

Características del tiempo de transporte EN PERÚ

NIKITA CÉSPEDES*

Este artículo presenta las características del tiempo de transporte en Perú según la Encuesta Nacional de Uso del Tiempo de 2010 y 2024. Se observa un aumento significativo en los tiempos de traslado, especialmente en áreas urbanas y entre mujeres. Lima Metropolitana registra los mayores valores, en particular en su zona norte. Además, una proporción importante de trabajadores dedica más de dos horas diarias al transporte. El tiempo de viaje varía según edad, jornada laboral, nivel educativo y tipo de empleo.



* Especialista en investigación, Subgerencia de Investigación Económica del BCRP
nikita.cespedes@bcrp.gob.pe

INTRODUCCIÓN

El tiempo y el costo asociados al desplazamiento hacia el lugar de trabajo son factores determinantes en las decisiones de residencia y empleo de los hogares. Estos elementos influyen significativamente en la elección tanto del lugar donde se vive como del lugar donde se trabaja. En el contexto peruano, el tiempo de desplazamiento resulta particularmente elevado en comparación con el panorama internacional. Según el índice de tráfico TomTom, que recopila datos de tráfico en tiempo real a partir de información georreferenciada, Perú presenta algunos de los peores indicadores de congestión vehicular a nivel mundial. En 2024, Lima ocupó el primer lugar entre 501 ciudades analizadas en términos de tiempo perdido durante horas punta, con un promedio anual de 155 horas. Asimismo, Arequipa y Trujillo también se ubicaron entre las ciudades con peor desempeño en este *ranking*¹.

Según la *Encuesta Nacional de Uso del Tiempo* (ENUT) en 2024, el tiempo promedio de transporte entre el hogar y el trabajo (ida y vuelta) se estima en 1,33 horas de lunes a viernes, que registra una ligera disminución durante los fines de semana. Este valor representa un incremento del 57 por ciento respecto a 2010, cuando el tiempo promedio de desplazamiento era de 0,84 horas. Aunque la ENUT no identifica las causas específicas de este aumento, puede atribuirse al crecimiento demográfico de las ciudades, al limitado desarrollo de sistemas de transporte masivo y al creciente parque automotor. Este deterioro en las condiciones de movilidad es consistente con estadísticas internacionales que reflejan la crítica situación del tráfico vehicular en las principales ciudades del país. Por ejemplo, según el índice TomTom, varias ciudades peruanas se ubican entre las peores posiciones a nivel

mundial en indicadores como tiempo de viaje por kilómetro, porcentaje de congestión vehicular y horas perdidas durante las horas punta.

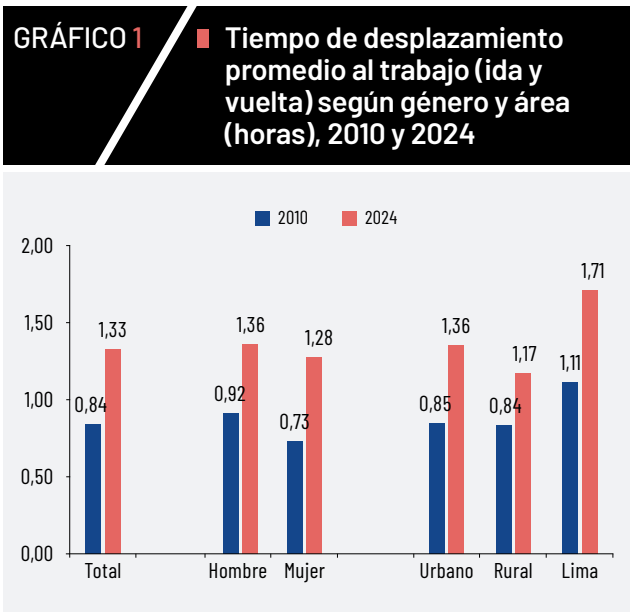
El tiempo de transporte es menor los fines de semana que en los días laborables. Sin embargo, destaca que su crecimiento ha sido más acelerado: pasó de 0,65 horas en 2010 a 1,22 horas en 2024, lo que representa un incremento del 88 por ciento (Cuadro 1). Este aspecto no ha sido estudiado por la literatura y debería ser contemplado con mayor detalle, por ejemplo, considerando como causas la posibilidad de mayores distancias recorridas durante los fines de semana o por la mayor congestión vehicular en estos días.

El aumento del tiempo de desplazamiento ha afectado de forma más pronunciada a las mujeres. Entre 2010 y 2024, su tiempo de transporte aumentó un 74 por ciento, cifra que superó el incremento observado en los hombres (49 por ciento). Aunque históricamente las mujeres registraban menores tiempos de traslado, este fuerte incremento sugiere que el deterioro de las condiciones de tráfico impacta de manera desproporcionada en su bienestar, que incluye los efectos negativos sobre la calidad de vida y el desempeño laboral documentados en la literatura especializada.

Finalmente, el crecimiento del tiempo de transporte fue más significativo en áreas urbanas, donde se registró un aumento del 60 por ciento entre 2010 y 2024, en comparación con un incremento del 40 por ciento en las zonas rurales. Esta diferencia puede explicarse por factores como el aumento en el costo de la vivienda, la expansión urbana y las deficiencias en el transporte público, que obligan a muchos trabajadores a residir cada vez más lejos de sus lugares de empleo, lo que normaliza desplazamientos prolongados, especialmente en las principales áreas metropolitanas.

	Lunes a viernes			Sábado y domingo		
	2010	2024	Var. %	2010	2024	Var. %
Hombre	0,92	1,36	48,8***	0,67	1,26	87,9***
Mujer	0,73	1,28	73,9***	0,62	1,17	89,3***
Urbano	0,85	1,36	60,2***	0,62	1,23	97,1***
Rural	0,84	1,17	40,1***	0,72	1,19	65,8***
Total	0,84	1,33	57,3***	0,65	1,22	88,2***

NOTA: SE CONSIDERA EL PROMEDIO DIARIO DE IDA Y REGRESO ENTRE LA VIVIENDA Y EL LUGAR DE TRABAJO. ESTOS CÁLCULOS SON EQUIVALENTES A LAS PUBLICACIONES DEL INEI. ESTA INSTITUCIÓN HA PUBLICADO QUE EL TIEMPO DE DESPLAZAMIENTO ES 1 HORA 19 MINUTOS (1.19), VALOR EQUIVALENTE A 1.33 HORAS.
***DIFERENCIA ESTADÍSTICAMENTE SIGNIFICATIVA MEDIANTE TEST T DE COMPARACIÓN DE MEDIAS.
FUENTE: ENUT (2010, 2024).



NOTA: SE CONSIDERA EL PROMEDIO DIARIO DE LUNES A VIERNES.
FUENTE: ENUT (2010, 2024).

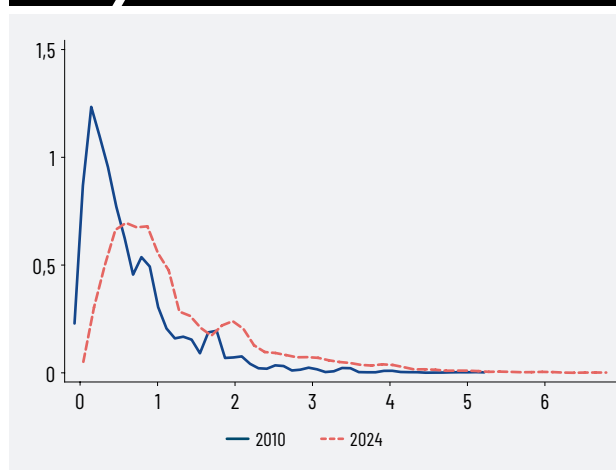
1 El índice TomTom constituye una fuente de información referencial, elaborada a partir de registros de tiempos de transporte capturados mediante GPS de los usuarios de la aplicación TomTom Go Navigation.

DISTRIBUCIÓN DEL TIEMPO DE TRANSPORTE

El tiempo de transporte varía según la distancia entre el lugar de residencia y el lugar de trabajo, siendo también destacable las diferencias que existen según aspectos relacionados con las características de los trabajadores y del tipo de empleo de estos.

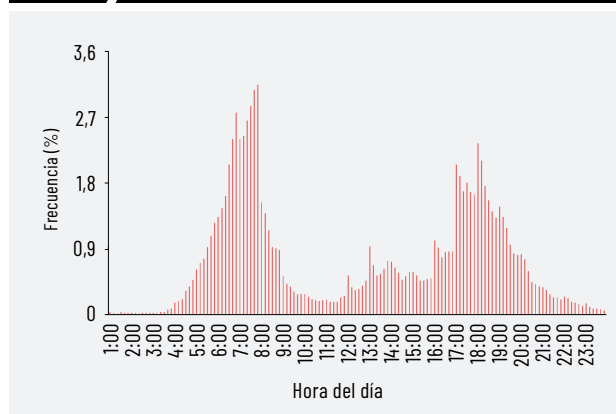
El Gráfico 2 evidencia una distribución bimodal del tiempo de transporte, lo que revela la existencia de un grupo considerable de personas con desplazamientos cercanos a las dos horas. Asimismo, se observa que un porcentaje significativo de la población enfrenta tiempos superiores a las dos horas, e incluso se registra un grupo reducido con desplazamientos mayores a tres horas. El análisis de la distribución entre 2010 y 2024 muestra que el incremento en la duración de los traslados afectó a la mayoría de la población, reflejando un aumento generalizado del tiempo que los trabajadores dedican a movilizarse hacia sus centros de trabajo.

GRÁFICO 2 ■ Distribución de frecuencia del tiempo de transporte en 2010 y 2024



NOTA: SE CONSIDERA EL PROMEDIO DIARIO DE LUNES A VIERNES.
FUENTE: ENUT (2010, 2024).

GRÁFICO 3 ■ Distribución del tiempo de transporte al trabajo según hora del día (En porcentaje de población mayor de 12 años)



NOTA: SE CONSIDERAN DATOS DE LUNES A VIERNES.
FUENTE: ENUT (2024).

TIEMPO DE TRANSPORTE DE IDA Y REGRESO AL TRABAJO

La distribución del tiempo de transporte según la hora del día permite identificar las diferencias entre el tiempo de ida al trabajo y el tiempo de retorno al hogar. Se observa una concentración del tiempo de ida alrededor de las 7:50 a.m. y del tiempo de regreso cerca de las 6:00 p.m. Esta distribución es similar entre hombres y mujeres, así como entre áreas urbanas y rurales.

En promedio, el tiempo de ida es menor que el de regreso: el tiempo de ida es de 0,62 horas, mientras que el de regreso asciende a 0,74 horas. Esta diferencia también es evidente en el gráfico anterior, ya que existe una alta concentración de desplazamientos por la mañana, mientras que los regresos son más dispersos, lo que prolonga el tiempo de transporte. Esto sugiere que, aunque la congestión vehicular es mayor en las mañanas, la dispersión de horarios en la tarde genera un tiempo de traslado más largo.

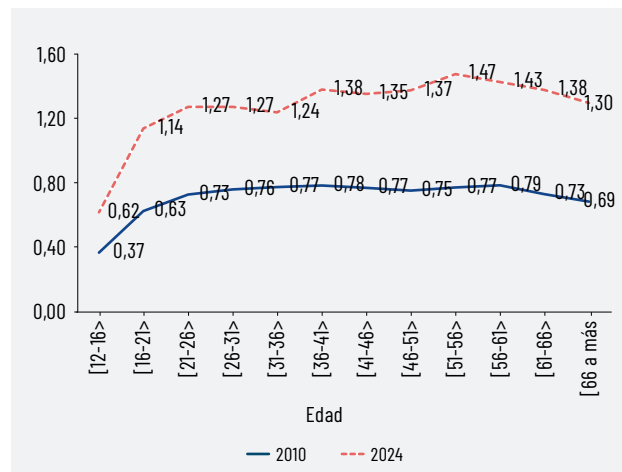
EDAD

El tiempo de desplazamiento varía según la edad de los trabajadores, siguiendo una forma de U invertida. En general, los trabajadores de mediana edad (entre 21 y 60 años) presentan tiempos de desplazamiento más largos que los trabajadores más jóvenes o de mayor edad. En particular, las personas de entre 30 y 45 años recorren las distancias más largas, mientras que el tiempo de transporte tiende a disminuir a medida que los trabajadores se acercan a la jubilación (Gráfico 4).

ÁREAS GEOGRÁFICAS

El tiempo de transporte está altamente correlacionado con el tamaño de las ciudades. En los centros urbanos de mayor tamaño, los desplazamientos tienden a ser más prolongados debido a factores como la congestión vehicular y las mayores distancias entre el lugar de residencia y el lugar de trabajo. En el contexto peruano,

GRÁFICO 4 ■ Tiempo de transporte según edad (horas)



NOTA: SE CONSIDERA EL PROMEDIO DIARIO DE LUNES A VIERNES.
FUENTE: ENUT (2010, 2024).

no, caracterizado por la baja eficiencia del transporte público y la alta densidad poblacional, los tiempos de transporte son elevados en las áreas urbanas, especialmente en Lima Metropolitana. De acuerdo con la ENUT (2024), Lima reporta un tiempo promedio de transporte de 1,7 horas, el más alto del país (Gráfico 5).

Los altos tiempos de desplazamiento no son exclusivos de Lima Metropolitana. Algunas regiones de la costa, como Lambayeque, Tacna y Arequipa, también presentan tiempos elevados (Gráfico 6). Al desagregar los datos por distritos dentro de Lima y Callao, se observa una marcada heterogeneidad en los tiempos de desplazamiento, reflejo de la elevada movilidad interdistrital, ya que muchos trabajadores residen en distritos distintos de aquellos donde se localizan sus

empleos. Por ejemplo, distritos periféricos como Santa Rosa, Mi Perú y Ancón presentan tiempos promedios superiores a 2,9 horas, muy por encima del promedio metropolitano de 1,7.

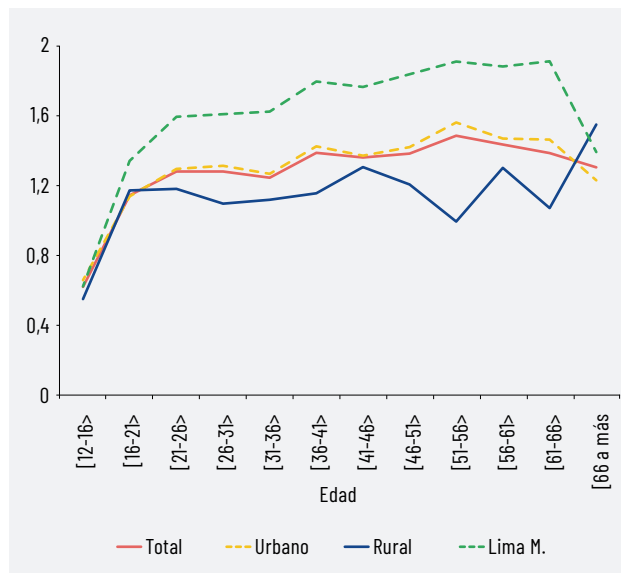
GÉNERO

El tiempo de desplazamiento hacia el trabajo es, en promedio, mayor entre los hombres, una tendencia ampliamente documentada a nivel internacional. En el caso de Perú, los datos de la ENUT (2024) indican que el tiempo promedio de transporte es de 1,36 horas para los hombres y de 1,28 horas para las mujeres. Esta diferencia, conocida como brecha en el tiempo de transporte por género, ha sido ampliamente analizada en investigaciones que destacan cómo los roles de género, las responsabilidades domésticas y las dinámicas del mercado laboral influyen de manera diferenciada en los patrones de movilidad de hombres y mujeres. Asimismo, diversos estudios han mostrado que la brecha en el tiempo de transporte por género está estrechamente vinculada con la menor distancia promedio que recorren las mujeres para llegar al trabajo (viven más cerca de su centro de labores). Este fenómeno, conocido como brecha femenina en la distancia al empleo, es otra de las desigualdades entre hombres y mujeres tanto en el ámbito doméstico como en el mercado laboral.

La brecha en el tiempo de transporte por género varía a lo largo del ciclo de vida. Según los datos de la ENUT 2024, esta brecha se amplía entre los 36 y 55 años, especialmente en áreas urbanas, como se muestra en el Gráfico 7. Este patrón coincide con una etapa en la que muchas mujeres tienen hijos en edad escolar, lo cual podría explicar parte de las diferencias observadas en los tiempos de desplazamiento.

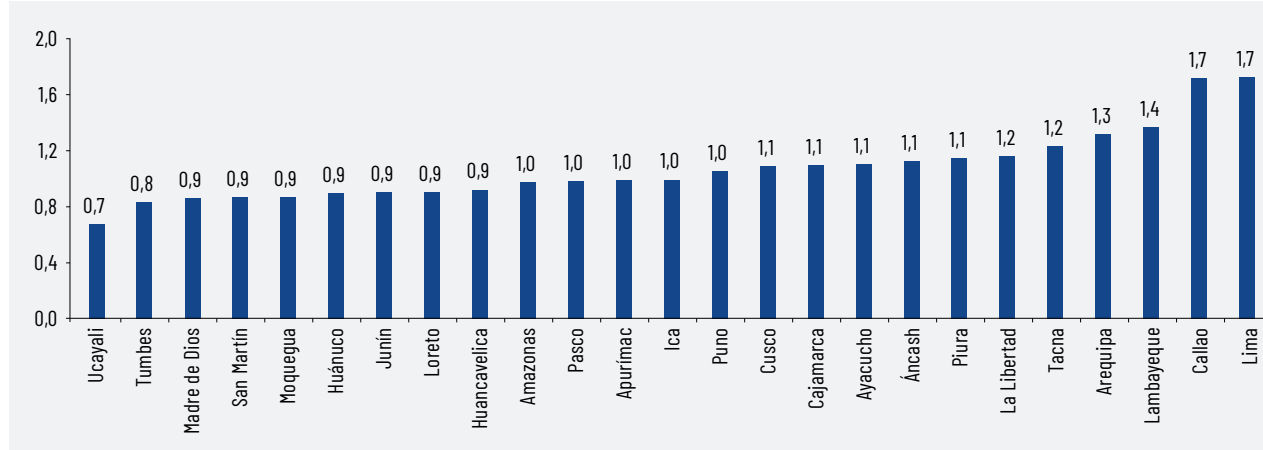
Aunque el tiempo de transporte continúa siendo mayor entre los hombres, el crecimiento del tiempo de desplazamiento ha sido mayor entre las mujeres, lo

GRÁFICO 5 ■ Tiempo de transporte según área geográfica (horas)



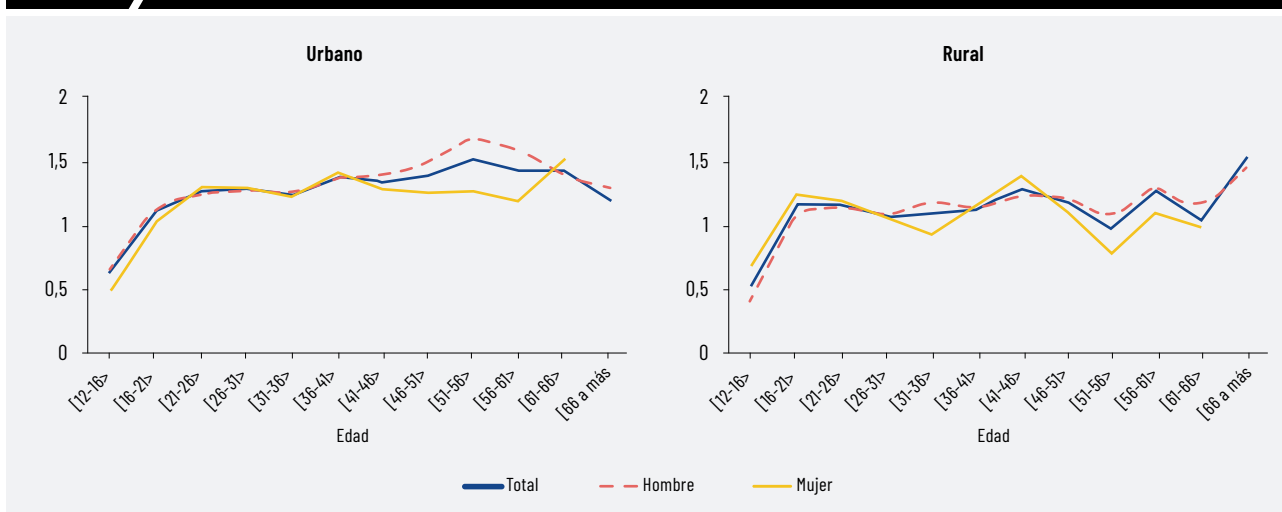
NOTA: SE CONSIDERA EL PROMEDIO DIARIO DE LUNES A VIERNES.
FUENTE: ENUT (2024).

GRÁFICO 6 ■ Tiempo de transporte según regiones (horas)



NOTA: SE CONSIDERA EL PROMEDIO DIARIO DE LUNES A VIERNES.
FUENTE: ENUT (2024).

GRÁFICO 7 ■ Tiempo de transporte según género, edad y área geográfica



NOTA: SE CONSIDERA EL PROMEDIO DIARIO DE LUNES A VIERNES.
FUENTE: ENUT (2024).

que sugiere una reducción de la brecha en el tiempo de transporte por género entre 2010 y 2024. Con esta consideración, la reducción de la brecha de género en el transporte puede atribuirse, en parte, a los cambios en la participación laboral de las mujeres. Se puede plantear, por ejemplo, que el incremento de la inserción femenina en el mercado laboral ha generado una mayor demanda de transporte, así como una diversificación de los motivos de viaje, que ya no se limitan a tareas domésticas o de cuidado.

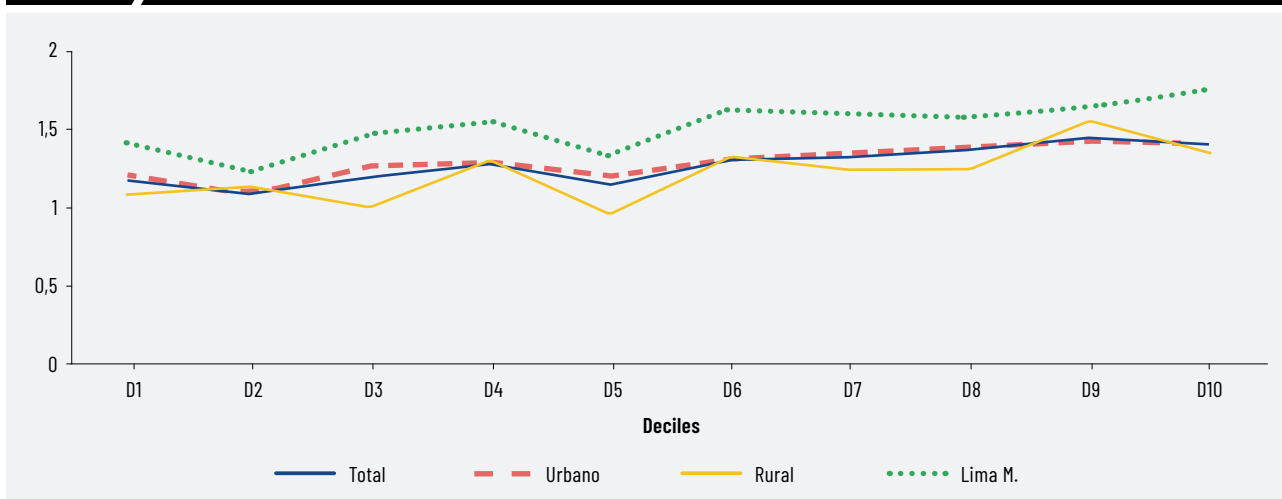
INGRESO Y TIEMPO DE TRANSPORTE

El ingreso presenta una relación compleja con el tiempo de transporte. Al controlar por las horas trabajadas, el ingreso per cápita muestra una correlación positiva con la duración del desplazamiento. En este sentido, los empleos mejor remunerados pueden compensar

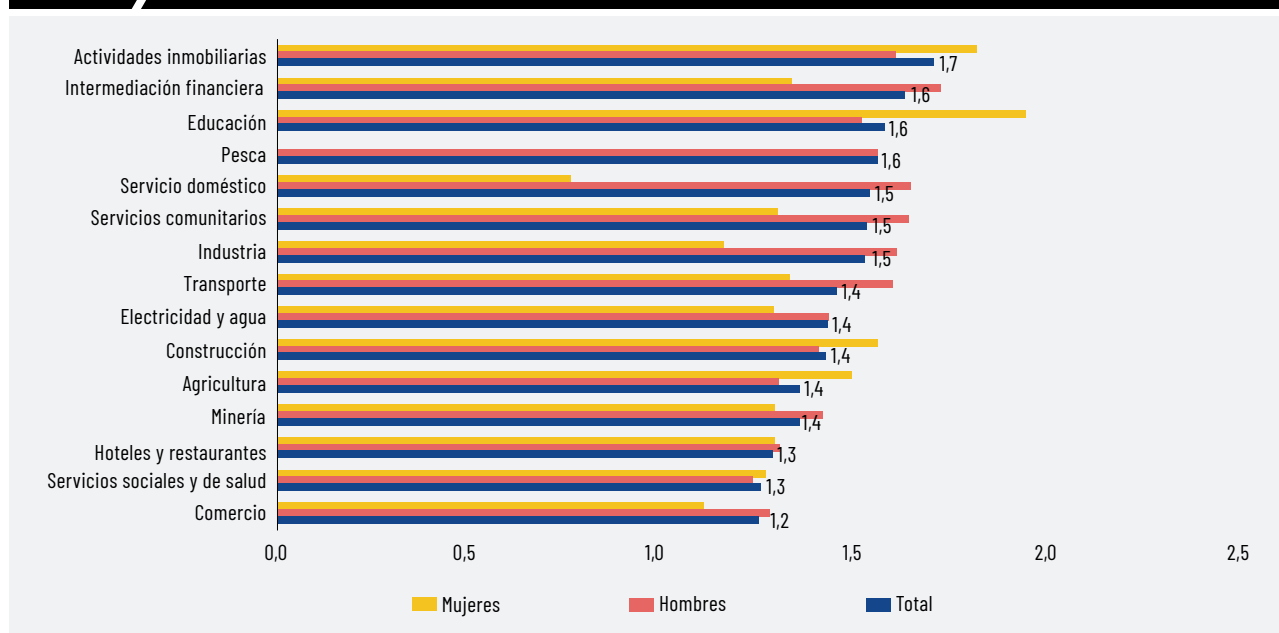
los tiempos de transporte más extensos. El Gráfico 8 ilustra la relación entre el tiempo de transporte y los deciles de ingreso por hora.

La literatura señala que la relación entre el tiempo de desplazamiento y los ingresos laborales depende de múltiples factores, como la ubicación geográfica, el sector económico y las circunstancias individuales. En general, los empleos de mayor remuneración tienden a implicar desplazamientos más largos, ya que suelen ubicarse en distritos comerciales o zonas especializadas, alejadas de áreas residenciales más asequibles. No obstante, los mayores ingresos también permiten a los trabajadores residir más cerca de sus lugares de empleo o en zonas con mejor conectividad, lo que reduce los tiempos de traslado.

GRÁFICO 8 ■ Tiempo de transporte según deciles de ingreso y área geográfica



FUENTE: ENUT (2024).
NOTA: SE CONSIDERA EL PROMEDIO DIARIO DE LUNES A VIERNES.

GRÁFICO 9 ■ Tiempo de transporte según sector económico y género (horas)

NOTA: SE CONSIDERA EL PROMEDIO DIARIO DE LUNES A VIERNES.

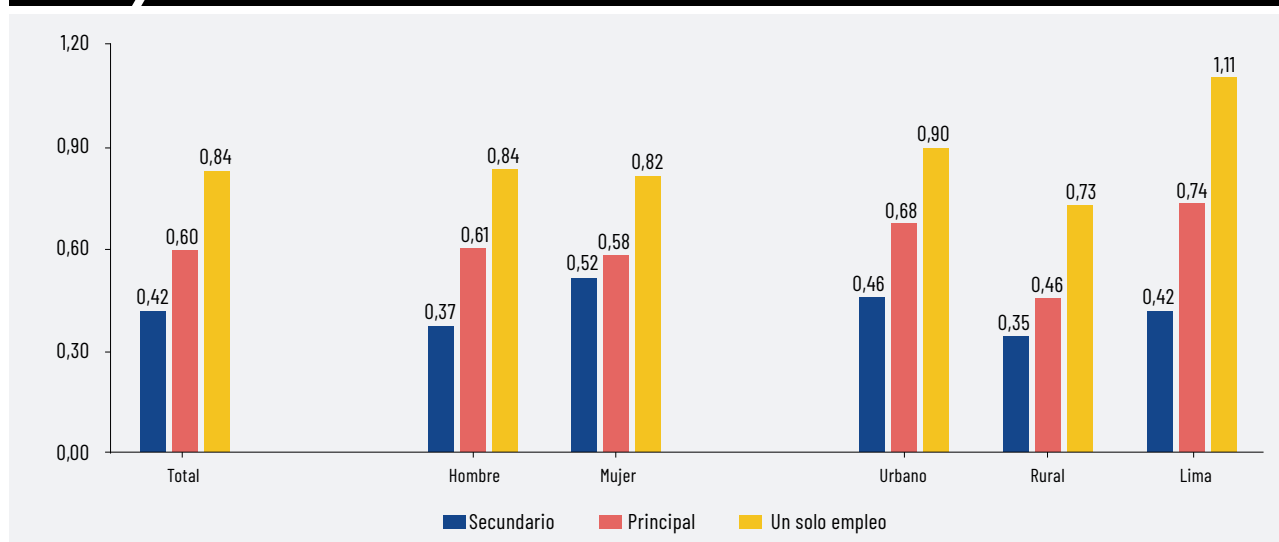
FUENTE: ENUT (2024).

SECTOR ECONÓMICO

El tiempo de transporte hacia el trabajo varía significativamente, según el sector económico de empleo. Los trabajadores en actividades inmobiliarias, intermediación financiera y educación reportan los mayores tiempos de desplazamiento (Gráfico 9). En los sectores de educación y pesca, al desagregar los datos por área de residencia, se observa que los mayores tiempos de transporte se registran en zonas rurales. El análisis por género revela diferencias relevantes: en las actividades inmobiliarias y en el sector educación, las

mujeres presentan tiempos de transporte superiores a los de los hombres.

En general, el tiempo de desplazamiento está estrechamente vinculado con el sector económico en el que se desempeñan las personas, dado que las distintas actividades tienden a concentrarse en áreas geográficas específicas. Los sectores basados en el conocimiento, como la intermediación financiera y la tecnología, suelen ubicarse en distritos empresariales urbanos, lo que implica que muchos trabajadores deban realizar trayectos más largos desde zonas

GRÁFICO 10 ■ Tiempo de transporte según empleo principal y secundario

NOTA: SE CONSIDERA EL PROMEDIO DIARIO DE LUNES A VIERNES. PARA LOS TRABAJADORES CON DOS EMPLEOS EL TIEMPO DE TRANSPORTE SE DESAGREGA SEGÚN EL EMPLEO PRICIPAL Y SECUNDARIO.

FUENTE: ENUT (2010).

suburbanas o rurales. En el caso de la manufactura, las plantas productivas se localizan con frecuencia en zonas industriales que, por lo general, se encuentran alejadas de las residencias de los trabajadores, lo que incrementa el tiempo de transporte. Por el contrario, en la agricultura, la proximidad entre el lugar de trabajo y la residencia de los trabajadores se traduce en menores tiempos de traslado. De manera similar, en sectores como comercio, hoteles y servicios sociales, los empleos tienden a estar ubicados cerca de las zonas residenciales, lo que se refleja en desplazamientos relativamente más cortos. En conjunto, los datos sugieren que el tiempo de transporte está fuertemente determinado por la naturaleza y localización de la actividad económica.

Asimismo, el tiempo de desplazamiento es mayor entre los trabajadores con mayores niveles de ingreso, lo cual se correlaciona con el empleo formal, el trabajo en empresas de gran tamaño y un mayor nivel educativo.

MULTIEMPLEO Y TIEMPO DE TRANSPORTE

El tiempo de transporte varía entre los trabajadores según la cantidad de empleos que poseen. En 2010, aquellos con dos empleos registran un tiempo de transporte total de 1,02 horas, superior al de los trabajadores con un solo empleo (0,84 horas). En términos relativos, el tiempo de transporte asociado al segundo empleo representa el 41 por ciento del tiempo de transporte total. Este resultado sugiere que los hogares adoptan estrategias al seleccionar un segundo empleo, priorizando su proximidad al primer empleo o al domicilio, con el fin de reducir los tiempos de desplazamiento en comparación con el empleo principal. Considerando la evidencia internacional, el mayor tiempo de transporte entre los trabajadores con dos empleos, en relación con aquellos que tienen uno solo, podría impactar negativamente en su bienestar y productividad.

Un aspecto relevante es que el tiempo de transporte hacia el segundo empleo es mayor en las mujeres (0,52 horas) que en los hombres (0,37 horas). Este patrón difiere de la tendencia general observada a nivel internacional, donde los hombres suelen registrar tiempos de transporte más elevados que las mujeres. La excepción en el caso del segundo empleo sugiere una posible fuente adicional de desigualdad de género en el mercado laboral, la cual debería ser analizada con mayor profundidad.

COMENTARIOS FINALES

El tiempo de desplazamiento entre el hogar y el trabajo en el Perú se encuentra entre los más altos a nivel mundial. Esta situación es resultado de una combinación de factores estructurales, entre los que destacan la ineficiencia de los sistemas de transporte público, la escasa y deficiente planificación urbana, que tiende a ubicar los centros de empleo lejos de las zonas



El tiempo de desplazamiento hacia el trabajo es, en promedio, mayor entre los hombres, una tendencia ampliamente documentada a nivel internacional. En el caso de **Perú, los datos de la ENUT (2024) indican que el tiempo promedio de transporte es de 1,36 horas para los hombres y de 1,28 horas para las mujeres.**



residenciales, y el acelerado crecimiento del parque automotor.

Entre 2010 y 2024, el tiempo promedio de transporte se ha incrementado en 57 por ciento. Una de las principales características observadas es que los tiempos de transporte más elevados se concentran en zonas urbanas específicas, especialmente en distritos periféricos alejados de los centros de generación de empleo. Asimismo, se evidencia que los trabajadores con empleos mejor remunerados enfrentan tiempos de transporte más extensos como parte del costo asociado a acceder a estos puestos de trabajo.

En el contexto peruano, los estudios sobre el tiempo de transporte son aún limitados, lo que subraya la necesidad de desarrollar una agenda de investigación más amplia sobre este tema. Dado el aumento sustantivo del tiempo de desplazamiento observado, resulta relevante analizar sus efectos tanto a nivel individual —por ejemplo, en la salud, el bienestar y la productividad de los trabajadores— como a nivel macroeconómico, en términos de eficiencia de los sistemas de transporte y crecimiento económico.

REFERENCIAS

- **Encuesta Nacional de Uso de Tiempo (2010).** Principales Resultados. https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib0960/Libro.pdf
- **Encuesta Nacional de Uso de Tiempo (2024).** Principales Resultados. <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/7838198/6610655-encuesta-nacional-de-uso-del-tiempo-2024-principales-resultados.pdf>