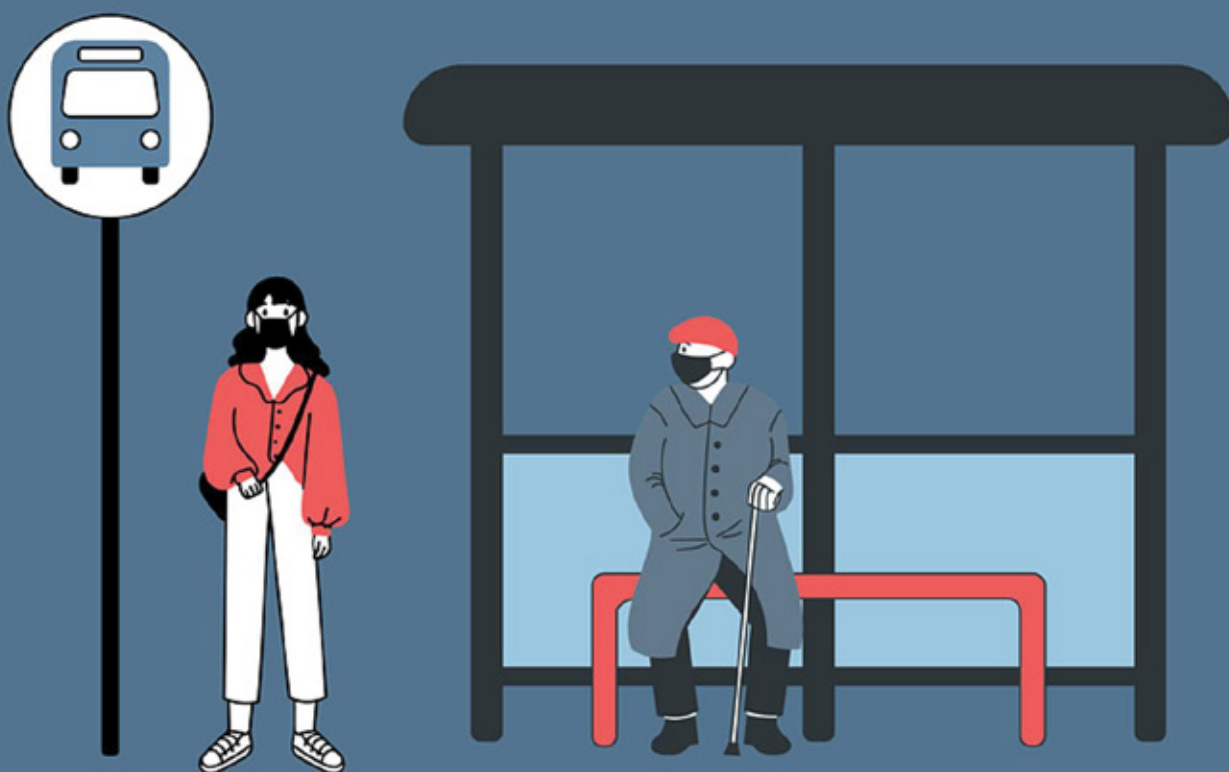


# LA RECUPERACIÓN DEL EMPLEO EN EL SECTOR TRANSPORTE

## UN VIAJE A MARCHA LENTA



Isabel Granada  
Álvaro A. Montoya  
Pier Saraceno

**Diciembre, 2022**



**Catalogación en la fuente proporcionada por la  
Biblioteca Felipe Herrera del  
Banco Interamericano de Desarrollo**

Granada, Isabel.

La recuperación del empleo en el sector transporte: un viaje a  
marcha lenta / Isabel Granada, Álvaro A. Montoya, Pier Saraceno.

p. cm. — (Monografía del BID ; 1064)

Incluye referencias bibliográficas.

1. Freight and freightage-Latin America. 2. Transportation-  
Passenger traffic-Latin America. 3. Carriers-Latin America. 4.  
Coronavirus infections-Economic aspects-Latin America. I.  
Altamirano, Álvaro J. II. Saraceno Pier. III. Banco Interamericano  
de Desarrollo. División de Transporte. IV. Título. V. Serie.  
IDB-MG-1064

Códigos JEL: L91, E24

Palabras clave: empleo, COVID-19, transporte

Copyright © [2022] Banco Interamericano de Desarrollo. Esta obra se encuentra sujeta a una licencia Creative Commons IGO 3.0 Reconocimiento-NoComercial-SinObrasDerivadas (CC-IGO 3.0 BY-NC-ND) (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/igo/legalcode>) y puede ser reproducida para cualquier uso no-comercial otorgando el reconocimiento respectivo al BID. No se permiten obras derivadas.

Cualquier disputa relacionada con el uso de las obras del BID que no pueda resolverse amistosamente se someterá a arbitraje de conformidad con las reglas de la CNUDMI (UNCITRAL). El uso del nombre del BID para cualquier fin distinto al reconocimiento respectivo y el uso del logotipo del BID, no están autorizados por esta licencia CC-IGO y requieren de un acuerdo de licencia adicional.

Note que el enlace URL incluye términos y condiciones adicionales de esta licencia.

Las opiniones expresadas en esta publicación son de los autores y no necesariamente reflejan el punto de vista del Banco Interamericano de Desarrollo, de su Directorio Ejecutivo ni de los países que representa.



# CONTENIDOS

## PARTE 1

INTRODUCCIÓN .....	4
--------------------	---

## PARTE 2

COVID-19, UNA CRISIS SIN PRECEDENTES .....	8
--	---

## PARTE 3

RECUPERACIÓN REGIONAL DEL EMPLEO EN TRANSPORTE Y ALMACENAMIENTO .....	12
---	----

## PARTE 4

FICHAS PAÍS.....	26
------------------	----

## PARTE 5

¿UNA NUEVA REALIDAD? ¿O UN RETORNO GRADUAL A LO ANTERIOR? .....	42
---	----

## PARTE 6

CONSIDERACIONES FINALES .....	48
-------------------------------	----

ANEXOS .....	52
--------------	----

REFERENCIAS .....	54
-------------------	----



## PARTE 1

# Introducción

La pandemia del Covid-19 expuso de manifiesto la importancia de las cadenas de abastecimiento en un mundo globalizado. Hoy en día la mayoría de los países sufren fuertes tendencias inflacionarias vinculadas mayormente a interrupciones en las cadenas de suministro de bienes ([Reinhart & von Lucker, 2022](#)).

El alza generalizada de los precios es apenas uno de los efectos económicos de estas disrupciones logísticas. Otros ejemplos incluyen la reducción de inventarios, la carencia de productos de consumo, aumentos en los costos de producción asociados con pérdidas de competitividad en actividades comerciales, rupturas en las cadenas de valor, y mayores barreras para el desarrollo de las empresas de menor tamaño<sup>1</sup>.

En América Latina y el Caribe (ALC) el impacto de la crisis económica derivada de la pandemia fue particularmente agudo, con efectos para el sector de transporte que van más allá de los ámbitos productivos y laborales ([Yépez-García et al., 2022](#)). Dos años después del inicio de la crisis sanitaria que provocó medidas de distanciamiento social sin precedentes históricos, la recuperación de la actividad sectorial es ampliamente desconocida. Por ejemplo, se desconoce en qué medida los cambios comportamentales de movilidad de personas y de bienes asociados al distanciamiento sanitario persisten a la fecha. También existen vacíos de información relativos a la recuperación del volumen de empleo en el sector de transporte y almacenamiento, el desempeño de esta recuperación relativo a otros sectores de la economía, y sobre la existencia de

---

<sup>1</sup> Barbero & Guerrero (2017) proveen una visión detallada de la importancia de la logística para el funcionamiento competitivo e inclusivo de las economías.

efectos diferenciados de las distintas modalidades de transporte durante la crisis.

Para entender los factores asociados con la dinámica laboral actual en las empresas del sector, el documento se nutre de fuentes diversas. Estas fuentes incluyen estadísticas provenientes de encuestas de hogares y encuestas de empleo, estudios sectoriales recientes, y nuevas estadísticas documentando la dinámica de contratación de las empresas, la evolución de la vacancia inmobiliaria en centros urbanos, el volumen del desplazamiento a lugares de trabajo, y las políticas de distanciamiento social en respuesta a la pandemia.

El documento contiene las siguientes secciones. La primera esboza el carácter singular de la crisis económica heredada por la pandemia, destacando su impacto sobre el mercado laboral regional. La segunda sección explota estadísticas oficiales para dimensionar el proceso de recuperación del empleo regional en las actividades económicas del transporte y almacenamiento. La tercera sección resume, para 12 países, los principales resultados del estudio en cuanto al análisis de tendencias y estadísticas que describen el contexto laboral sectorial. La cuarta sección analiza el fenómeno del teletrabajo y el regreso de las personas a los centros laborales. Finalmente, la sección cinco resume los principales tópicos del estudio y plantea consideraciones sobre el escenario laboral a futuro.





## PARTE 2

# Covid-19, una crisis sin precedentes

La Gran Recesión de 2008-2009 fue la crisis económica y financiera más grave desde la Gran Depresión de la década de 1930, y es la referencia más reciente a la crisis actual del Covid-19. Esta recesión se propagó desde el sector financiero estadounidense a la economía real global, provocando una contracción del Producto Interno Bruto (PIB) mundial de 1,3% en 2009 (WB-WDI, 2022). Al contrario, la recesión de 2020, que provocó una caída del PIB mundial de 3,3%, fue inducida principalmente por el confinamiento social enfocado en reducir la rápida propagación de la pandemia del virus SARS-CoV-2.

El manual de estrategias de la recuperación económica heredado por la Gran Recesión, aunque útil para evitar una crisis más profunda, no fue suficiente para impedir la mayor pérdida de empleo registrada en la historia económica<sup>2</sup>. Esto ocurrió porque ambas recesiones afectaron de forma diferenciada a empresas y sectores. Por ejemplo, la crisis del Covid-19 afectó en forma desproporcionada a las empresas pequeñas y medianas, las cuales se concentran en sectores intensivos en contacto humano como el turismo y el comercio de cercanía. Además, la extensión del período de confinamiento impidió que las políticas de asistencia social se tradujeran en una recuperación simultánea del consumo

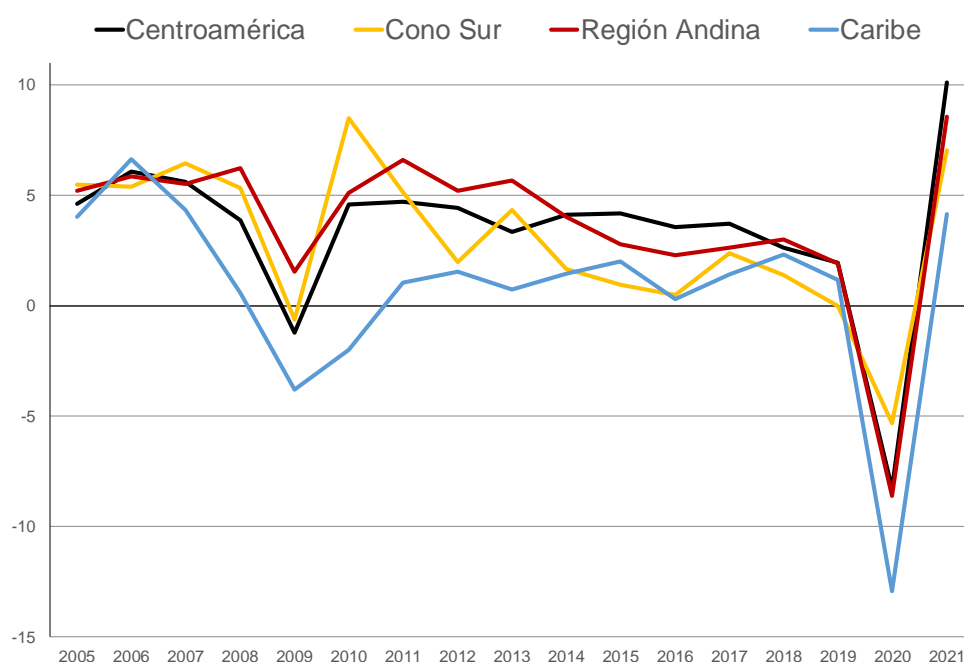
---

<sup>2</sup> La Organización Internacional del Trabajo (OIT) estimó para 2020 una pérdida de empleo global equivalente a 255 millones de trabajos a tiempo completo ([ILO, 2021](#)).

agregado. Luego, en la medida que la crisis sanitaria se agudizó, quedaron en evidencia las afectaciones a las cadenas de suministro global, y la caída de la demanda agregada fue complementada por escasez de productos y cuellos de botella comerciales, algunos que persisten a la fecha.

Como región, ALC experimentó la tasa de decrecimiento económico más elevada del mundo durante 2020 (FMI, 2021)<sup>3</sup>. Mientras la Gran Recesión afectó excesivamente a las economías de la región de mayores lazos comerciales con Estados Unidos, la crisis del Covid-19 afectó a los países de forma más homogénea (Gráfico 1). Adicionalmente, en ALC el impacto económico de la pandemia fue exacerbado debido a una mayor proporción de empleo informal, mayores tasas de cohabitación en los hogares, menor disponibilidad inicial de vacunas, y sistemas de protección social menos desarrollados.

Gráfico 1. Subregiones de ALC: Crecimiento del PIB real (% anual)

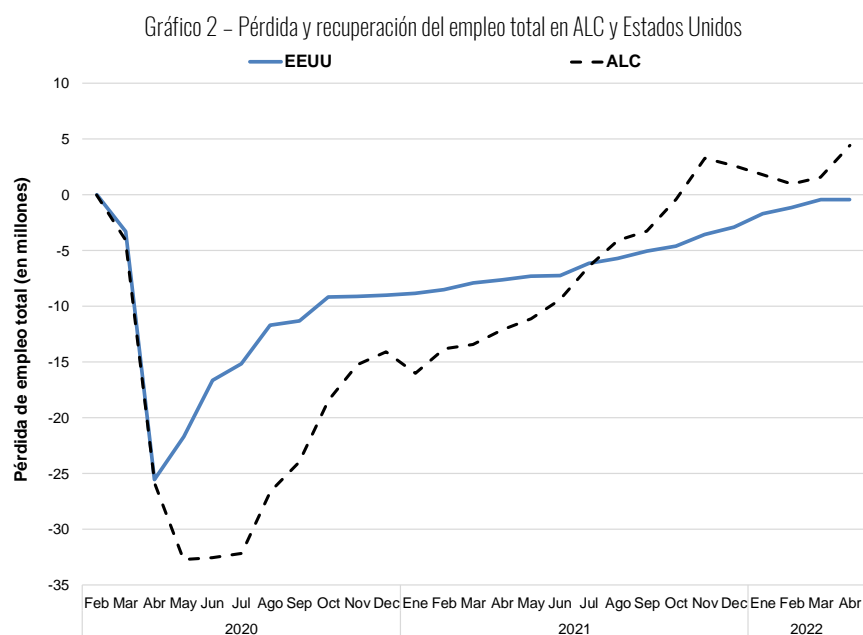


Fuente: Elaboración propia con datos del [Banco Mundial](#).

<sup>3</sup> Una caída de 7%, seguida por la Euro Zona con -6.3% (FMI, 2021).

En materia laboral, la pandemia del Covid-19 también fue una crisis sin precedentes. Entre abril y agosto de 2020 la región perdió más de 30 millones de plazas de trabajo, afectando desproporcionadamente a trabajadores del sector informal y a las mujeres (BID, 2021; Azuara et al., 2021). A partir de este valle, a la región le tomó dos años recuperar los niveles de ocupación pre-pandemia. En este sentido, el Gráfico 2 contrasta la pérdida y recuperación del empleo total en ALC y Estados Unidos; mostrando una recuperación en forma de V aguda para Estados Unidos y una V más prolongada para la región<sup>4</sup>.

Para la mayoría de los países, la recuperación total del empleo perdido durante 2020 está bien documentada. Sitios como el [Observatorio Laboral Covid-19](#) actualizan periódicamente el estado actual del empleo regional en diversas dimensiones. La caracterización sectorial del empleo, sin embargo, es aún deficitaria. En este contexto, el resto del documento pretende llenar lagunas de información específicas a la caracterización y el proceso de recuperación del empleo para el sector de Transporte y Almacenamiento en ALC.



Fuente: Observatorio Laboral Covid-19 (OBSLAB-BID) y Oficina de Estadísticas Laborales de Estados Unidos (BLS en inglés).

<sup>4</sup> El impacto prolongado de la crisis, y desproporcionado sobre los segmentos más vulnerables de la población, da argumento a políticas enfocadas en inversión de infraestructura como ejes de la recuperación económica (Yépez-García et al., 2022). La inversión en infraestructura no solo genera empleos en el corto plazo, sino también recrea oportunidades económicas locales, con efectos de multiplicadores que se extienden en el tiempo y a través de geografías conexas. Sobre este respecto, el recuadro A1 en anexos reflexiona sobre las tendencias de inversión y la generación de empleo en la construcción de infraestructura económica para una muestra de países latinoamericanos.



## PARTE 3

# Recuperación regional del empleo en transporte y almacenamiento

El sector de transporte fue una de las actividades más afectadas por las medidas de distanciamiento social impuestas durante los primeros meses de la pandemia. Subsectores como el transporte público fueron subutilizados por períodos prolongados mientras las personas se aislaban en sus hogares. Aunque la ocupación global ya recuperó sus niveles pre-pandemia en la mayoría de los países (de acuerdo con datos del Observatorio Laboral del BID), aún se desconocen los niveles actuales de ocupación sectorial<sup>5</sup>. En este sentido, el resto del documento dimensiona la recuperación del empleo sectorial y subsectorial en 12 países de la región.

La selección de países se basó en dos criterios. Por un lado, era necesario contar con encuestas laborales o de hogares recientes, que permitieran comparar la ocupación sectorial antes, durante, y después del auge de la pandemia en la región. En segundo lugar, con el fin del entender la composición del empleo sectorial era necesario desagregar la ocupación sectorial en Divisiones (2

---

<sup>5</sup> Para los propósitos de este documento la ocupación 'sectorial' se refiere al empleo en la rama de transporte y almacenamiento (Sección H en la 4ta revisión de la CIIU de las Naciones Unidas).

dígitos), Grupos (3 dígitos), y Clases (4 dígitos) del CIIU<sup>6</sup>. Los 12 países que actualmente cumplen ambas condiciones (con base en microdatos oficiales públicos) son: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Guatemala, México, Perú, y Uruguay<sup>7</sup>.

En estas economías, durante los últimos dos años y medio el empleo en la industria de transporte y almacenamiento mostró patrones similares de caída y recuperación a los observados en el resto de las industrias (Gráfico 3)<sup>8</sup>. Es decir, la pérdida relativa de trabajos en la actividad de transporte se dio con la misma intensidad que en el resto de la economía, y su recuperación ha seguido el mismo patrón y velocidad que el resto de las industrias.

En comparación con el empleo observado en febrero de 2020, la mayoría de los países observó caídas pronunciadas en la ocupación sectorial a partir de marzo y abril del mismo año, alcanzando valles de pérdida de empleo durante el segundo y tercer trimestre (abril-agosto de 2020). Posteriormente, la recuperación que comenzó a fines de 2020 tuvo un mayor impulso a partir del segundo trimestre de 2021 en la medida que la población era vacunada y las medidas de rigurosidad de las políticas de distanciamiento social se flexibilizaban.

La recuperación total del empleo sectorial, es decir, cuando finalmente se alcanzan los niveles de ocupación de febrero de 2020 se da a partir de 2022. En países como Argentina, Bolivia, Ecuador, Perú, y Uruguay, la recuperación total del empleo sectorial se observó desde fines de 2021.

La dinámica laboral del sector de transporte en cada país responde principalmente a la composición relativa del empleo sub-sectorial. Es decir, la importancia de cada subdivisión del empleo en la rama del transporte varía en cada país, y, por lo tanto, las afectaciones de los shocks económicos son también determinados por esa importancia relativa. Por ejemplo, en países como El Salvador o Ecuador, donde el transporte ferroviario es limitado o inexistente, las encuestas de empleo no revelan pérdidas de empleo en esa sub-actividad. En la misma línea, el impacto esperado en empleos del transporte aéreo fue mayor en Chile, país sede de la mayor aerolínea en ALC (LATAM

---

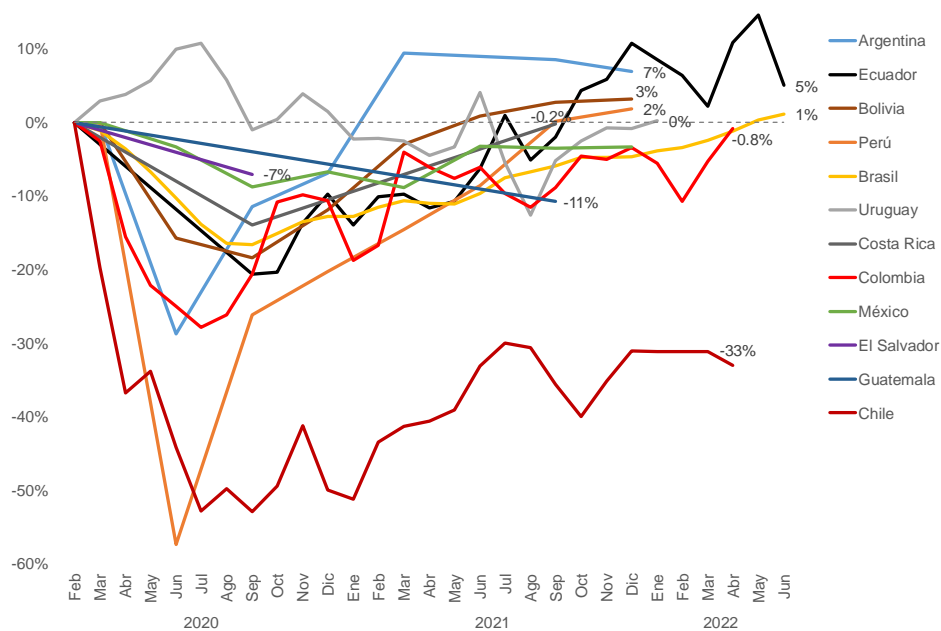
<sup>6</sup> Es importante reconocer que estas encuestas no poseen representatividad estadística a nivel de industrias (tampoco a nivel de ocupaciones). Sin embargo, consideramos que desagregar la información laboral usando el CIIU o su equivalente nacional sí provee informaciones válidas sobre el empleo sectorial en términos de órdenes de magnitud, composición relativa, y tendencias. De esta forma, el análisis gráfico y descriptivo del documento se enfoca en este tipo de medidas más que en valores o magnitudes absolutas de la ocupación sectorial.

<sup>7</sup> La tabla A1 en Anexos muestra las encuestas utilizadas en cada país.

<sup>8</sup> Ver el Gráfico de 'Población Ocupada' en el [Observatorio Laboral Covid-19](#) del BID.

Airlines Group); así como el empleo en transporte por tuberías observó mayores pérdidas en Bolivia, donde el transporte de gas licuado es una actividad económica relevante.

Gráfico 3 – Pérdida y recuperación del empleo en actividades de Transporte y Almacenamiento

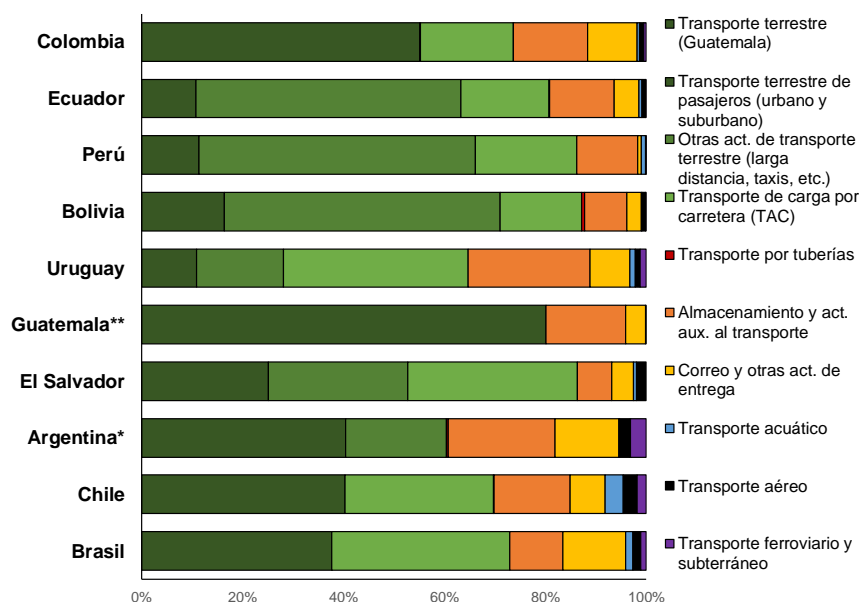


Fuente: Elaboración propia usando información de encuestas de hogares y de empleo.

Para las encuestas que lo permiten, el Gráfico 4 desagrega la contribución al empleo sectorial de cada una de las Divisiones de las actividades del transporte y almacenamiento. Este gráfico ilustra al transporte terrestre como la División con mayor número de trabajadores del transporte. Dentro de esta División, el orden de importancia en términos de creación de empleo está dado por los Grupos de Transporte Terrestre de Pasajeros (urbano y suburbano), Transporte de Carga por Carretera (TAC)<sup>9</sup>, y Otras Actividades de Transporte Terrestre (buses de larga distancia, taxis).

<sup>9</sup> El Transporte Automotor de Carga es el principal empleador sectorial en Uruguay y El Salvador, y el segundo principal empleador en Brasil y Chile.

Gráfico 4 – Divisiones de las actividades del transporte y almacenamiento (circa 2022)



Fuente: Elaboración propia usando información de encuestas de hogares y de empleo. Notas: En la encuesta de Argentina, la Clase de 'Otras actividades de transporte terrestre' incluye a la Clase de Transporte Automotor de Cargas (TAC, de código 4923 en la clasificación internacional - CIU); Para Guatemala no es posible desagregar la División del Transporte Terrestre.

A continuación, se detalla el proceso de recuperación del empleo en los tres principales Grupos de actividad económica dentro del sector. Para promover mayor representatividad estadística, y debido a la similitud de la naturaleza de estas actividades, los dos Grupos de transporte terrestre de pasajeros<sup>10</sup> se agrupan en uno. En conjunto estos Grupos representan tres cuartas partes del empleo sectorial (un promedio de 76% de los trabajadores empleados en el transporte para esta muestra de países).

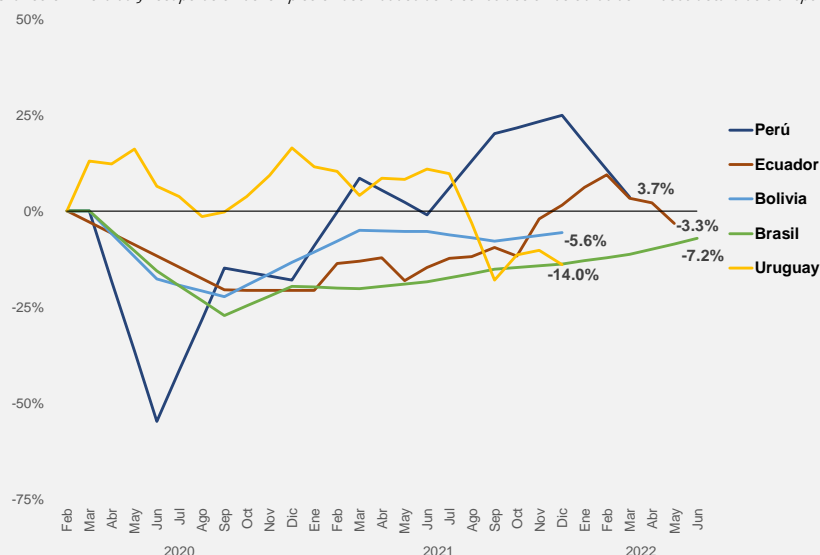
<sup>10</sup> Transporte Terrestre de Pasajeros (urbano y suburbano) y Otras Actividades de Transporte Terrestre (buses de larga distancia, taxis).

## RECUADRO 1. INVERSIÓN Y EMPLEO EN CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURA EN ALC

El potencial de las inversiones en infraestructura para promover el empleo y la reactivación económica en épocas de recesión es ampliamente conocido (Yépez-García et al., 2022). El impacto o multiplicador económico de las inversiones en infraestructura se da tanto de forma directa a través de la generación de empleos de corto plazo, como de forma indirecta a través de la mayor oferta de servicios asociados.

Desde el punto de vista de la creación de plazas laborales, las actividades de construcción de obras de infraestructura se concentran en la clase 4210 del CIIU, la cual incluye: construcción de carreteras, calles, y otras vías para vehículos o peatones, obras de superficie en calles, carreteras, autopistas, puentes o túneles, construcción de puentes y viaductos, construcción de túneles, construcción de líneas de ferrocarril y de metro, y construcción de pistas de aeropuertos (4ta revisión del clasificador CIIU de las Naciones Unidas).

Gráfico 5 – Pérdida y recuperación del empleo en actividades de la construcción de obras de infraestructura de transporte



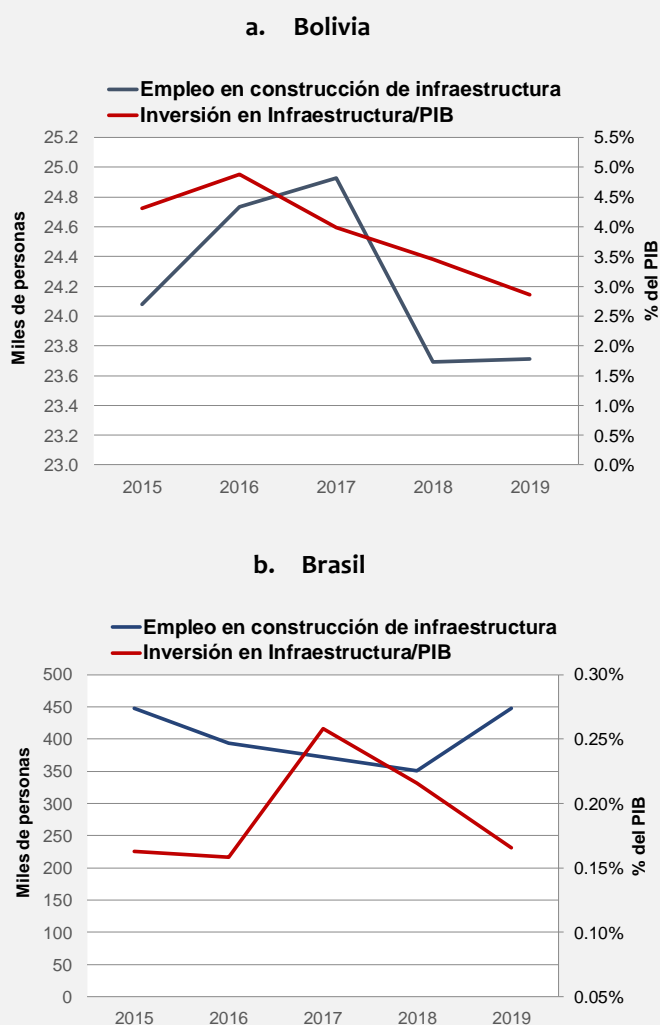
Fuente: Elaboración propia usando información de encuestas de hogares y de empleo. Notas: Media móvil de 3 meses. Para Ecuador, el dato de febrero de 2020 corresponde a diciembre de 2019.

Como muestra el Gráfico 5, en el contexto de la pandemia del COVID-19 esta clase de actividades observó caídas significativas del empleo, en niveles similares a los observadas en otras industrias. Con la información disponible a la fecha, únicamente Perú ha logrado retomar el volumen de empleo pre-pandemia. En el resto de economías, a pesar de una recuperación gradual desde finales de 2020, el empleo en esta clase económica aún se encuentra por debajo de los niveles de inicios de ese mismo año.

La plataforma [Infralatam](https://infralatam.org/) provee datos sobre inversión pública en infraestructura económica para varios países de ALC. Estas series permiten contrastar la inversión pública en infraestructura de transporte con las series de empleo en actividades de transporte en infraestructura provenientes de las encuestas de empleo. Debido a que ambas series de tiempo proveen pocos años de observación, las mismas no

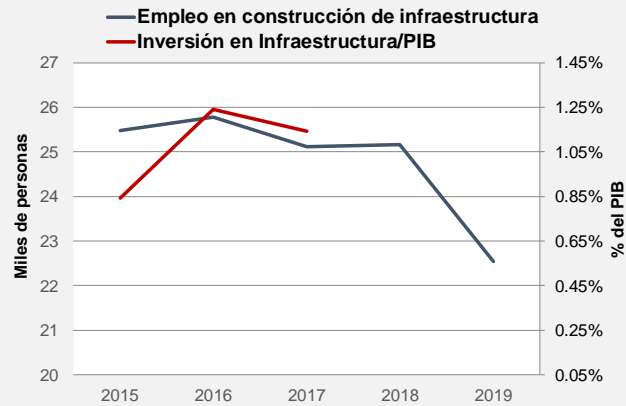
permiten desarrollar pruebas de co-integración (p. ej. a la Engle-Granger o a la Johansen<sup>11</sup>) para determinar relaciones de causalidad probabilística entre la inversión en infraestructura y la creación de empleo. Sin embargo, como se observa en el panel 6, las representaciones gráficas sí permiten estudiar tendencias de inversión y de empleo sub-sectorial en los países con datos disponibles. Estas figuras muestran que en los últimos años estos países apenas han logrado mantener niveles bajos de inversión en infraestructura en términos relativos a la producción doméstica. En dos países, Bolivia y Uruguay, las tasas de inversión en transporte han caído recientemente. En el contexto pre-pandemia, los países tampoco aumentaron de forma significativa el empleo de construcción en obras de infraestructura de transporte.

Gráfico 6 – Inversiones en infraestructura y ocupación en la clase de construcción de obras de infraestructura

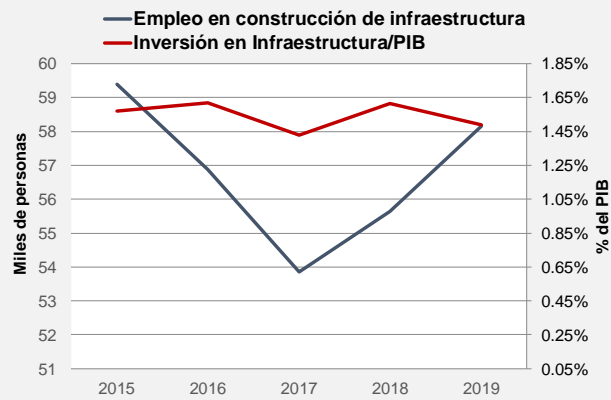


<sup>11</sup> Ver Mackinnon (1996).

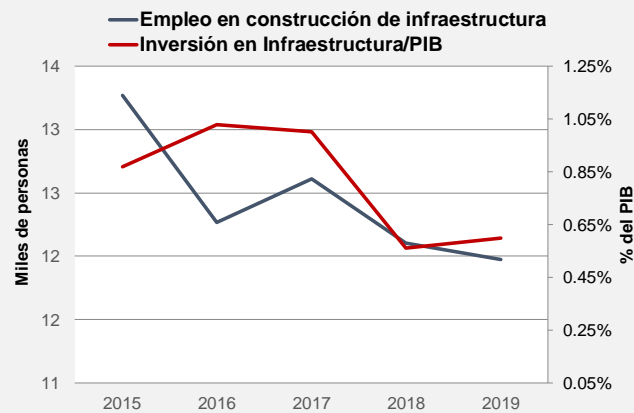
### c. Ecuador



### d. Perú



### e. Uruguay



Fuente: Elaboración propia usando información de encuestas de hogares y de empleo. Notas: Media móvil de 3 meses.  
Para Ecuador, el dato de febrero de 2020 corresponde a diciembre de 2019.

### 3.1. Una recuperación a dos velocidades: el Transporte Terrestre de Carga y de Pasajeros

La industria del transporte terrestre fue uno de los sectores que más afectaciones presentó ante la pandemia por Covid-19. Esto se atribuye a tensiones en la demanda de servicios de transporte, principalmente por: i) las restricciones a la movilidad, lo que generó cuellos de botella en los sistemas logísticos en las fronteras; y ii) los cambios en la conducta de los consumidores, provocando tanto incrementos en la demanda de productos esenciales y de las compras en línea (Calatayud & Montes, 2021), como contracciones de demanda derivadas de la percepción del riesgo de contagio en el transporte público. Así, la caída en la demanda del sector conllevó una ralentización de la actividad que generó un sinnúmero de desafíos operativos y financieros (Mojica et al., 2020a).

#### *3.1.2. Transporte Automotor de Carga (TAC)*

Ante el proceso de globalización, que ha traído consigo un aumento sustancial en los movimientos de bienes, el Transporte Automotor de Carga (TAC) ha asumido una nueva dimensión e importancia, ya que brinda conectividad local, regional e internacional en las cadenas de valor (Barbero, Fiadone & Millán, 2020). El TAC es un sector fundamental en ALC; de hecho, hasta 2016 representaba en promedio el 5.7% del PIB en la región<sup>12</sup> (Barbero, Fiadone & Millán, 2020). Asimismo, representa aproximadamente tres cuartas partes del movimiento doméstico de cargas (esto es menor en los países en los que el ferrocarril ha logrado un mayor desarrollo, por ejemplo, en México y Brasil) (Barbero & Guerrero, 2017; Barbero, Fiadone & Millán, 2020).

El TAC también presenta un rol fundamental en el comercio internacional. En América del Sur los camiones transportan alrededor del 30% del volumen del comercio interregional. En México transportan el 62% de las exportaciones, y en América Central prácticamente realizan todo el comercio intrarregional (Barbero, Fiadone & Millán, 2020). A su vez, el TAC es una fuente importante de empleo directo e indirecto en todos los países de la región, por ejemplo, en México el TAC cuenta con más de 1 millón de trabajadores directos, o cerca

---

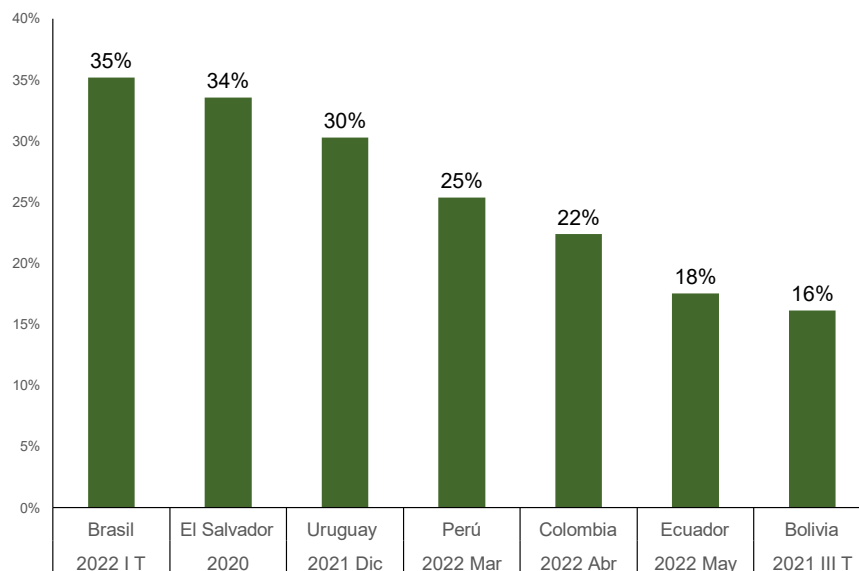
<sup>12</sup> Es importante mencionar que el peso económico del sector puede estar subestimado, esto debido a que este indicador registra la actividad de los camiones que prestan servicios comerciales de carga, pero excluye del registro al transporte propio (el transporte realizado por las firmas con sus propios equipos), el cual tiene un rol destacado en la región, puesto que constituye aproximadamente un tercio de la actividad (Barbero, Fiadone & Millán, 2020; Campos, 2019).

del 2% del empleo total a nivel nacional (Barbero & Guerrero, 2017; Calatayud & Montes, 2021).

Pese a su relevancia, el TAC ha sido objeto de poco análisis, lo que se atribuye a que es un sector sumamente heterogéneo, y la disponibilidad de datos desagregados continúa siendo un obstáculo (Barbero & Guerrero, 2017; Barbero, Fiadone & Millán, 2020). La heterogeneidad del sector se explica porque este comprende equipos y modalidades operativas que responden a un sinnúmero de demandas de transporte de bienes, entre estas: servicios de larga distancia, servicios de distribución urbana, transporte de caudales, recolección de residuos, camiones de servicio, camiones procesadores de concreto, etc. (Barbero & Guerrero, 2017). A su heterogeneidad se suma una marcada informalidad en el sector, que por su naturaleza se encuentra poco documentada. Las pocas estimaciones disponibles indican que la informalidad abarcaría entre el 20 y 40 por ciento de las operaciones en América Latina (Barbero, Fiadone & Millán, 2020).

Para los países con información disponible, el gráfico 7 ilustra que el TAC representa hasta un tercio del empleo sectorial en transporte y almacenamiento. En el caso de Brasil, El Salvador y Uruguay el TAC representó entre el 30 y 35 por ciento del empleo en el sector transporte, mientras que en otros países de la región el porcentaje fue ligeramente menor: 25% en Perú, 22% en Colombia, 18% en Ecuador y 16% en Bolivia.

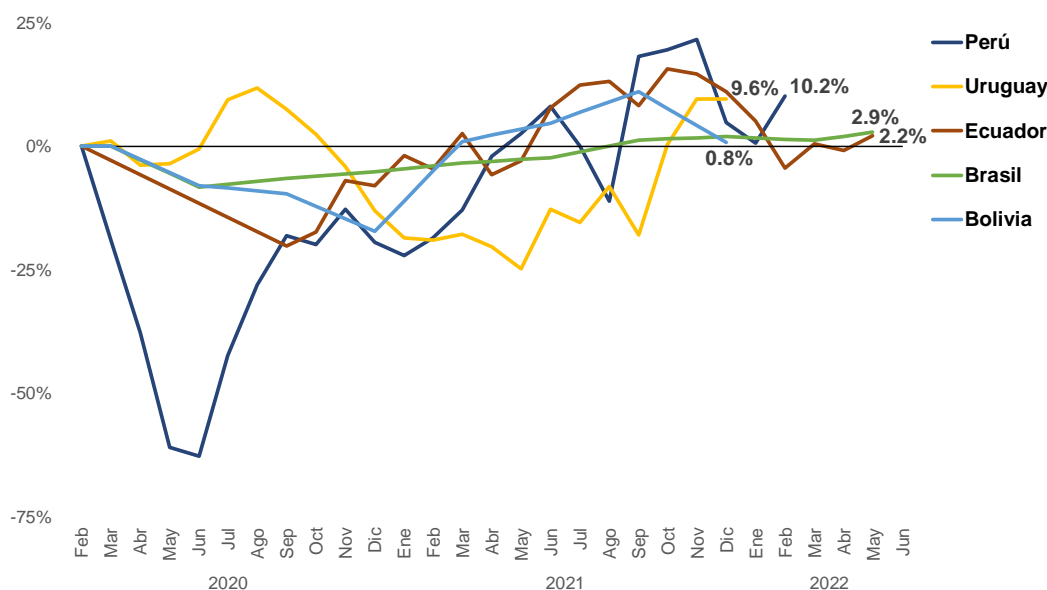
Gráfico 7 – Porcentaje del empleo sectorial (transporte y almacenamiento) en actividades de TAC



Fuente: Elaboración propia usando información de encuestas de hogares y de empleo.

Perú fue el país que presentó la mayor pérdida de empleo en TAC durante el inicio de la pandemia, con una caída relativa superior al 50% (similar a la observada tanto en la ocupación total como en la ocupación sectorial en transporte y almacenamiento) (Gráfico 8). En el resto de los países la pérdida de empleo en TAC se limitó a tasas relativas de hasta -20%. Esta sub-muestra de países comenzó a recuperar gradualmente el empleo sub-sectorial desde fines de 2020, y a partir del último trimestre de 2021 estos cinco países lograron la recuperación total del volumen de empleo perdido desde el inicio de la pandemia.

Gráfico 8 – Pérdida y recuperación del empleo en actividades de TAC



Fuente: Elaboración propia usando información de encuestas de hogares y de empleo. Notas: Media móvil de 3 meses. Para Ecuador, el dato de febrero de 2020 corresponde a diciembre de 2019.

### 3.1.2. Transporte Terrestre de Pasajeros (TTP)

Por su parte, en una región altamente urbanizada como ALC<sup>13</sup> el transporte de pasajeros producía 277 millones de viajes diarios antes de la pandemia (Mojica et al., 2020b); empleando aproximadamente 4 millones de personas en estas labores. Sin embargo, incluso antes de la pandemia, la modalidad de transporte

<sup>13</sup> Con 81% de su población viviendo en ciudades, América Latina es la segunda región más urbanizada del planeta, después de Norte América (UN, 2018).

público disminuía su proporción en el total de viajes en países representativos de ALC (Rivas et al., 2019)<sup>14</sup>. A la problemática de la inseguridad y el congestionamiento<sup>15</sup>, la pandemia agregó la desconfianza sanitaria en los medios de transporte colectivo. Durante 2020 y 2021 se redujeron significativamente tanto la oferta como la frecuencia del uso de transporte público (Mojica et al., 2020a; Calatayud et al., 2020), y no es claro que este haya recuperado los niveles anteriores a la pandemia.

Con datos de la plataforma Moovit, el [tablero de impacto del coronavirus](#) monitoreó el flujo diario de tráfico en transporte público en 17 ciudades latinoamericanas entre febrero de 2020 y agosto de 2021. Según esas estadísticas, el uso de transporte público se redujo en una banda de -60% y -90% durante abril y julio de 2020. Los últimos datos disponibles de estas series corresponden a agosto de 2021, y muestran caídas que persisten en niveles que oscilan entre 20% y 40% por debajo del uso de transporte público de inicios de marzo de 2020.

En complemento a los datos del uso diario de transporte público, la plataforma Moovit levantó encuestas de opinión sobre cambios en los patrones de uso de transporte público en 9 ciudades latinoamericanas<sup>16 17</sup>. Ante la pregunta de cómo la pandemia afectó la frecuencia del uso de transporte público, 45% de los usuarios afirmaron que ahora usan el transporte público menos que antes, mientras 32% afirmó que la pandemia no ha afectado la frecuencia del uso. Por otro lado, 8% afirman que ya no usan transporte público, y 6% cambiaron de medio de transporte. Estos resultados representan la media simple para 9 capitales, con diferencias importantes entre ciudades que se ilustran en el Gráfico 9.

---

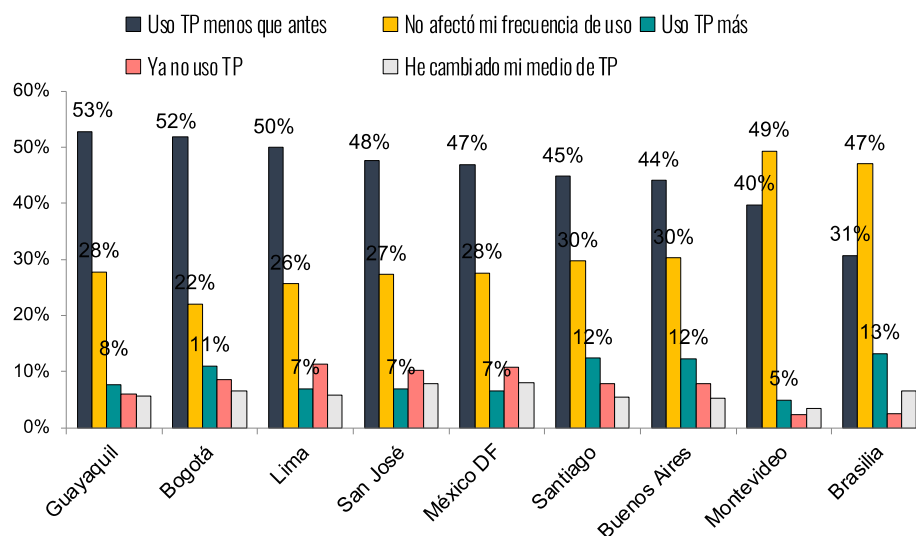
<sup>14</sup> La proporción de viajes realizados en transporte público se redujo de aproximadamente 50% en 1990 a 40% durante la década de 2010. Este éxodo hacia el transporte privado ha sido particularmente acelerado en ciudades como Santiago de Chile, Bogotá, Rio de Janeiro, y Belo Horizonte; conducido por aumentos importantes en la propiedad de vehículos para uso particular entre la nueva clase media (Vecchio et al., 2020; Rivas et al., 2019).

<sup>15</sup> De acuerdo con los informes de Moovit (Global Public Transport, 2020), 10 de las 15 ciudades con mayor tiempo medio de desplazamiento hacia lugares de trabajo son latinoamericanas.

<sup>16</sup> Estas entrevistas fueron realizadas entre septiembre y octubre de 2020.

<sup>17</sup> En una exploración reciente, Anabalon (2022) estudian la percepción de pasajeros y conductores de transporte público sobre el riesgo de contagio de Covid-19 en un corredor sub-urbano en Chile.

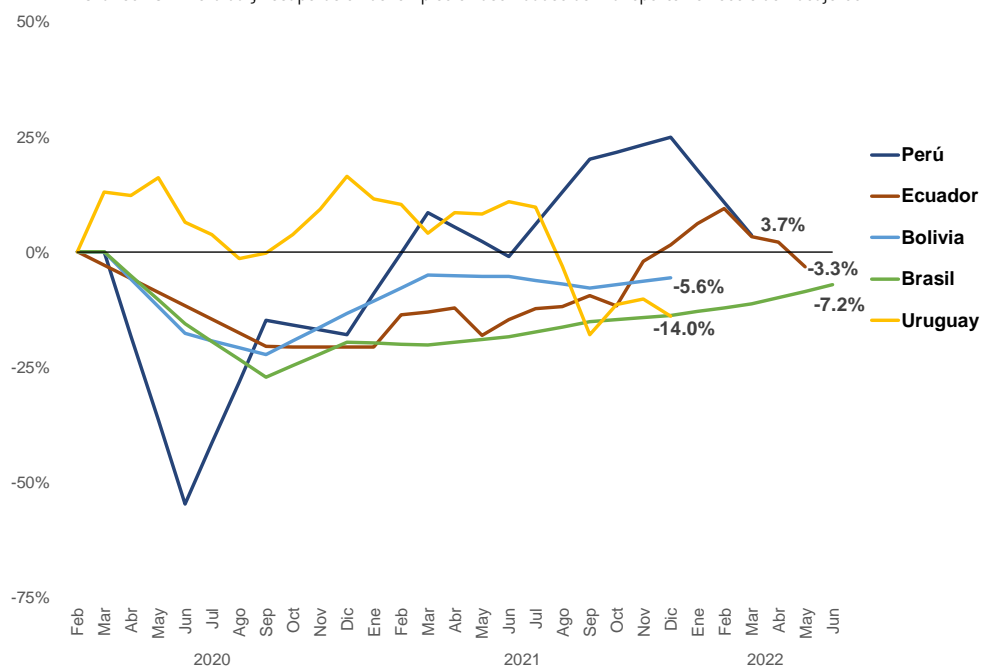
Gráfico 9 – Afectaciones del Covid-19 al uso de Transporte Público (TP)



Fuente: Elaboración propia con datos de Moovit (2021). Notas: El gráfico ilustra los porcentajes de respuestas positivas a la pregunta: ¿Cómo ha afectado Covid-19 la frecuencia de su uso del transporte público?.

Desde una óptica de oferta, las afectaciones marcadas en el transporte de pasajeros se corroboran con los niveles de ocupación sub-sectorial de las encuestas de empleo y de hogares. Para la muestra de países que permiten este análisis, los últimos datos disponibles indican que los niveles de empleo en las divisiones de transporte terrestre de pasajeros aún no recuperan las magnitudes observadas a inicios de 2020 (Gráfico 10). Perú se destaca nuevamente como el país con mayor pérdida relativa durante los peores meses de la pandemia, con una caída equivalente a la mitad de las plazas laborales. A la segunda mayor economía andina le siguen Brasil, Bolivia, y Ecuador, con pérdidas de empleo cercanas al 25% durante el valle de 2020. Entre estos países solamente Perú ha recuperado los niveles de empleo en estas divisiones del transporte (3.7% con respecto a febrero de 2020). Brasil y Ecuador, los países con datos más recientes, muestran caídas cercanas al 5% en comparación con febrero de 2020 (-7% y -3% respectivamente).

Gráfico 10 – Pérdida y recuperación del empleo en actividades de Transporte Terrestre de Pasajeros



Fuente: Elaboración propia usando información de encuestas de hogares y de empleo. Notas: Media móvil de 3 meses.

Para Ecuador, el dato de febrero de 2020 corresponde a diciembre de 2019.



## PARTE 4

# Fichas país

La siguiente sección ilustra, para cada país, los principales resultados del estudio en cuanto al análisis de tendencias y estadísticas que describen el contexto laboral del sector de Transporte y Almacenamiento. Este resumen incluye los 12 países de ALC con encuestas oficiales recientes que a su vez permiten desagregar la rama de transporte en Divisiones, Grupos, y Clases del CIIU.

Las fichas país se componen de 5 gráficos. En primera instancia, se destaca la tendencia reciente del empleo total en las ramas de transporte y almacenamiento e industria manufacturera (esta última para propósitos de comparación). Luego se desagrega el empleo en la rama de transporte y almacenamiento a nivel de División del CIIU (dos dígitos), con el objetivo de comparar la recuperación del empleo sectorial post-pandemia en mayor granularidad.

El tercer gráfico muestra dos índices, en el eje izquierdo el Índice de Movilidad hacia lugares de trabajo de Google, y en el eje derecho en Índice de Rigurosidad de Políticas Públicas de la Universidad de Oxford. El Índice de Movilidad mide las tendencias en el volumen de desplazamientos hacia lugares de trabajo en cada geografía. Este índice mide el volumen de desplazamientos hacia espacios de alta densidad de oficinas. De acuerdo con [la metodología](#),

las poblaciones pueden variar debido a la reubicación de espacios laborales o debido a nuevas mediciones poblacionales (p. ej. Nuevas generaciones entrando al mercado laboral). Estas mediciones son también sujetas a variaciones propias de la tecnología que Google utiliza para la medición. Dependen, inter alias, de la cuota de mercado de celulares Android en cada país, además de la proporción de usuarios que tengan la función de historial de ubicaciones activada<sup>18</sup>. Por su parte, el Índice de Rigurosidad cuantifica el nivel de exigencias gubernamentales destinadas a promover el distanciamiento social en cada país.

Los últimos dos gráficos ilustran la distribución de empleo sectorial en puestos de trabajo formales/informales<sup>19</sup> y la distribución del empleo en transporte según el número de trabajadores ocupados en cada establecimiento<sup>20</sup>.

---

<sup>18</sup> Esto explica los volúmenes de movilidad que a partir de fines de 2021 son superiores a los observados a inicios de 2020. En otras palabras, estas características de la tecnología de rastreo de ubicaciones de Google explicarían los incrementos en el volumen de movilidad que no puedan ser explicados por el crecimiento natural de la población económicamente activa en cada país.

<sup>19</sup> Bajo la definición legal de informalidad, o sea, la proporción de trabajadores que cotizan a la seguridad social. Para definiciones alternativas de informalidad laboral, ver Bernal (2009).

<sup>20</sup> Esta definición es la usada por el [Sistema de Información de Mercados Laborales y Protección Social \(SIMS\)](#), y divide a las empresas en tres categorías: Pequeñas (1 a 5 trabajadores), Medianas (6 a 50), y Grandes (51+). Esta clasificación se adoptó por razones de uniformidad de las encuestas de cada país. Para el sector de transporte, esta categorización se ha re-etiquetado segundo la definición más común usada por el sector en los diferentes países, de la siguiente manera: Micro (1 a 5 trabajadores), Pequeñas (6 a 50), y Medianas y Grandes (51+). La desagregación de los datos no permitió distinguir entre empresas Medianas y grandes.

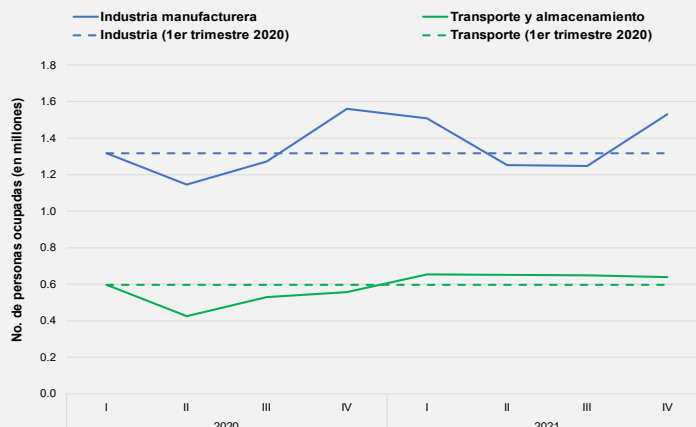
# Argentina



## Resumen ocupacional sectorial

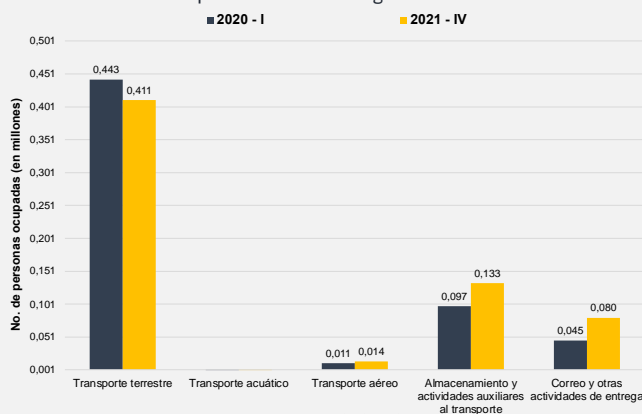
En Argentina el empleo sectorial perdido durante el auge de la pandemia en 2020 se recuperó a inicios de 2021. Entre las Divisiones-CIIU del sector, el empleo en el transporte terrestre aún no alcanza los niveles pre-pandemia. Por otro lado, durante enero 2022 se presentó una reducción en la movilidad hacia puestos de trabajo y un aumento en la rigurosidad de políticas por causa del aumento de casos de la variante Ómicron; sin embargo, en los meses siguientes la movilidad ha aumentado significativamente. Más del cincuenta por ciento de las empresas de transporte se componen de entre 1 y 5 trabajadores; mientras 58% de los trabajadores del sector contribuyen a la seguridad social.

### Recuperación del empleo sectorial total



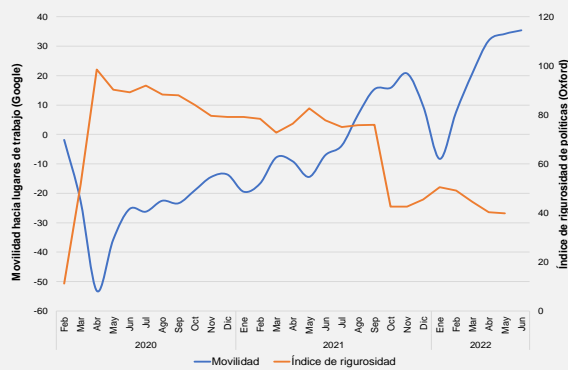
Fuente: con datos de la Encuesta Permanente de Hogares (EPH), INDEC.

### Empleo sectorial a dos dígitos del CIIU



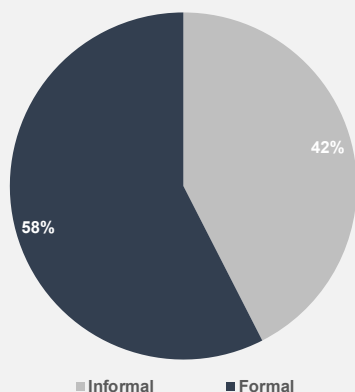
Fuente: con datos de la Encuesta Permanente de Hogares (EPH), INDEC.

### Movilidad e Índice de rigurosidad del distanciamiento social



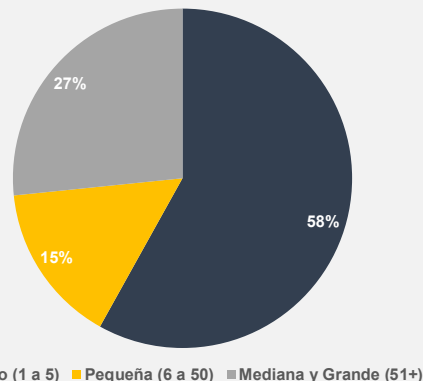
Fuente: con datos de Google (Movilidad) y de la Universidad de Oxford (Rigurosidad).

### Trabajadores del transporte según condición de formalidad



Fuente: con datos de la Encuesta Permanente de Hogares (EPH), INDEC.

### Empleo sectorial según no. de trabajadores en el establecimiento



Fuente: con datos de la Encuesta Permanente de Hogares (EPH), INDEC.

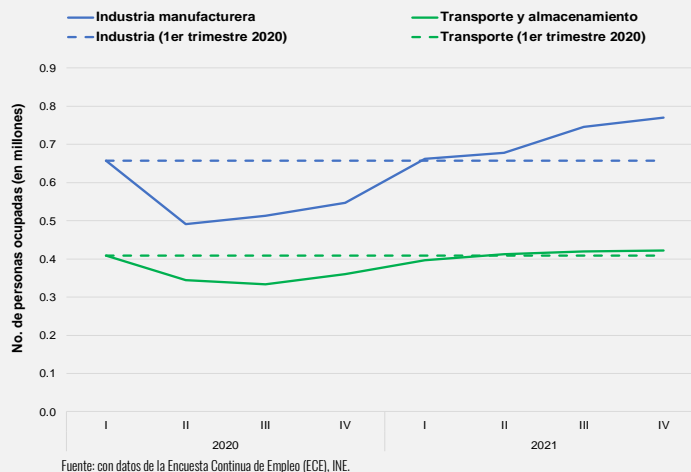
# Bolivia



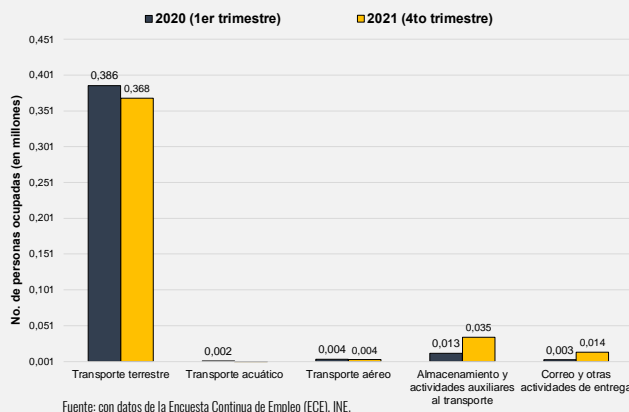
## Resumen ocupacional sectorial

En Bolivia el empleo sectorial perdido se recuperó a mediados de 2021, luego de cuatro trimestres consecutivos por debajo del nivel pre-pandemia. El empleo en las Divisiones de transporte terrestre, acuático y, aéreo aún no alcanza los niveles observados a inicios de 2020. La movilidad hacia puestos de trabajo se ha mantenido en constante aumento, mientras las medidas de distanciamiento se han reducido. Se registran aproximadamente la misma cantidad de pequeñas, medianas y grandes empresas dedicadas al transporte. Bolivia observa una de las tasas sectoriales de informalidad laboral más elevadas, una vez que menos de 3 en cada 10 trabajadores contribuyen a la seguridad social.

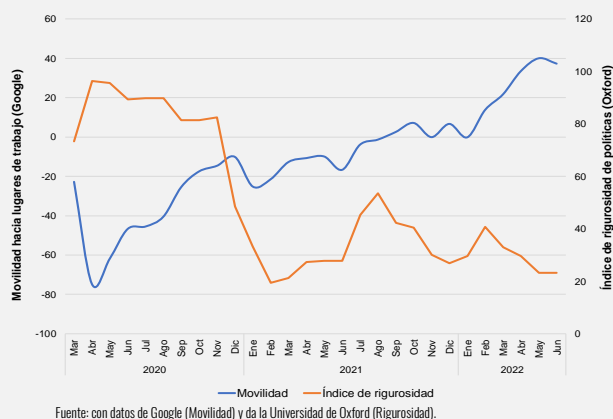
### Recuperación del empleo sectorial total



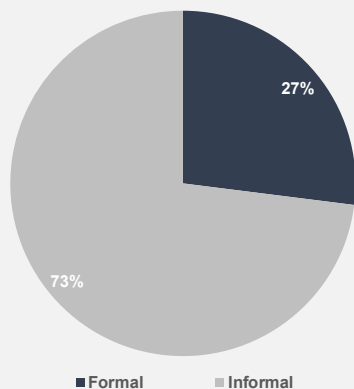
### Empleo sectorial a dos dígitos del CIU



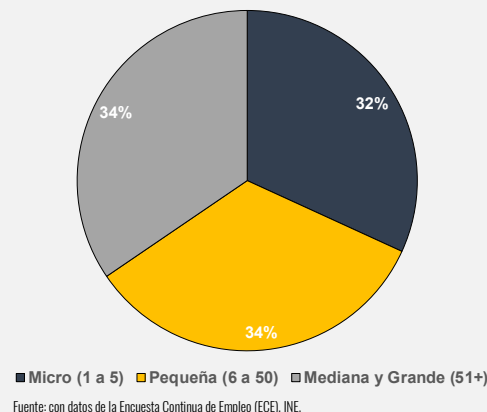
### Movilidad e Índice de rigurosidad del distanciamiento social



### Trabajadores del transporte según condición de formalidad



### Empleo sectorial según no. de trabajadores en el establecimiento



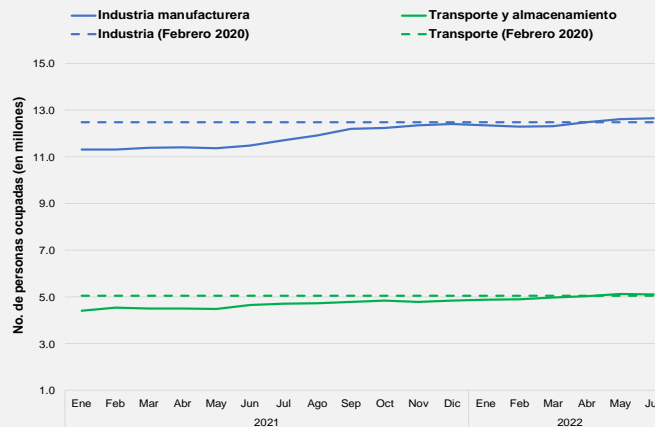
# Brasil



## Resumen ocupacional sectorial

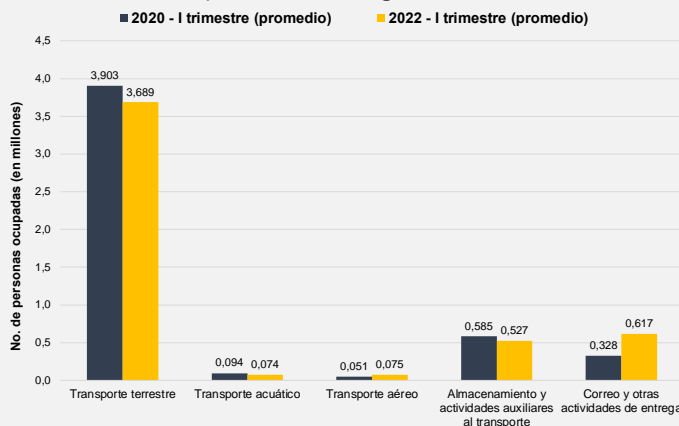
En Brasil, a la fecha faltan 29 mil puestos de trabajo por recuperar en el sector de transporte y almacenamiento (-0.6% con respecto a febrero de 2020). El volumen de movilidad hacia puestos de trabajo presenta una tendencia al alza, y se ubica en un nivel 30% superior al observado antes de la pandemia. El índice de medidas gubernamentales de distanciamiento social aumentó temporalmente a inicios de 2022, pero observa una reducción gradual desde entonces. El peso sectorial de empresas con más de 50 trabajadores es comparativamente elevado, con una importancia relativa de 46 por ciento. Aproximadamente 6 de cada 10 trabajadores en el sector contribuyen a la seguridad social (59%).

### Recuperación del empleo sectorial total



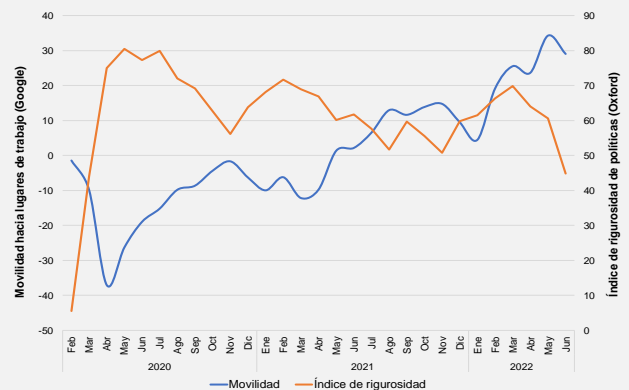
Fuente: con datos de la Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNADC), IBGE.

### Empleo sectorial a dos dígitos del CIIU



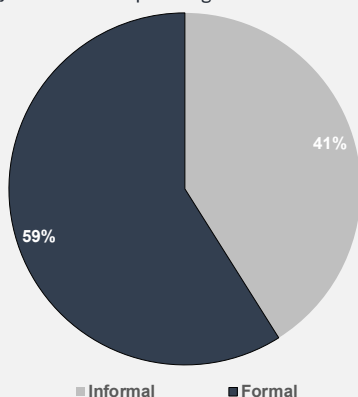
Fuente: con datos de la Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNADC), IBGE.

### Movilidad e Índice de rigurosidad del distanciamiento social



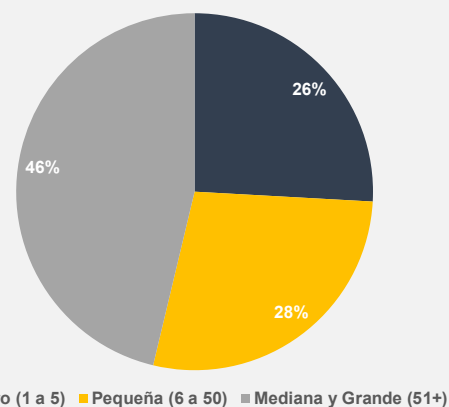
Fuente: con datos de Google (Movilidad) y de la Universidad de Oxford (Rigurosidad).

### Trabajadores del transporte según condición de formalidad



Fuente: con datos de la Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNADC), IBGE.

### Empleo sectorial según no. de trabajadores en el establecimiento

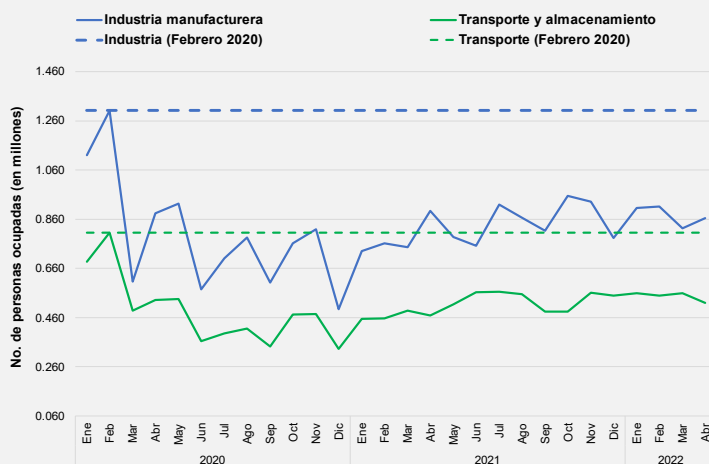


Fuente: con datos de la Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNADC), IBGE.

## Resumen ocupacional sectorial

De acuerdo con la Encuesta Nacional de Empleo, en Chile aún faltan por recuperar más de 200 mil puestos de trabajo en el sector del transporte y almacenamiento. La movilidad hacia puestos de trabajo recuperó niveles pre-pandemia a fines de 2021, mientras las medidas de distanciamiento social se han reducido gradualmente desde mediados de ese mismo año. En la actualidad, 42% de los empleos sectoriales se concentra en empresas grandes (51 o más trabajadores). Chile es una de las economías con mayor formalidad laboral, y en el sector de transporte y almacenamiento dos de cada tres trabajadores contribuyen a la seguridad social.

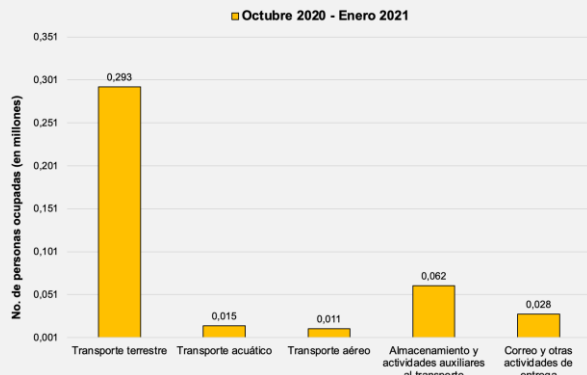
### Recuperación del empleo sectorial total



Fuente: con datos de la CASEN en Pandemia (CASEN-2020); Encuesta Nacional de Empleo (ENE-2018-2022), INE.

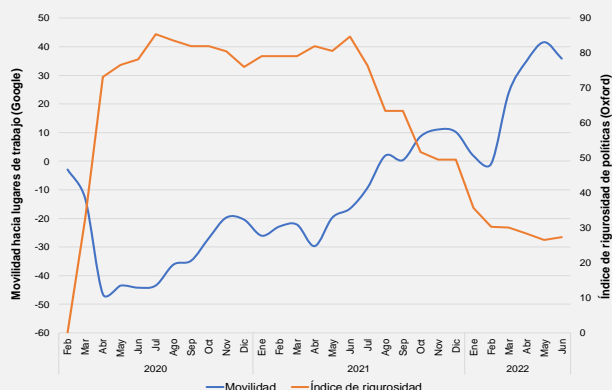
### Empleo sectorial a dos dígitos del CIU

(No hay datos disponibles para el período pre-pandemia)



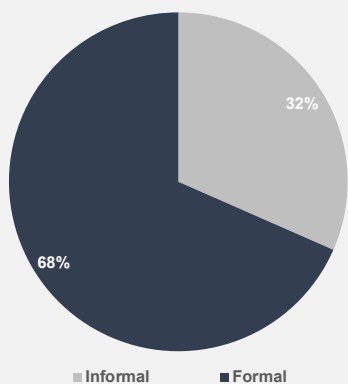
Fuente: con datos de la CASEN en Pandemia (CASEN-2020); Encuesta Nacional de Empleo (ENE-2018-2022), INE.

### Movilidad e Índice de rigurosidad del distanciamiento social



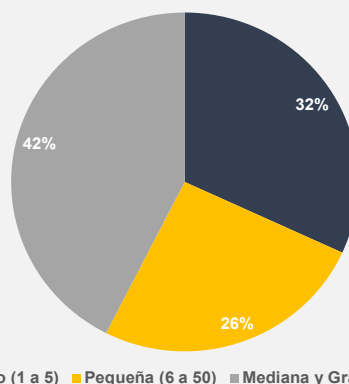
Fuente: con datos de Google (Movilidad) y de la Universidad de Oxford (Rigurosidad).

### Trabajadores del transporte según condición de formalidad



Fuente: con datos de la CASEN en Pandemia (CASEN-2020); Encuesta Nacional de Empleo (ENE-2018-2022), INE.

### Empleo sectorial según no. de trabajadores en el establecimiento



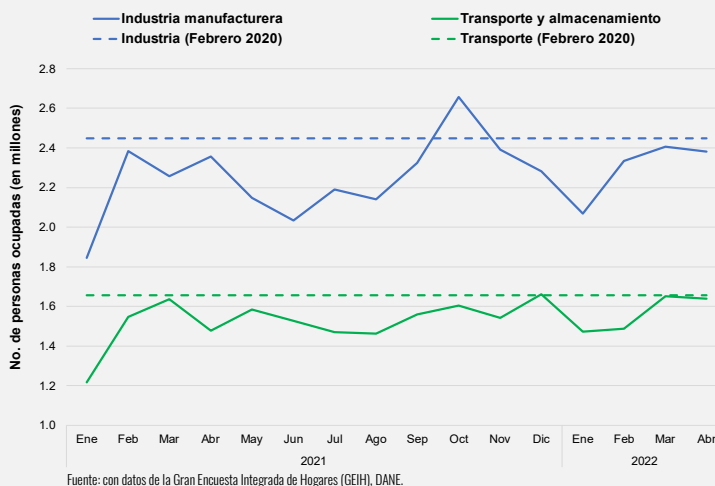
Fuente: con datos de la CASEN en Pandemia (CASEN-2020); Encuesta Nacional de Empleo (ENE-2018-2022), INE.



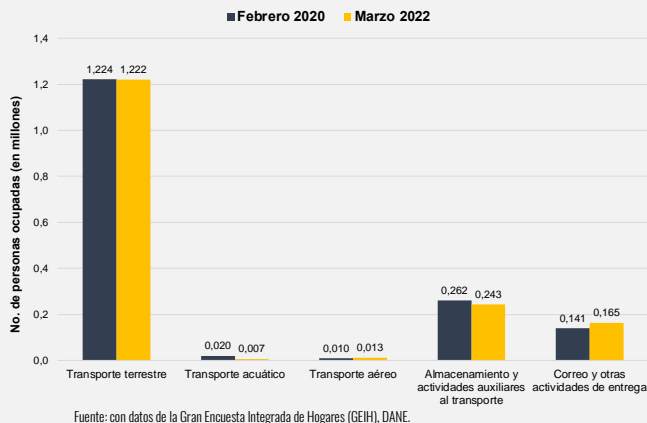
## Resumen ocupacional sectorial

En Colombia, el empleo sectorial comenzó a recuperarse a partir de la segunda mitad de 2021, y a inicios de 2022 se ubica en niveles pre-pandemia. La movilidad hacia puestos de trabajo se ha mantenido en constante aumento, principalmente a partir de abril 2021; siguiendo la reducción gradual de las medidas de distanciamiento impuestas por el gobierno. En Colombia, el sector es dominado por empresas pequeñas, porque el 77 por ciento de las empresas dedicadas al transporte poseen entre 1 y 5 trabajadores. Esta predominancia de empresas pequeñas explica que solamente 2 de cada 10 trabajadores en el sector contribuyan a la seguridad social.

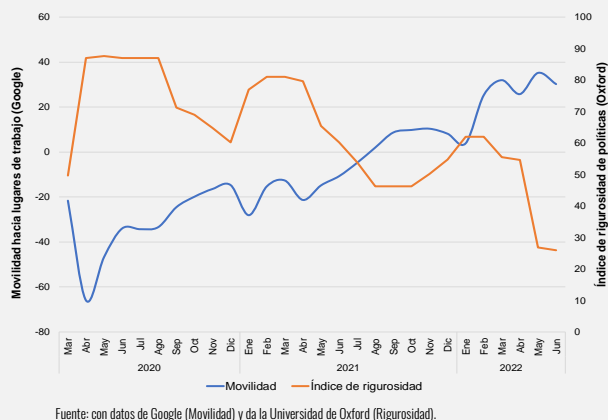
### Recuperación del empleo sectorial total



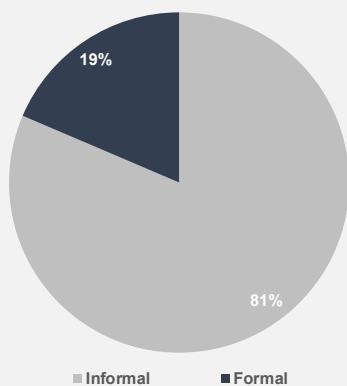
### Empleo sectorial a dos dígitos del CIU



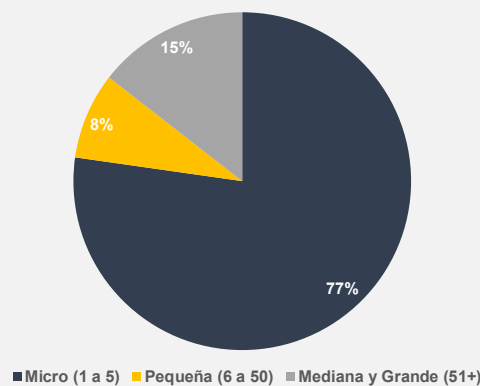
### Movilidad e Índice de rigurosidad del distanciamiento social



### Trabajadores del transporte según condición de formalidad



### Empleo sectorial según no. de trabajadores en el establecimiento



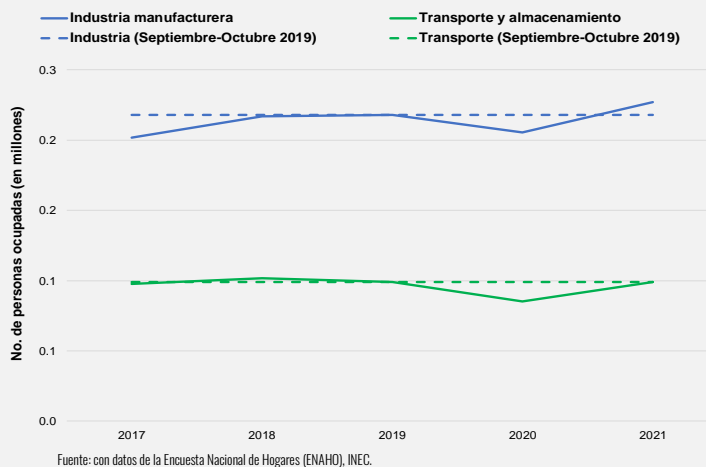
# Costa Rica



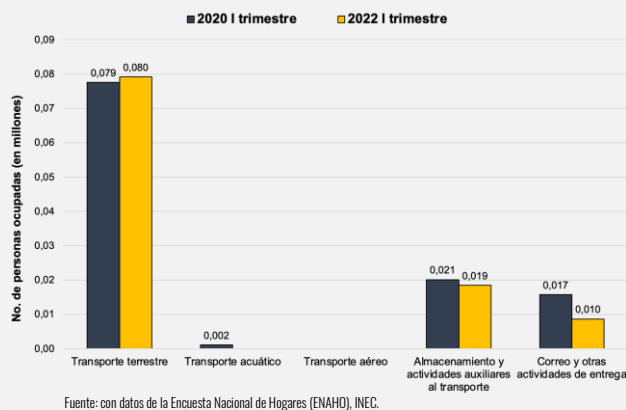
## Resumen ocupacional sectorial

En Costa Rica el empleo sectorial se recuperó en 2021 (el levantamiento de la encuesta es anual, durante los meses de septiembre y octubre). La movilidad hacia puestos de trabajo se ha mantenido en constante aumento, mientras la rigurosidad de políticas se ha reducido sustancialmente desde inicios de 2022. En Costa Rica, 57% del trabajo sectorial se concentra en empresas pequeñas, 10% en empresas medianas, y 33% en empresas grandes. Siendo un país con relativamente alta formalidad laboral, 67% de los trabajadores del sector de transporte y almacenamiento contribuían a la seguridad social en 2021.

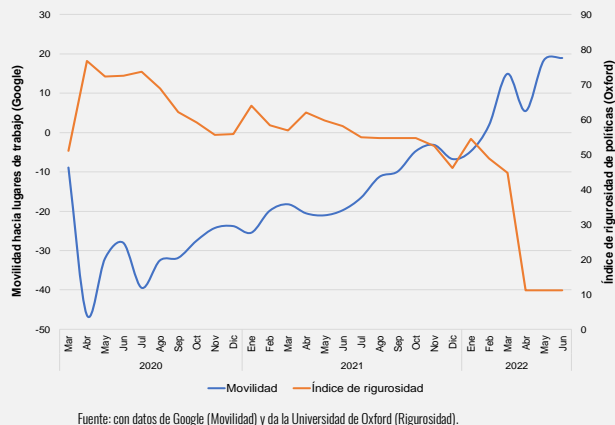
### Recuperación del empleo sectorial total



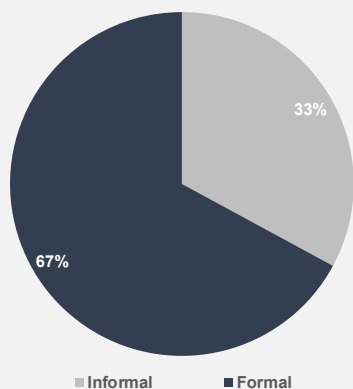
### Empleo sectorial a dos dígitos del CIU



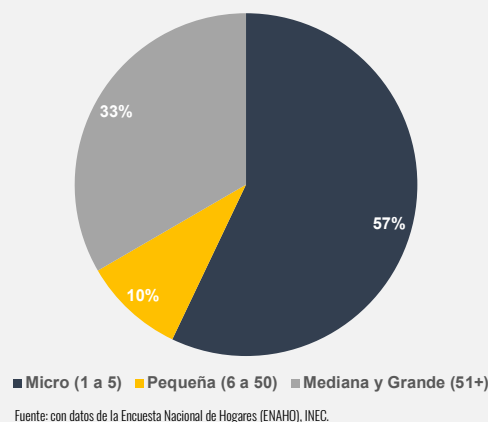
### Movilidad e Índice de rigurosidad del distanciamiento social



### Trabajadores del transporte según condición de formalidad



### Empleo sectorial según no. de trabajadores en el establecimiento

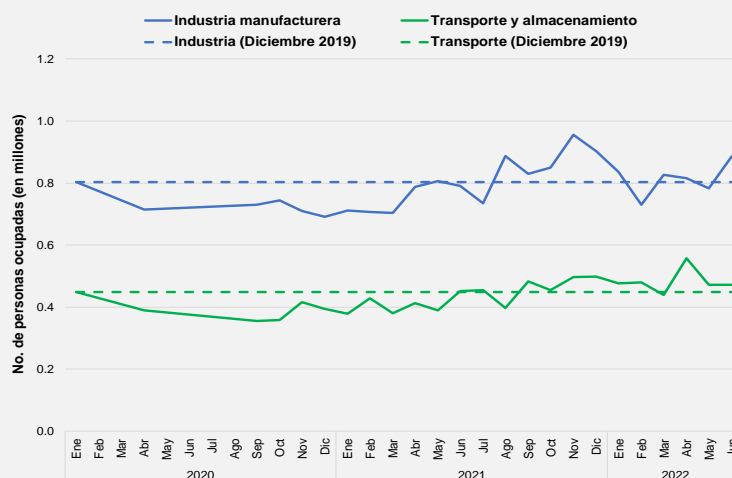




## Resumen ocupacional sectorial

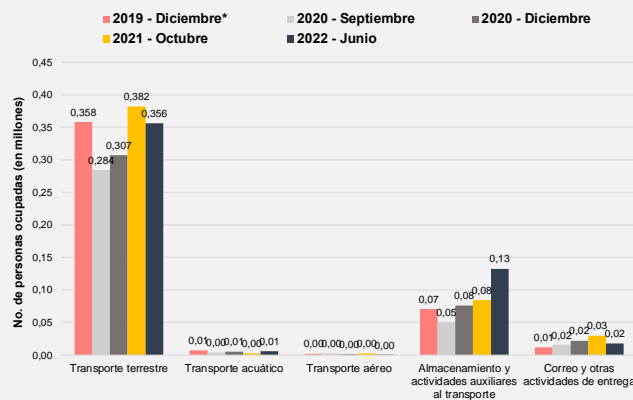
Ecuador recuperó el empleo sectorial a partir del cuarto trimestre de 2021. La dinámica de recuperación ha sido más evidente en la División de almacenamiento y actividades auxiliares al transporte. El volumen de movilidad hacia puestos de trabajo se ha mantenido en constante aumento, a la vez que la rigurosidad de políticas se mantiene en niveles similares desde mediados de 2020. Aproximadamente 9 de cada 10 trabajadores sectoriales trabaja en empresas pequeñas. El mercado laboral ecuatoriano es altamente informal, con 78% de los trabajadores de transporte y almacenamiento contribuyendo a la seguridad social.

### Recuperación del empleo sectorial total



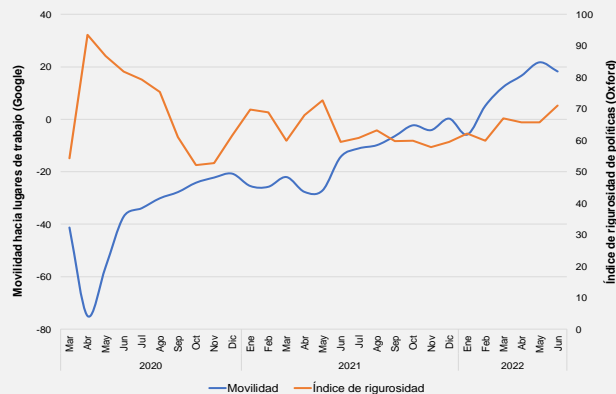
Fuente: con datos de la Encuesta Nacional de Empleo, Desempleo y Subempleo (ENEMDU), INEC.

### Empleo sectorial a dos dígitos del CIU



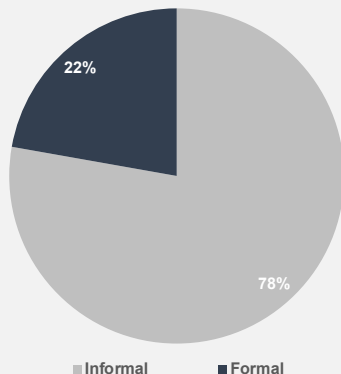
Fuente: con datos de la Encuesta Nacional de Empleo, Desempleo y Subempleo (ENEMDU), INEC.

### Movilidad e Índice de rigurosidad del distanciamiento social



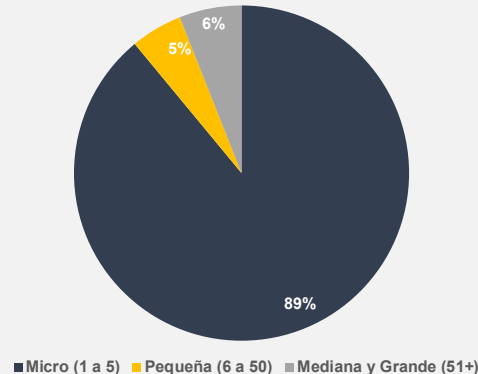
Fuente: con datos de Google (Movilidad) y de la Universidad de Oxford (Rigurosidad).

### Trabajadores del transporte según condición de formalidad



Fuente: con datos de la Encuesta Nacional de Empleo, Desempleo y Subempleo (ENEMDU), INEC.

### Empleo sectorial según no. de trabajadores en el establecimiento



Fuente: con datos de la Encuesta Nacional de Empleo, Desempleo y Subempleo (ENEMDU), INEC.

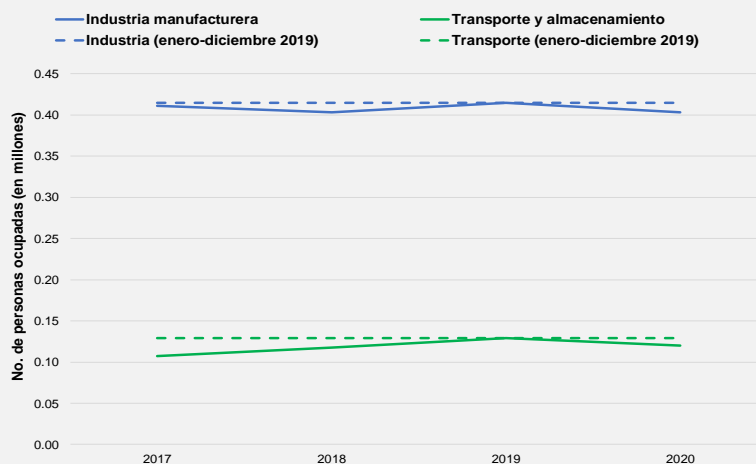
# El Salvador



## Resumen ocupacional sectorial

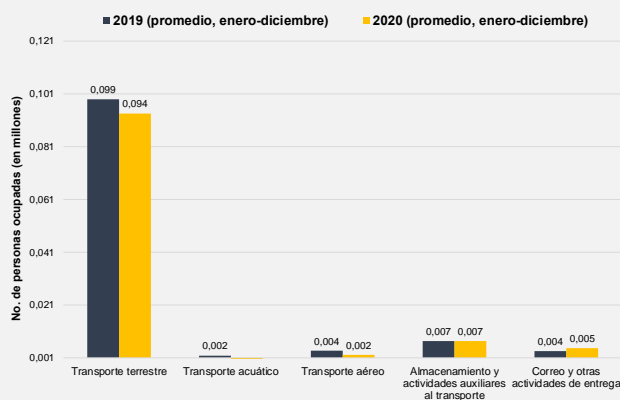
En El Salvador se perdieron más de 9 mil trabajos sectoriales durante 2020. La mayor pérdida de empleo se observó en la División del transporte terrestre. La movilidad hacia puestos de trabajo se ha mantenido en constante aumento, mientras que la rigurosidad de políticas se ha mantenido significativamente baja en comparación a inicios de la pandemia. Aproximadamente el 75 por ciento de los trabajadores dedicados al transporte se desempeñan en empresas medianas y grandes. En un mercado laboral con alta informalidad, apenas 22% de los trabajadores del sector contribuyen a la seguridad social.

### Recuperación del empleo sectorial total



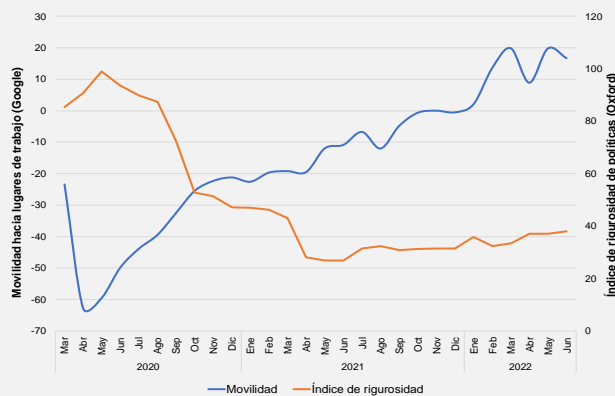
Fuente: con datos de la Encuesta de Hogares de Propósitos Múltiples (EHPM), DIGESTYC.

### Empleo sectorial a dos dígitos del CIU



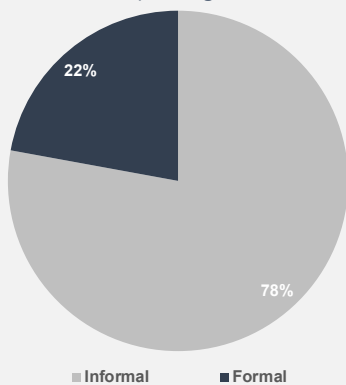
Fuente: con datos de la Encuesta de Hogares de Propósitos Múltiples (EHPM), DIGESTYC.

### Movilidad e Índice de rigurosidad del distanciamiento social



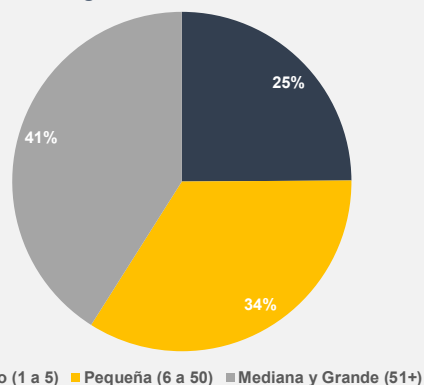
Fuente: con datos de Google (Movilidad) y de la Universidad de Oxford (Rigurosidad).

### Trabajadores del transporte según condición de formalidad



Fuente: con datos de la Encuesta de Hogares de Propósitos Múltiples (EHPM), DIGESTYC.

### Empleo sectorial según no. de trabajadores en el establecimiento



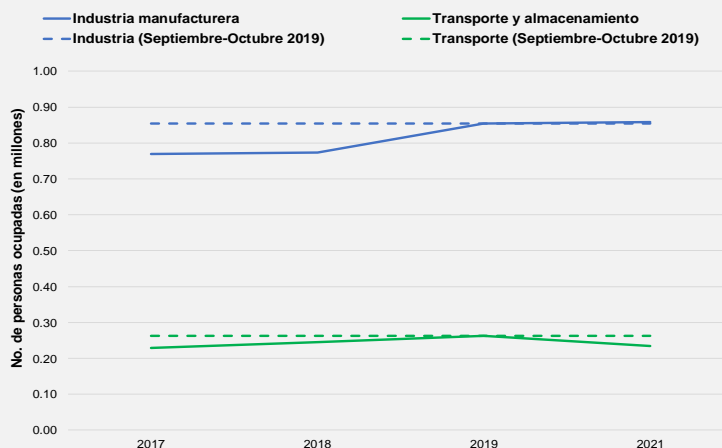
Fuente: con datos de la Encuesta de Hogares de Propósitos Múltiples (EHPM), DIGESTYC.



## Resumen ocupacional sectorial

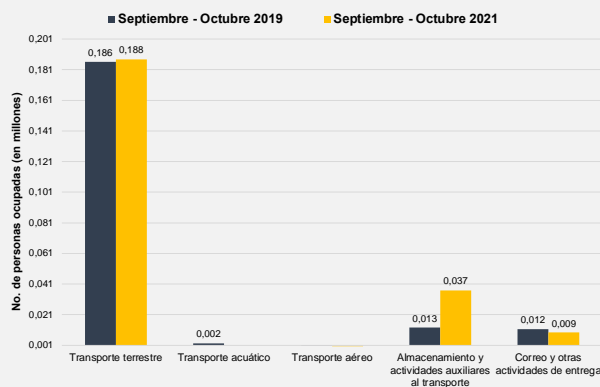
Guatemala aún no recupera 28 mil puestos de trabajo en el sector de transporte y almacenamiento. En la senda de recuperación se destaca la División de almacenamiento, la cual más que duplicó su volumen de trabajadores desde 2019. La movilidad hacia lugares de trabajo se ha mantenido en constante aumento, superando el volumen pre-pandemia a inicios de 2022. Por otro lado, la rigurosidad de políticas presentó niveles similares desde fines de 2020; con una reducción gradual a partir de 2022. Aproximadamente 74% de las empresas dedicadas al transporte se clasifican como medianas y grandes. En un mercado altamente informal, 81% de los trabajadores no contribuyen a la seguridad social.

### Recuperación del empleo sectorial total



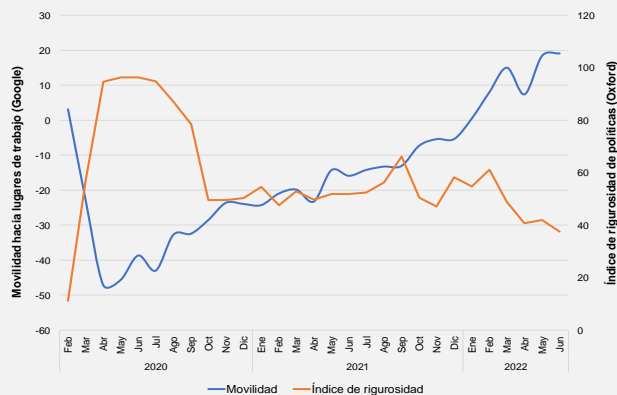
Fuente: con datos de la Encuesta Nacional de Empleo e Ingresos (ENEI), INE.

### Empleo sectorial a dos dígitos del CIU



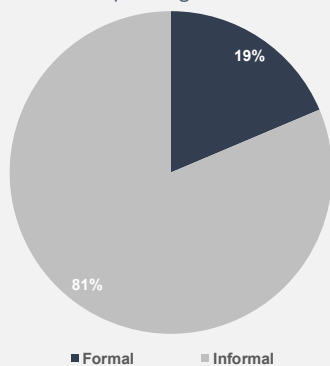
Fuente: con datos de la Encuesta Nacional de Empleo e Ingresos (ENEI), INE.

### Movilidad e Índice de rigurosidad del distanciamiento social



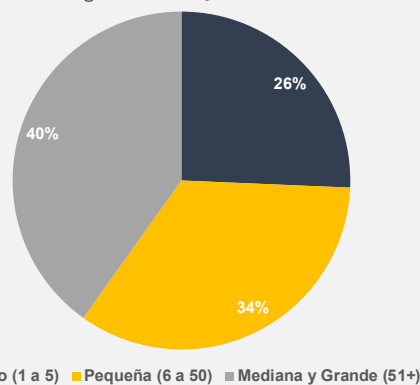
Fuente: con datos de Google (Movilidad) y de la Universidad de Oxford (Rigurosidad).

### Trabajadores del transporte según condición de formalidad



Fuente: con datos de la Encuesta Nacional de Empleo e Ingresos (ENEI), INE.

### Empleo sectorial según no. de trabajadores en el establecimiento



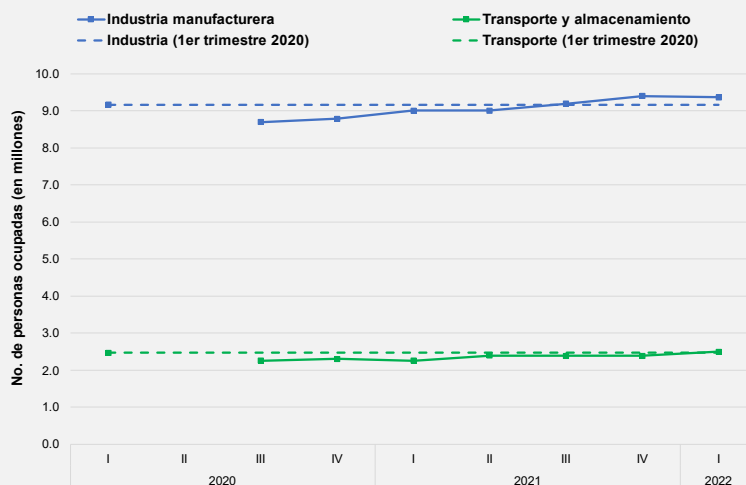
Fuente: con datos de la Encuesta Nacional de Empleo e Ingresos (ENEI), INE.



## Resumen ocupacional sectorial

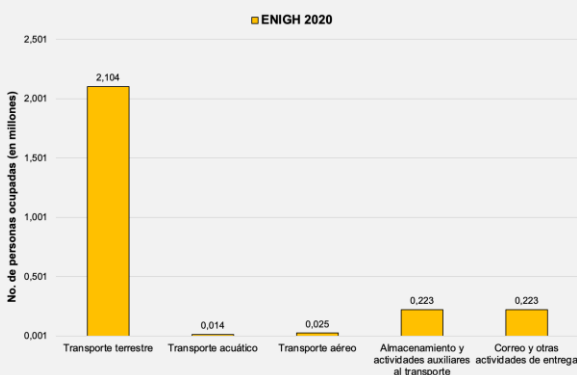
De acuerdo con datos de la ENOE, en México el empleo sectorial perdido durante la pandemia se recuperó a mediados de 2021. Esta recuperación ha sido liderada por la División de almacenamiento. La movilidad hacia puestos de trabajo se ha mantenido en constante aumento, mientras que la rigurosidad de políticas ha disminuido desde mediados de 2021. La gran mayoría, 81% de los trabajadores en el sector de transporte y almacenamiento laboran en empresas pequeñas y medianas. El indicador de formalidad laboral indica que 55% de los trabajadores se desempeñan en el sector informal.

### Recuperación del empleo sectorial total



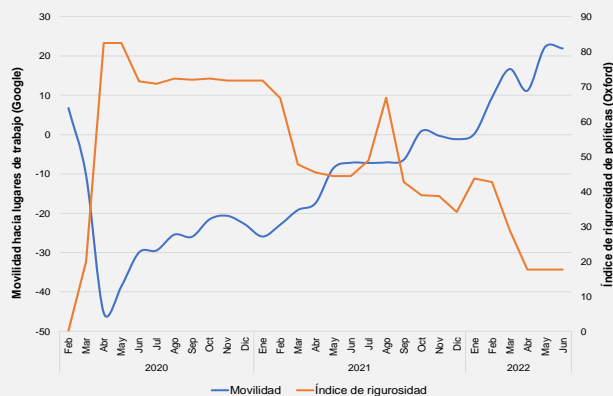
Fuente: con datos de la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE), INEGI.

### Empleo sectorial a dos dígitos del CIU



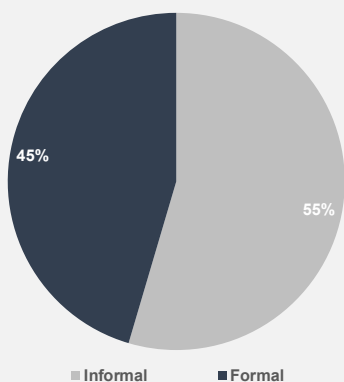
Fuente: con datos de la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE), INEGI.

### Movilidad e Índice de rigurosidad del distanciamiento social



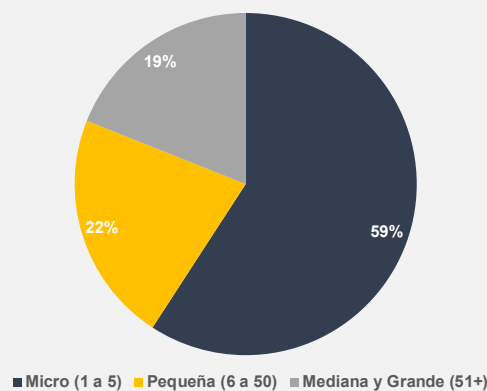
Fuente: con datos de Google (Movilidad) y de la Universidad de Oxford (Rigurosidad).

### Trabajadores del transporte según condición de formalidad



Fuente: con datos de la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE), INEGI.

### Empleo sectorial según no. de trabajadores en el establecimiento



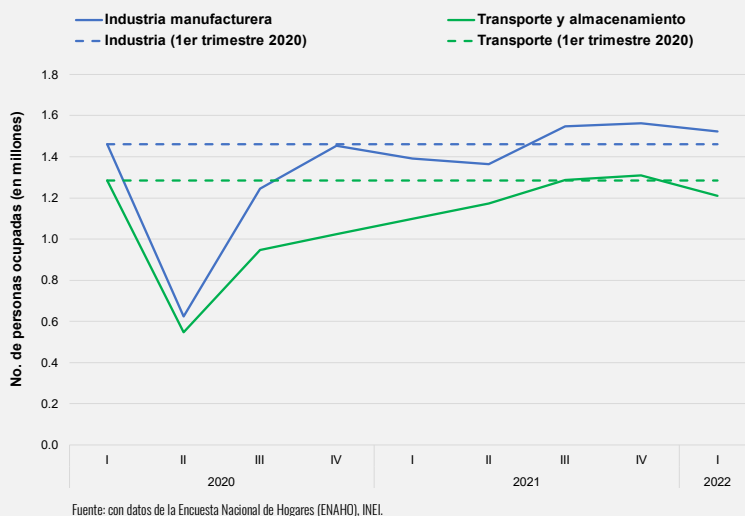
Fuente: con datos de la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE), INEGI.



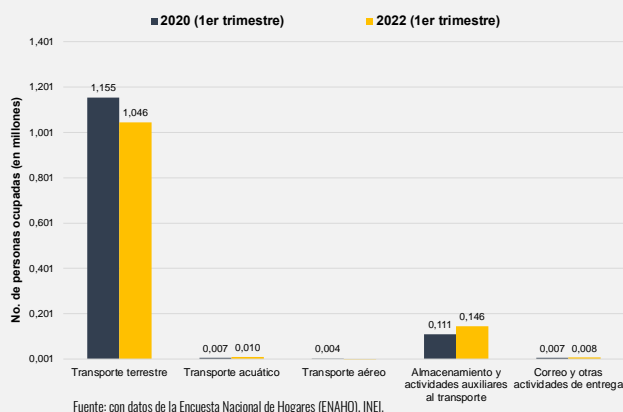
## Resumen ocupacional sectorial

Perú observó la mayor caída proporcional de empleo sectorial de la región. El empleo en el transporte terrestre y aéreo aún no alcanza los niveles pre-pandemia. Sin embargo, la recuperación ha sido liderada por la División de almacenamiento. La movilidad hacia puestos de trabajo ha aumentado a partir del primer trimestre de 2021, mientras que la rigurosidad de políticas se ha reducido desde la misma fecha. Aproximadamente el 70 por ciento de las empresas dedicadas a transporte se clasifican como medianas y grandes. El empleo sectorial es altamente informal, porque apenas 17% de los trabajadores indican contribuir a la seguridad social.

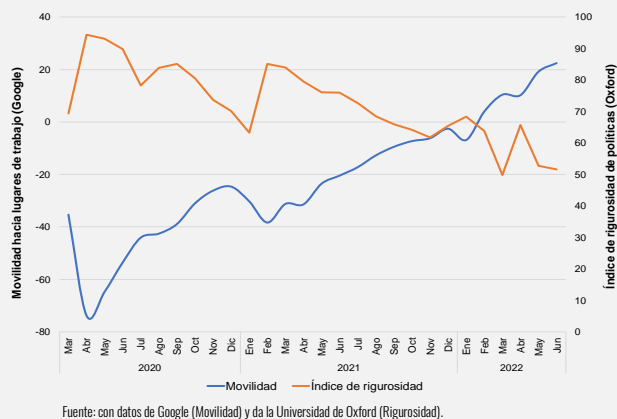
### Recuperación del empleo sectorial total



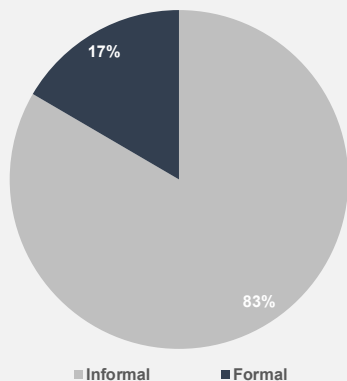
### Empleo sectorial a dos dígitos del CIIU



### Movilidad e Índice de rigurosidad del distanciamiento social

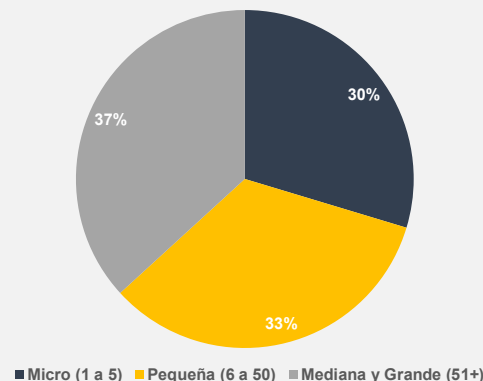


### Trabajadores del transporte según condición de formalidad



Fuente: con datos de la Encuesta Nacional de Hogares (ENAH), INEI.

### Empleo sectorial según no. de trabajadores en el establecimiento

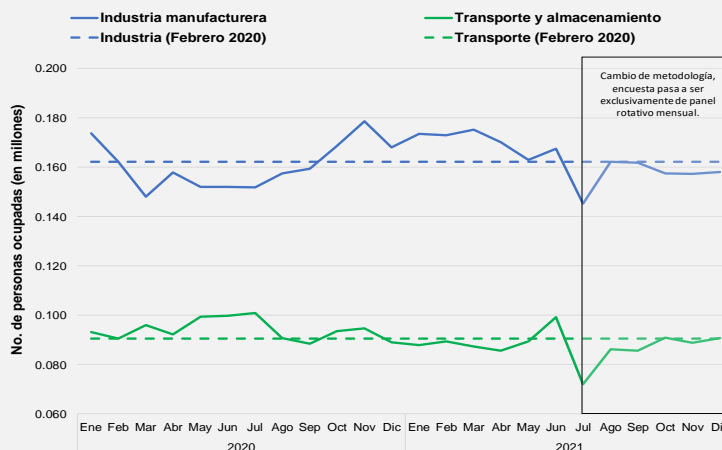


Fuente: con datos de la Encuesta Nacional de Hogares (ENAH), INEI.

## Resumen ocupacional sectorial

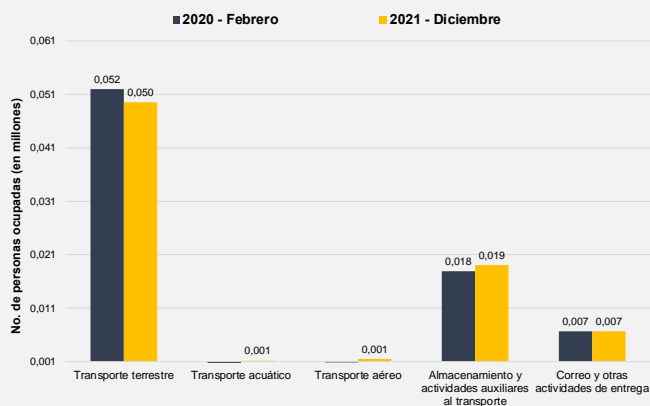
Durante el inicio de la pandemia (2020) Uruguay fue uno de los países menos afectados en materia laboral. La ECH, bajo nueva metodología, muestra que el país recuperó el empleo sectorial a fines de 2021. Mientras el índice de rigurosidad de las medidas de distanciamiento social se redujo desde mediados de 2020, el volumen de desplazamientos hacia lugares de trabajo recuperó sus niveles pre-pandémicos durante el primer trimestre de 2022. La distribución de empleo de acuerdo al tamaño de las empresas se concentra en empresas grandes (40%, 34% en empresas pequeñas, y 26% en medianas). El país observa la mayor tasa de formalidad sectorial entre los países estudiados, con 88% de trabajo formal.

### Recuperación del empleo sectorial total



Fuente: con datos de la Encuesta Continua de Hogares (ECH), INE.

### Empleo sectorial a dos dígitos del CIU



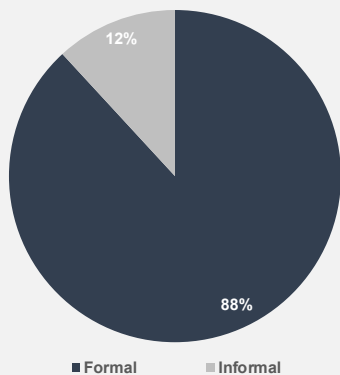
Fuente: con datos de la Encuesta Continua de Hogares (ECH), INE.

### Movilidad e Índice de rigurosidad del distanciamiento social



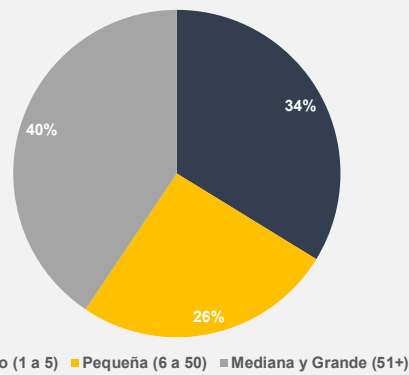
Fuente: con datos de Google (Movilidad) y de la Universidad de Oxford (Rigurosidad).

### Trabajadores del transporte según condición de formalidad



Fuente: con datos de la Encuesta Continua de Hogares (ECH), INE.

### Empleo sectorial según no. de trabajadores en el establecimiento



Fuente: con datos de la Encuesta Continua de Hogares (ECH), INE.





## PARTE 5

# ¿Una nueva realidad? ¿O un retorno gradual a lo anterior?

Durante la fase inicial de la crisis sanitaria las caídas del PIB y del empleo se explicaron principalmente por las medidas de distanciamiento social impuestas por los gobiernos. En la mayoría de los países se impusieron restricciones sobre las aglomeraciones públicas, restricciones al uso de transporte público, cierre de escuelas, establecimientos comerciales, disponibilidad de espacios públicos, etc. Estas prohibiciones eliminaron o redujeron el trabajo disponible para una parte significativa de la población económicamente activa en ALC.

El acceso a vacunas y conocimientos para combatir el SARS-CoV-2 ha permitido que los países de la región entren a una fase de políticas de distanciamiento social menos restrictivas. Sin embargo, debido a las consecuentes mutaciones del virus y su prevalencia comunitaria en mayor o menor medida, surgen interrogantes sobre los efectos comportamentales de largo plazo heredados de la pandemia.

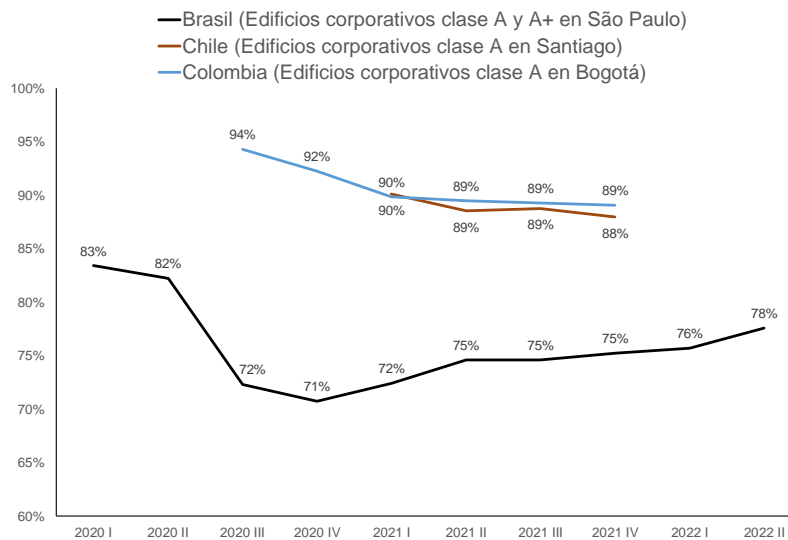
En materia laboral, la narrativa común es sobre una nueva realidad híbrida, con trabajo de oficina complementado por trabajo desde casa u otro ambiente. Esta noción encuentra soporte en encuestas de opinión a nivel internacional. Una consulta de Accenture a 9,6 mil trabajadores reveló que 83% de las personas consultadas prefieren un modelo de trabajo híbrido en forma permanente ([Accenture, 2021](#)). También en 2021,

la consultora inmobiliaria Jones Lang LaSalle (JLL) entrevistó a 2 mil profesionales en Brasil al respecto, encontrando que 66% preferiría un modelo híbrido a futuro, y tan solo 10% afirmó querer regresar al trabajo de oficina en tiempo integral ([JLL, 2021](#)).

Otra medida que refuerza la narrativa de la permanencia del trabajo remoto son los niveles de ocupación de oficinas en las capitales latinoamericanas. El Gráfico 11 revela que, tras significativas caídas en la ocupación durante 2020 y 2021, la recuperación en las tasas de ocupación aún no retoma los niveles observados antes de la pandemia. La tendencia en el mayor mercado de edificios de oficinas en ALC, el brasileño, muestra una recuperación gradual pero lenta en la ocupación de edificios de oficinas de São Paulo. En Bogotá, y en Santiago de Chile, los espacios de oficinas tampoco han recobrado la ocupación anterior.

A pesar de esto, cabe señalar que las tasas de ocupación de oficinas dependen de otros factores, como la disponibilidad de nuevos edificios y la coyuntura económica ajena a los efectos de la pandemia. Por ejemplo, en zonas de alta densidad de edificios de oficinas, tales como la zona de Faria Lima en São Paulo, los medios especializados destacan recientemente tasas de [ocupación incluso más elevadas](#) que las observadas antes de la pandemia del Covid-19.

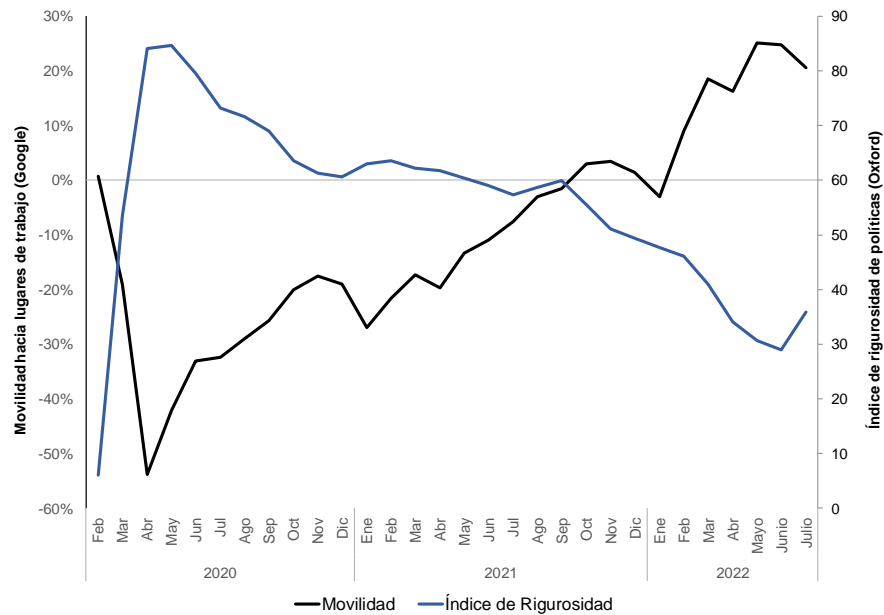
Gráfico 11 – Ocupación de edificios de oficinas en capitales latinoamericanas



Fuente: Siila – Colombia, Buildings – Chile, Cushman & Wakefield – Brasil. Notas: La [clasificación de edificios](#) de Clase A y A+ denota desarrollos inmobiliarios que presentan la más alta calidad, en cuanto a estándares constructivos y tecnología de sistemas constructivos.

La persistencia de la informalidad laboral, junto a las condiciones subóptimas de conectividad, penetración tecnológica, y habilidades digitales para el trabajo son factores limitantes del teletrabajo en la región. La realidad es que los trabajadores latinoamericanos están regresando a sus lugares de trabajo en niveles similares a los observados antes de la pandemia (Gráfico 12). Este retorno a los centros laborales está correlacionado negativamente con el índice regional de rigurosidad de políticas públicas publicado por la Universidad de Oxford (un coeficiente de correlación de -0.85).

Gráfico 12 – ALC: Movilidad hacia lugares de trabajo y medidas de distanciamiento social (promedios)



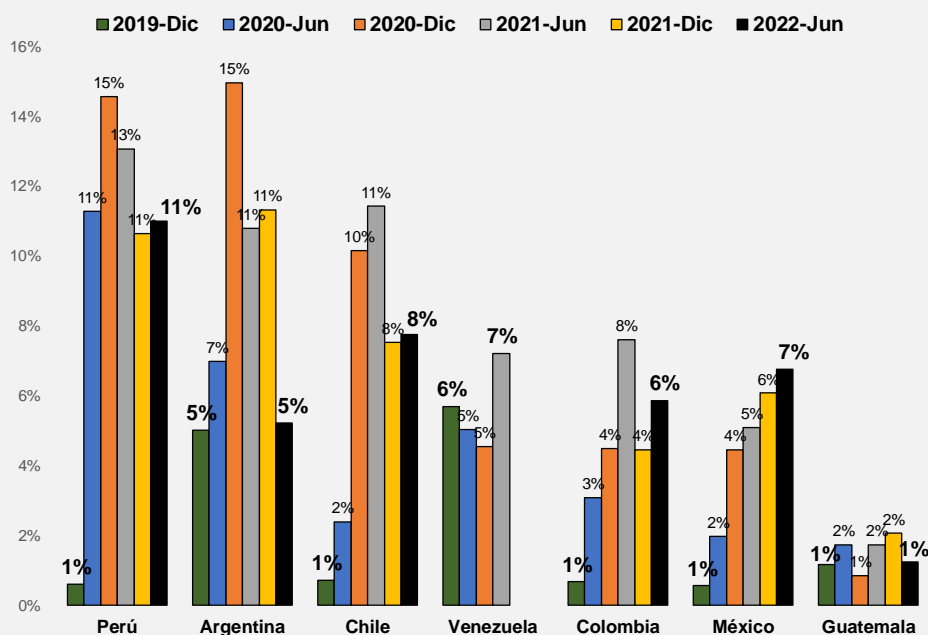
Fuente: Elaboración propia con base en datos de Google y de la Universidad de Oxford.

## RECUADRO 2. EL TELETRABAJO EN LATINOAMERICA

La pandemia del Covid-19 aceleró la adopción del trabajo remoto en la mayoría de economías y sectores. Los cálculos teóricos de dicha adopción estiman una mayor capacidad de teletrabajo en economías avanzadas con mercados laborales de mayor grado de especialización y dotación tecnológica (Mckinsey, 2021). En ALC, de acuerdo con Delaporte y Peña (2020), los factores individuales que determinan la capacidad de realizar labores remuneradas de forma remota incluyen una mayor escolaridad, residir en áreas urbanas, poseer un trabajo formal, trabajar en empresas grandes, devengar salarios en el quintil más alto de ingreso laboral, y ser mujer<sup>21</sup>. A escala social, estos determinantes están además relacionados con la provisión y costos de tecnologías como la internet de alta velocidad (banda ancha) y el acceso a computadores personales, así como la dotación de habilidades digitales de la población económicamente activa.

En la práctica, para ALC las estadísticas de vacantes de empleo muestran que el nivel de adopción del teletrabajo varía tanto por país como durante el transcurso del tiempo desde el inicio de la pandemia hasta la actualidad (Gráfico 13). En un primer momento, el porcentaje de anuncios de vacantes laborales<sup>22</sup> que informaban la posibilidad de realizar trabajo remoto era muy bajo, de 1% o menos del total de nuevas vacantes publicadas cada mes (Venezuela y Argentina proveen excepción a este fenómeno, con tasas de “teletrabajo” de 5% o más incluso antes de la pandemia).

Gráfico 13 – Porcentaje de vacantes asociadas con teletrabajo



Fuente: Elaboración propia con base en datos de Computrabajo. Nota: Palabras claves asociadas al teletrabajo usadas en la estimación: teletrabajo, tele-trabajo; home office; trabajo remoto; trabajo de casa; trabajar desde casa.

<sup>21</sup> En función de roles de género preestablecidos, las mujeres buscan arreglos laborales más flexibles para poder cuidar a los niños y ancianos.

<sup>22</sup> Recopiladas en el sitio web de [Computrabajo](https://www.computrabajo.com), el portal dedicado a vacantes de empleo en línea más grande de ALC.

En un segundo momento, con la llegada de la pandemia en 2020 este porcentaje se elevó en forma rápida y significativa en todos los países con información disponible. El auge del porcentaje de vacantes laborales que mencionaban la capacidad de realizar el trabajo de forma remota se observó entre diciembre de 2020 y junio de 2021. En países como Perú y Argentina, esto resultó en que hasta una de cada seis vacantes anunciadas admitiera el teletrabajo en la descripción del puesto.

*Finalmente, a partir de la segunda mitad de 2021 se observa una tendencia decreciente en la adopción del teletrabajo, que como observaremos en la siguiente sección, se da en paralelo a la recuperación general del empleo a niveles pre-pandemia. Por otro lado, estas economías parecen haber alcanzado tasas naturales de teletrabajo que oscilan entre el 5% y el 10% (exceptuando a Guatemala). Cabe mencionar que los porcentajes del Gráfico 13 se aproximan al límite inferior de las estimaciones teóricas de Delaporte y Peña (2020) para ALC23. Como referencia, estos autores estiman esta proporción en niveles que varían entre países, desde un rango inferior del 7%/8% en Guatemala/Nicaragua al 15%/16% en Costa Rica y Bahamas respectivamente (Delaporte y Peña, 2020).*

El teletrabajo era parte de la dinámica laboral regional incluso antes de la pandemia, aun cuando fuese una parte minoritaria. En 2020 la crisis sanitaria expandió significativamente la modalidad de trabajo remoto en la mayoría de las sociedades latinoamericanas. La permanencia de este fenómeno dependerá, en el corto plazo, del poder de negociación de los trabajadores y de las empresas<sup>24</sup>, y en el largo plazo, de las instituciones que regulen esta modalidad en cada país. Aunque es demasiado temprano para sacar conclusiones sobre las implicaciones del teletrabajo en la movilidad de las personas, es claro que una variación significativa en la demanda de transporte (no solo en números absolutos, sino en la razón de movimiento) tendría importantes impactos sobre la infraestructura y los servicios de transporte público, así como sobre el uso de espacios dentro de las ciudades. En escenarios de mayor adopción de teletrabajo (tanto en proporción de trabajadores como en el número de horas que cada trabajador labora desde casa), la consecuencia de la reducción de pasajeros seguramente requerirá re-planificación y re-diseño de la oferta por parte de los operadores. En este escenario, es posible que se ajusten las redes y se reduzcan las frecuencias en algunos lugares. Posteriormente, las inversiones en infraestructura de transporte público tradicional, así como en material rodante, podrían ralentizarse, lo que tendría un impacto significativo en la industria.

<sup>23</sup> Ver el Gráfico 1 en Delaporte y Peña (2020).

<sup>24</sup> El supuesto es que las empresas requieran que los trabajadores regresen gradualmente a las oficinas. Los trabajadores, como vimos desde las encuestas de opinión, presionarán para trabajar mayoritariamente desde casa. El punto intermedio dependerá de cada industria, y de la estructura y coyuntura del mercado laboral particular.



## PARTE 5

# Consideraciones Finales

La crisis sanitaria y socioeconómica del Covid-19 no tiene precedentes históricos. La globalización económica, así como la facilidad de movimiento de bienes y personas han sido factores determinantes que explican como la pandemia produjo una caída del PIB y del empleo tan aguda, generalizada, y persistente.

En ALC, durante el valle de la pérdida de empleo más de 30 millones de personas se quedaron sin trabajo. Desde fines de 2021 el empleo total ha finalmente recuperado los niveles observados a inicios de 2020. La ocupación global en transporte y almacenamiento también se ha recuperado, siguiendo sendas de recuperación similares a las observadas en el resto de industrias, para la mayoría de países. Sin embargo, algunos sectores, como el transporte terrestre de pasajeros siguen experimentando pérdidas relativas de empleo en comparación con los niveles pre-pandemia. Dada la pérdida masiva de trabajos, gran parte de la discusión de políticas públicas se ha enfocado en las dinámicas laborales durante y posteriores a la crisis sanitaria.

Una parte notable de la discusión ha sido sobre el trabajo remoto, un tema con amplias repercusiones que trascienden al futuro de la movilidad urbana. Más allá de la cobertura mediática, la evidencia sugiere que la región experimentó oleadas significativas de trabajo remoto, aunque

limitadas al sector formal de cada economía. Los datos indican, además, que una vez que las políticas de distanciamiento social fueron reducidas, la prevalencia del trabajo remoto se mantuvo en tasas superiores a las observadas antes de 2020. Esto sugiere que la pandemia efectivamente aceleró el proceso de adopción del teletrabajo. Con todo, debido al surgimiento de nuevas variantes (p. ej. Ómicron BA.5), y al contexto económico internacional desfavorable, por ahora es muy temprano para definir sendas inequívocas del trabajo remoto de largo plazo en la región.

Mientras es aún temprano para definir el alcance definitivo de la crisis actual en la transformación de los mercados laborales, los últimos datos disponibles muestran que la región está recuperándose, aunque lentamente. Quedan aún por definirse las sendas de recuperación en sectores como la demanda de servicios de transporte de pasajeros, mayoritariamente compuestos por empresas micro, pequeñas y medianas. Repensar las estrategias de recuperación sectorial debe tomar en cuenta a estas categorías de empresas, además de continuar el ahínco en segmentos de la población de bajos ingresos que la pandemia ha mostrado ha sido los más afectados.





# Anexos

**Tabla A1:** Encuestas públicas oficiales utilizadas

País	Encuesta
Argentina	Encuesta Permanente de Hogares (EPH), INDEC.
Bolivia	Encuesta Continua de Empleo (ECE), INE.
Brasil	Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNADC), IBGE.
Chile	CASEN en Pandemia (CASEN-2020); Encuesta Nacional de Empleo (ENE-2018-2022), INE.
Colombia	Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEIH), DANE.
Costa Rica	Encuesta Nacional de Hogares (ENAHO), INEC.
Ecuador	Encuesta Nacional de Empleo, Desempleo y Subempleo (ENEMDU), INEC.
El Salvador	Encuesta de Hogares de Propósitos Múltiples (EHPM), DIGESTYC.
Guatemala	Encuesta Nacional de Empleo e Ingresos (ENEI), INE.
México	Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE), INEGI.
Perú	Encuesta Nacional de Hogares (ENAHO), INEI.
Uruguay	Encuesta Continua de Hogares (ECH), INE.



# Referencias

- Anabalon Ruiz, J. A. (2022). Percepción de usuarios y conductores respecto al uso del transporte público (taxis buses) en el contexto de la pandemia Covid-19, recorridos comunas de Chiguayante y Concepción.
- Azuara, O., Bosch, M., Mondragón, M., Torres, E. (2021). De la crisis a la oportunidad: El Covid-19 en el mercado laboral de América Latina y el Caribe. Inter-American Development Bank.
- Barbero, J., & Guerrero, P. (2017). El transporte automotor de carga en América Latina: Soporte logístico de la producción y el comercio. Banco Interamericano de Desarrollo. <https://publications.iadb.org/es/el-transporte-automotor-de-carga-en-america-latina-soporte-logistico-de-la-produccion-y-el-comercio>
- Barbero, J., Fiadone, R., & Millán, M. (2020). El transporte automotor de cargas en América Latina. Banco Interamericano de Desarrollo. <https://publications.iadb.org/es/el-transporte-automotor-de-carga-en-america-latina-soporte-logistico-de-la-produccion-y-el-comercio>
- Bernal S, R. (2009). The informal labor market in Colombia: Identification and characterization. Revista Desarrollo y Sociedad, (63), 145-208.
- BID. (2022). Observatorio Laboral Covid-19. <https://observatoriolaboral.iadb.org/es>
- Calatayud, A., Giraldez Zúñiga, F., Hand, A., Chevalier, Ophelie. (2020). Convivir con el coronavirus ¿Cómo impulsar una movilidad segura en las ciudades?. Banco Interamericano de Desarrollo. <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Convivir-con-el-coronavirus-Como-impulsar-una-movilidad-segura-en-nuestras-ciudades.pdf>
- Calatayud, A., & Montes, L. (2021). Logística en América Latina y el Caribe: oportunidades, desafíos y líneas de acción. Banco Interamericano de Desarrollo.
- Campos, R. (2019). Tecnología y recambio energético en el transporte automotor de América Latina y el Caribe. Comisión Económica para América Latina y el Caribe. <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/44439>
- Delaporte, I., & Peña, W. (2020). Working from home under covid-19: who is affected? Evidence from Latin American and Caribbean countries. (April 1, 2020). CEPR COVID Economics, 14.

- IDB. (2021). Labor Markets Sector Framework Document (SFD). Washington, DC.
- MacKinnon, J. G. (1996). Numerical distribution functions for unit root and cointegration tests. *Journal of applied econometrics*, 11(6), 601-618.
- Mckinsey Global Institute. (2021). What's next for remote work: An analysis of 2,000 tasks, 800 jobs, and nine countries.
- Mojica, C., Lynn Scholl, P., Pérez Jaramillo, D., Navas, C., Abad, J. (2020a). Esto es lo que los usuarios de transporte público tienen que decir durante la pandemia. Banco Interamericano de Desarrollo.
- Mojica, C., Navas, C., Hollnagel, J., Camós, G., Alem, M., Rendón, J.R. (2020b). El riesgo de dejar morir al transporte público. Banco Interamericano de Desarrollo.
- Reinhart, C., Graf Von Luckner, C. (2022). The Return of Global Inflation. The World Bank. Disponible en: <https://blogs.worldbank.org/voices/return-global-inflation>
- Rivas, M. E., Suárez-Alemán, A., & Serebrisky, T. (2019). Hechos estilizados de transporte urbano en América Latina y el Caribe. Nota Técnica No. IDB-TN, 1640, 1-14.
- Yépez-García, A., Alberti, J., Altamirano Montoya, Á., Bocco, M. J., Granada, I., Carvalho Metanias Hallack, M., ... & Solís, B. Infraestructura y empleo: el rol de los sectores de transporte, energía, agua y saneamiento en la recuperación económica post Covid-19. Banco Inter-Americano de Desarrollo.
- World Bank. (2022). World development indicators. The World Bank Group.



