0,063** (0,030) | -0,033 (0,036) | -0,045*** (0,014) | -0,067** (0,029) |
| Ingreso del hogar (log) | -0,004 (0,024) | -0,029 (0,030) | -0,004 (0,011) | 0,010 (0,023) |
| Trabajo remunerado (hs) | 0,007 (0,006) | 0,007 (0,007) | 0,002 (0,003) | 0,006 (0,006) |
| Edad (15 a 29 años) | -0,043 (0,040) | | -0,019 (0,018) | -0,030 (0,037) |
| Edad (30 a 49 años) | 0,029 (0,034) | | 0,018 (0,016) | 0,036 (0,033) |
| Montevideo | -0,010 (0,029) | 0,033 (0,034) | 0,012 (0,013) | -0,002 (0,028) |
| Educación secundaria | -0,058 (0,036) | -0,084* (0,044) | -0,029* (0,017) | -0,056 (0,035) |
| Educación terciaria | -0,061 (0,046) | -0,073 (0,055) | -0,019 (0,021) | -0,065 (0,044) |
| Hs. traslado c.educ (0 a 12 años) | -0,095* (0,057) | -0,081 (0,061) | -0,039* (0,023) | -0,086 (0,055) |
| Hs. cuidados (0 a 12 años) | 0,011 (0,011) | 0,013 (0,013) | 0,002 (0,005) | 0,005 (0,011) |
| Resto trabajo no remunerado (hs) | -0,016** (0,007) | -0,022*** (0,008) | | -0,016** (0,007) |
| Asalariado privado | 0,020 (0,028) | -0,000 (0,033) | 0,006 (0,013) | |
| Tiempo parcial | 0,050 (0,038) | 0,015 (0,048) | 0,027 (0,018) | 0,047 (0,037) |
| Multiempleo | 0,030 (0,042) | 0,001 (0,048) | 0,019 (0,020) | 0,024 (0,042) |
| Transporte colectivo | 0,826*** (0,033) | 0,794*** (0,040) | 0,395*** (0,015) | 0,828*** (0,032) |
| Transporte Activo | -0,197*** (0,035) | -0,228*** (0,042) | -0,119*** (0,016) | -0,183*** (0,034) |
| Otro medio transporte | 0,580*** (0,086) | 0,590*** (0,097) | 0,307*** (0,039) | 0,565*** (0,083) |
| Resto_TNR_aj | | | -0,006* (0,003) | |
| Constant | 0,743*** (0,260) | 1,052*** (0,321) | 0,545*** (0,121) | 0,615** (0,247) |
| Observaciones | 2426 | 1707 | 2469 | 2558 |
| R ² | 0,305 | 0,302 | 0,329 | 0,303 |

Errores estándar en paréntesis

* $p < 0,10$, ** $p < 0,05$, *** $p < 0,01$

Cuadro A8: Pruebas de robustez (Año 2022)

| | Original | Edad central | Log tiempo | A. Privado |
|-----------------------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| Mujer | -0,074** (0,035) | -0,049 (0,040) | -0,043*** (0,017) | -0,073** (0,035) |
| Ingreso del hogar (log) | 0,010 (0,008) | 0,004 (0,010) | 0,004 (0,004) | 0,010 (0,008) |
| Trabajo remunerado (hs) | 0,018** (0,007) | 0,014 (0,009) | 0,010*** (0,003) | 0,017** (0,007) |
| Edad (15 a 29 años) | -0,066 (0,046) | | -0,019 (0,022) | -0,059 (0,046) |
| Edad (30 a 49 años) | -0,035 (0,039) | | -0,005 (0,019) | -0,034 (0,039) |
| Montevideo | 0,040 (0,034) | 0,049 (0,039) | 0,042** (0,016) | 0,042 (0,034) |
| Educación secundaria | -0,091* (0,053) | -0,170*** (0,062) | -0,040 (0,025) | -0,089* (0,053) |
| Educación terciaria | -0,060 (0,056) | -0,141** (0,065) | -0,014 (0,027) | -0,065 (0,056) |
| Hs. traslado c.educ (0 a 12 años) | -0,326** (0,133) | -0,272* (0,141) | -0,040 (0,061) | -0,325** (0,133) |
| Hs. cuidados (0 a 12 años) | 0,038** (0,018) | 0,022 (0,019) | 0,006 (0,007) | 0,037** (0,018) |
| Resto trabajo no remunerado (hs) | -0,001 (0,008) | -0,002 (0,009) | | -0,001 (0,008) |
| Asalariado privado | 0,037 (0,034) | 0,017 (0,039) | 0,024 (0,016) | |
| Tiempo parcial | 0,028 (0,043) | 0,044 (0,050) | 0,025 (0,021) | 0,023 (0,043) |
| Multiempleo | 0,035 (0,048) | 0,005 (0,054) | 0,015 (0,023) | 0,034 (0,048) |
| Transporte colectivo | 0,642*** (0,039) | 0,598*** (0,045) | 0,288*** (0,019) | 0,645*** (0,039) |
| Transporte activo | -0,275*** (0,044) | -0,276*** (0,050) | -0,160*** (0,021) | -0,276*** (0,044) |
| Otro medio transporte | 0,157* (0,093) | 0,191* (0,106) | 0,067 (0,045) | 0,159* (0,093) |
| Resto_TNR_aj | | | 0,004 (0,003) | |
| Constant | 0,600*** (0,119) | 0,736*** (0,140) | 0,421*** (0,057) | 0,626*** (0,117) |
| Observations | 1711 | 1261 | 1747 | 1713 |

Errores estándar en paréntesis

* $p < 0,10$, ** $p < 0,05$, *** $p < 0,01$