

2024



Acción
por México

MOVILIDAD SOCIAL EN LA CIUDAD DE MÉXICO

JOSIMAR RANGEL

MOVILIDAD SOCIAL EN LA CIUDAD DE MÉXICO

Josimar Rangel

2024

RESUMEN

Esta investigación reúne datos relevantes con respecto a las condiciones de posibilidad que existe en la Ciudad de México con respecto a la movilidad social. Qué factores influyen para que una persona pueda ascender o descender en la escala social y cómo se distingue esto por el género. Un tema que resulta de interés en el contexto político actual de nuestro país.

Contenido

I.	Introducción	1
	Problemática abordada.....	6
II.	Justificación	9
III.	Planteamiento del problema	11
IV.	Objetivo	13
V.	Marco teórico.....	14
VI.	Formulación de la hipótesis	28
VII.	Pruebas cuantitativas y/o cualitativas de la hipótesis	29
VIII.	Conclusiones.....	42
	Posibles soluciones.....	45
IX.	Bibliografía	46

I. Introducción

Los estudios de movilidad social comienzan a tomarse como una vertiente de estudio desde principios de siglo xx teniendo a Estados Unidos como precursor del campo. Debido al desarrollo, el crecimiento económico y demográfico que presentaron las ciudades. Este cambio en un panorama de forma acelerada atrajo la atención de los investigadores por conocer la equitatividad que representaba el progreso.

A finales del siglo, acentuándose entre los decenios de los setenta y ochenta, en América Latina comienza también a trazarse las primeras líneas de investigación en torno a la movilidad social debido a que el mismo fenómeno en Estados Unidos a principios de siglo comenzó a observarse. Las políticas económicas y el desarrollo de los estados latinoamericanos se enfocaron en un crecimiento acelerado en la industrialización y el mercado interno. Con ello las urbes comenzaron a concentrar una gran cantidad de población.

Ante este panorama de progreso económico, desarrollo de la infraestructura y la masividad de la migración interna de zonas rurales a las ciudades; los estudios de movilidad social fueron debatidos entre dos disciplinas: la económica y la sociológica. En ambos casos, se veían en los estudios un espacio donde se encontraba el objeto de estudio de cada materia e implicaba una oportunidad para profundizar en la comprensión del sistema.

Una situación particular que ocurrió en la región latinoamericana fue que mientras se desarrollaron los estudios de movilidad a partir de la industrialización y el modelo de acumulación entre 1970 y 1980, al llegar a los noventa estas perspectivas fueron alteradas debido a las crisis económico-sociales precedentes. Sobre todo, a la implementación de las políticas neoliberales, dando al modelo de los estudios de movilidad latinoamericano un campo de exploración ante un nuevo panorama no experimentado en los países desarrollados del mundo occidental hasta el momento.

En el caso de México, es durante 1970 que encontramos un desarrollo amplio en el campo de estudio debido a la relación que se presentó entre los niveles desigualdad y pobreza enmarcados dentro de este periodo de bonanza y desarrollo económico que se registró en el llamado “Milagro mexicano”. Aunado a ello, los estudios de movilidad realizados en México en un principio tuvieron un enfoque por observar a la capital junto con la ciudad de Monterrey a causa de que eran los dos principales centros de desarrollo.

La movilidad social, como fue anotado anteriormente, se vio nutrido por dos disciplinas, sin embargo, en el lapso de transición de entre crisis la economía toma preponderancia en la aplicación de su metodología para recabar datos a partir de cortes cuantitativos. A partir de esta incidencia importante en la materia, se da un eje rector sobre la manera de aproximación como de interpretación de los resultados que derivó en una predominancia del enfoque por la movilidad intergeneracional.

Este tipo de enfoque de la movilidad, estudia de manera comparativa la situación en la que se encontró una generación anterior en relación con una generación actual. La finalidad y ventajas de esta orientación es que permitía comprender las transformaciones económicas a partir de las políticas aplicadas o debido a los periodos de crisis que se erguían siendo la sociedad la receptora y catalizadora de sus consecuencias, permitiendo una crítica y el planteamiento de mejores acercamientos como aplicaciones de normas económicas mejor encausadas a subsanar la situación de la población.

Durante la dirección que influyo la economía sobre los estudios de movilidad en México, se dio también un robustecimiento de tres ejes de análisis dentro de los mismos estudios, como la movilidad económica, educativa y ocupacional. No es casualidad que estos fueran las ramificaciones principales que se presentaron en los estudios, debido a que derivaron de los pilares que representaron los avances en el desarrollo industrial. Aspectos fundamentales que atraviesan a la sociedad desde la aplicación de la infraestructura y el crecimiento en las ofertas laborales.

De tal forma, se entiende que la movilidad social comprende diversas variables que han nutrido de forma considerable el análisis de las condiciones sociales que rigen a los miembros de la sociedad. Por ejemplo, la movilidad económica, rama por excelencia de la disciplina de la economía, ha llevado su atención a través de los indicadores de ingresos para conocer el tránsito entre generaciones en el nivel de bienestar que en el mejor de los casos se espera sea positivo, aunque suele presentar en determinados momentos reducciones.

En el caso de la movilidad educativa, reflexiona a partir de la importancia que tiene la educación para alcanzar mejores oportunidades sin importar la procedencia del individuo. De esta forma una buena infraestructura y programas educativos apoyarán la captación de un mayor número de personas que obtendrán una mejor senda de bienestar en su futuro y a su vez, una mejor equidad e igualdad a nivel social. Por el lado de la movilidad ocupacional hace énfasis en el ámbito laboral debido a que se considera este aspecto fundamental para el desarrollo material por lo que cada trabajo determina un espacio de acceso a oportunidades y carencias.

Con este breve repaso sobre la conformación de los estudios de movilidad ayuda a plantear que la materia se ha estudiado a partir del crecimiento de las zonas urbanas, que agrupan múltiples realidades y diferentes condiciones a través de las vidas de cada una de las personas. También, los estudios han sido nutridos por dos disciplinas, siendo la económica preponderante en gran parte de su desarrollo entre el cambio de siglo y el primer decenio del nuevo siglo.

Esto plantea, dentro de los estudios de movilidad una serie de debates debido a las limitantes de las perspectivas economicistas en el acercamiento e interpretación de los datos. Por lo que, como se verá en el trabajo, una serie de críticas y un terreno fértil para integrar más elementos que permitan hablar con mayor precisión de las condiciones que atraviesan estas diferentes perspectivas vivenciales. Tales como el lugar de las mujeres o la subjetividad que tiene un efecto importante para comprender como se crea una cierta identidad de clase.

En el caso de la Ciudad de México, espacio que agrupa en la actualidad muchas de estas realidades, tiene su propio espacio de desarrollo en cuanto a su movilidad para con la ciudadanía, por lo que atender a las particularidades de la capital ha sido un trabajo que ha tomado su tiempo tomar la autonomía frente a un análisis regional con las demás entidades del país.

Este trabajo está organizado de la siguiente manera:

- **Problemática abordada**

En este apartado se explicará la problemática de la alta rigidez que existe entre los extremos de la población en situación de pobreza y la población con mayor riqueza y la cuestión de género presente en la situación de la movilidad social en la Ciudad de México (CDMX) con respecto a la movilidad social de la región centro del país.

- **Justificación de la realización de la investigación**

En la justificación se profundizará la pertinencia social que conlleva la investigación. En este caso la movilidad social representa un espacio de oportunidades que permiten llevar a la ciudadanía a un ambiente de mayor equidad, igualdad y cohesión grupal. Elementos importantes para que se fortalezca la sensación de justicia social.

- **Planteamiento y delimitación del problema**

En este apartado se expondrán las preguntas de investigación, general y secundarias, que guían la investigación en torno a la movilidad social en Ciudad de México.

- **Objetivo**

En el objetivo se muestra de forma breve y concisa cuál es la finalidad de la investigación y sus objetivos secundarios.

- **Marco Teórico**

En este apartado, al lector, o lectora, se le brindarán algunas de las principales investigaciones que se han hecho al respecto de la movilidad social en México para que entienda el proceso en el cuál se ha incrustado la materia a través de los años. Asimismo, encontrará la definición sobre movilidad social y sus subsecuentes divisiones con la finalidad de que pueda seguir las discusiones, sus limitantes y nuevas propuestas que surgen a través de estos trabajos.

- **Formulación de la hipótesis**

En este apartado se planteará la hipótesis de la investigación. El trabajo pretende comprobar si en los resultados datos sobre movilidad social en la Ciudad de México que tienden a mostrar una movilidad en ascendencia corresponde a la percepción de los grupos sociales y, a su vez, si la cuestión de género en torno al desarrollo de las mujeres en diversos espacios también corresponde a los indicadores.

- **Pruebas empíricas o cualitativas: desarrollo de la investigación**

En este apartado se exponen los datos cuantitativos que responderán a las preguntas generadas previamente. Además, se explicarán en comparativa los resultados de la Ciudad de México con la región centro a partir de los datos obtenidos por la Encuesta *ESRU de Movilidad Social en México* (ESRU-EMOVI) 2017 y el *Informe de Movilidad Social en la CDMX* 2019 permitiendo entender la situación de la movilidad social.

- **Conclusiones**

En las conclusiones se presentarán unas breves consideraciones con los cuales se articulen los puntos clave de la presente investigación y que den pauta para aportar posibles soluciones.

- **Posibles soluciones**

En este apartado final se pretende apuntar los indicios de posibles soluciones a las situaciones presentadas a lo largo de la investigación.

Problemática abordada

La realidad mexicana está caracterizada por acentuar los extremos sociales donde se posicionan cada una de las clases que componen el panorama de México. Siendo este un problema que nos indica los índices de desigualdad que existen en torno a la riqueza total del país, por lo que entra en directa relación con la movilidad social, el *Informe de Movilidad Social en la CDMX* (2019) indica que: “[...] cuando no hay igualdad de oportunidades, la movilidad social es baja y los resultados de la vida de las personas se determinan por su origen más que por sus decisiones” (p. 37)

De tal forma que la desigualdad es un elemento que, si está presente en una sociedad, influye fuertemente en las condiciones económicas y sociales que atraviesan a todas las etapas del desarrollo individual. En el caso del contexto mexicano a partir de la implementación de las reformas neoliberales el sector del mercado informal creció exponencialmente, convirtiéndose en un problema debido a que las capacidades y formación de las personas no podía ser canalizada de forma adecuada en un mercado formal del trabajo.

Por lo tanto, ocurre un abaratamiento en cuanto a la limitación de oportunidades que puede ser desarrolladas, como es el caso del ejemplo, en cuanto a la movilidad ocupacional, que como brevemente se mencionó, éste es el encargado en primera línea de dar acceso a una serie de bienes y servicios como otras oportunidades que en el caso del mercado informal son limitadas. Por lo que proyecta una sensación generalizada de desigualdad y discriminación como también un resquebrajamiento de la cohesión social aumentando la diferencia entre clases.

En materia de género, encontramos que la problemática viene trazada desde ya hace varios años. De igual forma a partir de las crisis de 1980 y 1990, las mujeres han aparecido en mayor número en espacios de trabajo que no necesariamente

sean bien remunerados, sino que son llamadas por necesidad a otros sectores debido los problemas económicos. Al respecto, Cortés & Escobar (2005) mencionan que: “Los hogares compensaron parcialmente el descenso salarial real con el aumento de la participación laboral de las mujeres y de los jóvenes” y agregan: “Si esta intensificación del empleo va acompañada por la disminución de los años de estudio de los jóvenes y las mujeres pobres, entonces se podría observar una mayor desigualdad” (p.152).

Con estas premisas podemos entender la interconexión tan importante que hay en cuestión de estabilidad económica, pero también lo significativo que es la implementación del estudio de la movilidad social en aras de materializar programas que en momentos de crisis afiancen a la población en el acceso a las oportunidades para que sus capacidades, formación y motivaciones sean retribuidas, que a fin de cuenta son lo que genera la ya insistida cohesión social con finalidad de justicia social entre sus miembros.

Finalmente, referente a la problemática de contraste de los dos extremos de la realidad social en el panorama mexicano, encontramos que hay una severa barrera para que en el caso de las personas en situación de pobreza puedan superar esta condición, el *Informe de Movilidad de la CDMX* menciona que: “41 de cada 100 mujeres que nacen en dicha posición no logran superarla. La proporción de hombres es de 36 de cada 100” mientras que a nivel nacional “El contraste es de 68 contra 64 de cada 100, entre mujeres y hombres”. (p. 17)

En el caso de hombres y mujeres que nacen en condiciones de riqueza el mismo Informe señala que para la capital: “65 mujeres, en comparación con 72 hombres, se mantienen ahí el resto de su vida. A nivel nacional, dicha razón es de 50 mujeres contra 57 hombres” (p. 17) Como se aprecia en estos números mencionados por el documento ya citado, encontramos una amplia barrera a nivel nacional en el cuál se da cuenta de la falta de oportunidades para que la población pueda superar la

condición de pobreza y, por ende, la problemática de desigualdad crece al concentrar la riqueza en pocas manos. Mientras que, en el caso de la riqueza, sucede lo mismo siendo un asunto más amplio en la capital del país donde los números son mucho más elevados que el resto del país.

Todo ello nos aporta los fundamentos sobre la importancia para conocer el panorama actual en el que se rige la sociedad mexicana, cuál es su situación actual y determinar los rubros donde se ha visto una mayor movilidad contra aquellos que no, pese a que los indicadores económicos implique un crecimiento este no siempre corresponde al nivel de bienestar que están percibiendo las personas. Por lo tanto, a través del estudio de la movilidad social se puede dar con las problemáticas, grupos vulnerables y poder aplicar propuestas focalizadas para corrección.

II. Justificación

Es apuntado constantemente por diversos autores y autoras que el estudio de la movilidad social significa comprender el alcance que brindan las oportunidades en la vida de cada uno de los individuos que componen una sociedad en favor de alcanzar un crecimiento tangible en su bienestar. Esto independientemente de las condiciones que atraviesan su desarrollo como lo serían orientación sexual, color de piel, origen de parentesco, etc. Debido a que dentro de una sociedad que vela por el desarrollo amplio en cada uno de los derechos, como lo es la Ciudad de México, resulta ser un punto crucial para obtener una convivencia sana y estrechamiento de los lazos. Iliana Yaschine (2015) apunta:

Las posibilidades de movilidad social que tengan las personas de los distintos estratos sociales indican el grado de fluidez de cada país, es decir, en qué medida las normas, instituciones, políticas y relaciones de poder de una sociedad permiten (o no) que los ciudadanos progresen con base en su esfuerzo y mérito, con independencia de sus condiciones de origen. (p. 175)

De esta forma, la importancia de llevar a cabo esta investigación radica no solo en poder dar cuenta del nivel indirecto de esta relación y satisfacción que se produce en la vida de los individuos al implementarse mecanismos que permitan una movilidad social entre diversos estratos sociales. También, a que da cuenta de las condiciones que intervienen en el ejercicio de movilidad para comprenderlas de forma más clara los problemas que derivan de una desigualdad y ubicarlos con mayor precisión.

La finalidad de ello sería pertinente en sobremanera debido a que permite instrumentar políticas públicas que se enfoquen en sectores concretos de la población dependiendo de los indicadores que se analicen para una mejor caracterización, y con ello, una mejor aplicación particular de las necesidades frente

a las problemáticas con las que se estaría encontrando determinado sector con tal problemática. Con ello se podría contrastar la realidad de la Ciudad de México con otras regiones del país, debido a que la capital guarda un papel importante en cuanto a ser vanguardia en la aplicación de políticas adecuadas que permitan ser ejemplo a otras entidades, y en este caso, solventar las problemáticas de desigualdad fomentando una mayor movilidad social.

A partir de la investigación se puede obtener información sobre las particularidades de la Ciudad de México que no se presentan en otras entidades del país, sobre todo, en cuestión de género debido a que la movilidad social esta muy ligada al desarrollo y desenvolvimiento en el sector laboral. Espacio en el cual se encuentra algunos problemas, que en la capital puede ser indicio de una apertura de oportunidades con igualdad o, al contrario, las oportunidades tiendan a ser relativas e inclusive nulas. También en la siguiente investigación se puede entender en qué aspectos tal vez la capital del país necesita reforzar esfuerzos para erradicar problemas tales como cuestiones de color de piel, creencias, orientación sexual, etc.

III. Planteamiento del problema

La movilidad social en México y el mundo es un tema que ha cobrado interés en años muy recientes. Históricamente, la posibilidad que tenía una persona para ejercer un cambio de posición económica a lo largo de su vida no se asociaba con el sistema político y económico, sino más bien a su capacidad y voluntad. Gracias a las mediciones y estadísticas que consideran diferentes indicadores, es que este fenómeno ha demostrado ser un elemento importante al momento de pensar y proponer políticas públicas.

En este documento de trabajo, de manera general, se analiza la importancia que cobraron en las últimas dos décadas los estudios y mediciones sobre movilidad social, no solo en Ciudad de México sino en todo el país y sus implicaciones en torno a la política pública. Para ello, se parte de las interrogantes más elementales y generales ¿Qué es la movilidad social? ¿Es ésta medible? y ¿Para qué nos sirve conocer el nivel de movilidad social en un espacio determinado? Son estas interrogantes las que motivan la primera sección metodológica de la presente investigación.

La razón por la que este estudio se enfoca en la capital metropolitana es porque ofrece una micro radiografía del fenómeno de la movilidad social a nivel país , en tanto que aquí confluyen diferentes y variadas estratos socio culturales provenientes de diferentes estados.

En una menor escala se busca comprender, a partir de un análisis cualitativo ¿Qué indicadores se contemplan en la medición de la movilidad social? Es decir ¿Es solo el poder adquisitivo, su trabajo, posesiones o la educación los factores que determinan este movimiento ascendente o descendente? Esto importa, en términos teóricos, porque las muestras estadísticas toman en consideración indicadores que pueden determinar la tendencia de los resultados. Sin embargo, también tiene implicaciones sociales en la cotidianidad. Actualmente, vivimos circunstancias de polaridad social derivada de un discurso difundido desde la esfera política y gubernamental. Conocer los factores que determinan la posibilidad de ejercer la movilidad social desmitifica nociones que aluden al esfuerzo laboral y físico de las personas como un medio eficaz para lograr obtener mejores condiciones de vida.

Esta investigación también considera el género como un indicador importante a la hora de medir la movilidad social, indicador que toma en consideración por la **ENCUESTA ESRU de Movilidad Social en México (ESRU-EMOVI) 2017 y el Informe de Movilidad Social en la CDMX 2019**. Referencias estadísticas fundamentales para este análisis sincrético, que retoma los enfoques cualitativo y cuantitativo, para presentar el panorama general de la movilidad social en la Ciudad de México en los últimos años.

IV. Objetivo

Objetivo general.

- Comprender las condiciones de posibilidad que existen con respecto a la movilidad social, en Ciudad de México.

Objetivos particulares:

- Ubicar los diferentes estudios que existen con respecto a la Movilidad Social en México.
- Conocer la movilidad ascendente y descendente por género en la Ciudad de México.
- Contrastar las posibilidades de movilidad social por género en la Ciudad de México con respecto a la región centro del país.
- Proporcionar información valiosa para los tomadores de decisiones e instrumentadores de políticas públicas en Ciudad de México.

V. Marco teórico

En una sociedad como la mexicana que, a través de los años, ha experimentado diversas situaciones en sus ejes políticos, sociales y económicos, estos tres aspectos generan una constante fricción y, por su importancia, derivan en múltiples cambios por los cuales las personas, tanto como individuos y comunidad, se ven expuestos a constantes transformaciones en los modos de relacionarse, de concebir su propio entorno y sentirse parte o no de éste. El balance de los mencionados ámbitos es importante, de lo contrario la desigualdad emerge, acentuándose y externando el malestar social.

En México, los estudios sobre movilidad social se centran, básicamente, en: “el cambio de la condición socioeconómica de las personas. [...] La movilidad social refleja el nivel de igualdad de oportunidades entre la población: a mayor igualdad de oportunidades, mayor movilidad social.” (Centro de Estudios Espinosa Yglesias, 2018). Asimismo, estos análisis ahondan en las condiciones materiales que están presentes a lo largo de la vida del individuo y la sociedad, con la finalidad de analizar las posibles causas que intervengan para que haya cambios en el estilo de vida tanto positivos como negativos.

De igual manera, la movilidad social, con base en el factor humano y sus interacciones, tiene que ampliar los rangos para expresar sus estimaciones analíticas del acceso al desarrollo a través de las oportunidades. Por lo tanto, particulariza su campo de estudio mediante la medición en: movilidad absoluta o relativa, ascendente o descendente, intergeneracional e intrageneracional. El término “absoluto” refiere al cambio en el nivel de vida que ocurre desde el origen hasta el destino¹. La movilidad absoluta se ve influenciada por los cambios estructurales como tecnologías, migraciones, políticas económicas, etc. Por su

¹ El origen se refiere al punto del que parte el individuo (origen) no necesariamente geográfico, sino a la suma de sus ventajas y desventajas que presenta inicialmente hasta llegar a un nuevo espacio de desarrollo (destino).

parte, el término “relativo” refiere de las oportunidades de transitar hacia otra clase social según los orígenes de la persona en cuestión.

En el caso de la movilidad ascendente y descendente refiere, como su nombre lo señala, a la transición de una clase social a otra y la obtención de nuevas o más oportunidades para su desarrollo, o bien siendo limitado e inclusive perdiendo éstas, lo anterior representaría un retroceso o descenso. El resultado de esta medición se vería en el cambio de estratos o la permanencia en una clase social. Ambas escalas son aplicadas tanto para el individuo o como una sociedad, lo que permite un análisis multidimensional.

Finalmente, los términos de movilidad intergeneracional e intrageneracional son ámbitos donde, como veremos, han fructificado múltiples propuestas de estudio. La categoría intergeneracional es aplicada, principalmente, al estudio respecto a una generación con relación a su antecesora y sucesora. Esto quiere decir, que el estudio de la situación de un individuo, tomará en consideración la posición en donde se encontraba la persona que llevaba las finanzas en el hogar, sea padre o madre, y a su vez el lugar que podrían ocupar los hijos e hijas del individuo, según la posición de este.

En el caso de la movilidad intrageneracional, ésta se refiere al trayecto en la vida, sobre todo laboral, que experimenta una persona, debido a que puede contener los medidores mencionados anteriormente junto con otros rubros que permean su experiencia vivencial. Al describir brevemente las categorías anteriores, se busca que el lector o lectora comprenda con más facilidad las discusiones, análisis y propuestas que surgen a través de los trabajos que nos compete contextualizar. Por lo tanto, es importante partir con las bases bien explicadas.

El estudio de la movilidad en la Ciudad de México ha encontrado su consolidación en años recientes debido a que, en lo general, este tema se ha tropezado con múltiples retos que ha sorteado de diferentes maneras. Una de estas vías, y a su vez problemática, radica en el uso de encuestas y censos con datos relacionados a las preocupaciones de los estudios de movilidad. Estas fuentes inicialmente fueron

recopiladas con la finalidad de responder a incógnitas en el ámbito económico de la población y no tanto a su movilidad. Por ejemplo, la Encuesta Nacional de Empleo Urbano (eneu) de 1994, o la Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares de 2004.

Esta difícil situación la vemos claramente plasmada en el trabajo de Hoyos, Martínez, & Székely, (2010) donde sus autores exponen lo siguiente:

La segunda característica importante de estos estudios tiene que ver con la complejidad y la escasez de base de datos utilizadas para el análisis de movilidad. Debido a la limitada disponibilidad de censos y encuestas longitudinales [...] la solución más común ha sido la de utilizar bases de datos que incorporen información socioeconómica en un momento determinado para dilucidar efectos más permanentes. (p. 138)

Es hasta 2006 que se levanta, debido a la necesidad de datos estadísticos, la *Encuesta ESRU de movilidad social en México* (esms) concentrada en el análisis profundo de la movilidad social.

Sin embargo, antes de proseguir por este camino, es importante dar unos pasos atrás, para conocer el rumbo que tomaron las observaciones y consideraciones de los académicos con respecto a los factores que intervenían o podían tener un impacto, aun sin explorar en el tema de la movilidad. Mismos aspectos que serán retomado en estudios más actuales.

Encontramos, a principios de los 2000, el trabajo de *Movilidad social intergeneracional en México urbano* de Fernando Cortés y Agustín Escobar (2005), en donde se analizan tres periodos: el previo a 1982, el de 1982 a 1988 y finalizan con el de 1988 a 1994. La investigación que realizan se moldea por varios núcleos, el primero es probar si la llamada “hipótesis de fjh”² aplica para la etapa histórica

² La hipótesis FJH, por las iniciales de los apellidos de los sociólogos David Featherman, Frank Jones y Robert Hauser. Indica que la industrialización conlleva una movilidad social equitativa y constante, por lo tanto, es un periodo de bonanza social.

que atravesó México en esos lapsos de tiempo, con la Industrialización por sustitución de importaciones (ISI) que generó el fenómeno de las migraciones del campo a la ciudad, la crisis que devino en los ochenta y finalmente su abandono por el modelo neoliberal.

Con este panorama histórico de alto desarrollo y expansión urbana encontramos el espacio ideal para que nuevas formas de relación surjan, por lo tanto, Cortés & Escobar (2005) mencionan lo siguiente: “En México se han estudiado ampliamente los efectos de ese tránsito [...] Lo que prácticamente no se ha estudiado hasta hoy es la relación entre la reforma económica y el grado de equidad del sistema de movilidad” (p. 150).

Estos autores marcaron una antesala importante debido a que la comprensión de la situación histórica, junto con la movilidad encontrada en diferentes generaciones, permitió conocer la situación en la que se hallaba la población respecto a sus oportunidades de movilidad.

Además, en este estudio comenzaron a aparecer señales de lo que, en años recientes, conoceríamos como perspectiva de género, debido a que observaban un aumento de la participación femenina en el mercado laboral. Al respecto mencionaban que: “Es necesario que las mujeres sean incluidas. Dadas la duplicación de las tasas de participación femenina, la reestructuración económica [...] y el crecimiento de la proporción de los hogares encabezados por mujeres” (Payne y Abbott, p. 151, 1990 citado por Cortés & Escobar, 2005).

Por otro lado, la figura del “jefe de familia” que perfila en las encuestas o en el uso como término para el estudio de la movilidad intergeneracional, deriva en una consideración sobre su pertinencia en el trabajo. A esta observación Cortés & Escobar (2005) añaden: “resulta inaceptable que la clase o el estrato social se determine de manera predominante por el empleo del jefe de hogar varón.” (p. 151). Debido a que no había marcadores que permitieran integrar o contrastar la actividad femenina tanto en la recopilación de datos, como de contraste con las funciones ejercidas en el trabajo por los hombres.

De esta manera se presenta un trabajo que tiene como finalidad dar con las particularidades de México, tomando a las ciudades más representativas del país como Ciudad de México, Guadalajara, Monterrey, etc. Asimismo, da con la importancia del devenir histórico a través de estos lapsos de tiempo y además propone particularidades en los sujetos de estudio en su relación con la movilidad social.

En este mismo rubro encontramos el trabajo titulado *La movilidad ocupacional en México: rasgos generales, matrices regionales y diferencias por sexo* de Patricio Solís y Fernando Cortés. Como se puede intuir, la movilidad social no viene sola, sino que requiere de diversas variantes para que esta sea estudiada y poder obtener resultados dependiendo de la consideración de las mismas. En este caso encontramos una de las que serán importantes para el desarrollo: la movilidad ocupacional.

La vertiente hace hincapié en la importancia que tiene el trabajo para poder tener una movilidad social, ofreciendo al individuo más oportunidades. Por lo que su espacio laboral lo destinará para cosechar o no logros respecto a su posición de origen. Mediante el estudio de los datos de la Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares (enigh) del 2004. Observaron que el nivel de ingresos respondía al nivel de educación que tenían los individuos. Por ejemplo, notaron que aquellos que catalogaron como “clase de servicios” percibían un mayor sueldo y tendían a tener una educación superior, mientras que en el caso de los “trabajadores agrícolas” con un sueldo más bajo, la educación básica era la única que habían recibido. Por lo tanto, Solís & Cortés (2009) resolvieron que: “La distribución de la educación y la ocupación está relacionada con la desigualdad de oportunidades” (p. 409).

Ante este panorama, parte la señalización de la importancia de la urbe, espacio de constante crecimiento que requiere de mano de obra, por lo que las migraciones internas, del campo a la ciudad se volvieron una necesidad para la industria en detrimento del campo. Sitio incapaz de proporcionar la infraestructura necesaria

para proveer de más oportunidades a su población. En este caso, para ofrecer acceso a la educación media superior y superior, o mayores ingresos por el trabajo que, a fin de cuentas, va estrechamente relacionados. Todo ello se traduciría en posibilidades de movilidad social para el individuo.

En cuanto al género, encontramos un par de datos que son relevantes para entender este periodo. Por un lado, a partir del análisis de la incorporación de las mujeres al sector laboral y su consecuente movilidad ocupacional, se encuentra que experimentaron una movilidad ascendente de casi un tercio sobre los hombres en todo el país. Por ejemplo, en el caso de la región central los hombres tuvieron una movilidad ascendente del 44% mientras que las mujeres 59.5%. Si bien esto podría ser sugerente y dar una idea de una buena integración, la realidad es que solo señala la entrada femenina a nuevos espacios ocupacionales. Tal como se mencionaba, el cambio del campo a la urbe, o en este caso, de trabajo agrícola a uno de servicios.

Aunando en la discusión presentada el anterior artículo sobre la categoría de “jefe de familia” encontramos como argumentación en favor de su uso, que: “la mayoría de las madres de las personas entrevistadas se dedicaba exclusivamente a las tareas del hogar” (Solís & Cortés, 2009, p. 406). Por lo que para el análisis de movilidad intergeneracional complicaba la integración del origen familiar a los datos para comparar de una generación a otra, aunado a la falta de información que las encuestas podían proporcionar en el momento. Esto, como veremos, será retomado más adelante en otras investigaciones.

En estos dos trabajos podemos observar los inicios incipientes que ofrecen los estudios de movilidad social en el nuevo siglo. Sin embargo, a partir de aquí vemos un incremento en la materia, gracias a la llegada de *La Encuesta ESRU de Movilidad Social en México* (emsm) del 2006. En palabras de Hoyos, Martínez, & Székely (2010) mencionan: “Hasta donde sabemos, esta es la primera encuesta de cobertura nacional en México diseñada y aplicada expresamente con el objetivo de medir la movilidad social.” (p. 141).

Esto nos revela el interés y la importancia que comenzaron a ganar los estudios de movilidad social. Pues a partir de aquí las encuestas sobre el tema se irían aplicando cada seis años, dando una ola de publicaciones al respecto para dar interpretaciones de diferentes rubros. Siguiendo la estela sobre este punto clave donde la educación representa un gran impulsor de la movilidad. Encontramos, por ejemplo, el trabajo titulado *Educación y movilidad social en México* de Rafael de Hoyos, Juan Martínez y Miguel Székely que encontramos en el libro *Movilidad Social en México: Población, desarrollo y crecimiento*.

Los autores, con base en los datos proporcionados por La Encuesta ESRU de Movilidad Social en México (emsm) trazaron un análisis intergeneracional para conocer si hubo un ascenso o descenso, comparando una generación (jóvenes) respecto a su nivel de educación respecto a su antecesora (padres y madres). Los resultados mostraron que las generaciones jóvenes superaban en formación a sus padres. También señalaron que, si bien el nivel de educación de los padres no intervenía directamente en el nivel educativo de sus hijos, si fungía de aliciente para impulsar la vida de éstos al apoyarlos desde una mejor posición, aumentando sus oportunidades de desarrollo.

de Hoyos, Martínez, & Székely (2010) señalan:

De acuerdo con los resultados, la correlación en los estratos más ricos y consistentemente creciente a partir de los estratos medios. Esto sugiere que a medida que aumenta el nivel socioeconómico, la relación entre el nivel educativo de padres e hijos es más estrecha (existe menor movilidad); en cambio, en el extremo contrario, el nivel socioeconómico bajo, la relación es menos estrecha; es decir existe mayor movilidad. (p. 150).

Esta movilidad en los niveles socioeconómicos bajos se da gracias a la inversión en educación pública que beneficia a este grupo proporcionándoles oportunidades, ante esto Yaschine (2015) menciona: “Las políticas estatales pueden o bien aumentar los recursos a los que tiene acceso un individuo o bien incrementar el retorno que pueden obtener por ellos en el mercado” (p.182). Por lo tanto, se puede

corroborar la premisa de que, en efecto, la movilidad social es reflejo de una sociedad más justa.

O en palabras de Hoyos, Martínez, & Székely (2010):

Estos resultados muestran que [...] las generaciones recientes en México consistentemente sobrepasan en escolaridad a sus padres, lo cual sugiere que existe *movilidad absoluta* en la educación. [...] esto indicaría que el bienestar ha aumentado de generación en generación en el país. (p. 146).

Sin embargo, aunque esta premisa resulta conclusiva y corresponde perfectamente al análisis de los datos, abre otras preguntas. Por ejemplo, dado que las instituciones (familia, educación, Estado, etc.) tienen un peso fundamental en el acceso de las oportunidades para los individuos ¿cómo se ven los propios individuos con relación a su movilidad? Hasta este punto los estudios habían tenido una atención a la categoría intergeneracional, pero la experiencia viva también implica una construcción de las nociones con las cuales valora el acceso de esas oportunidades, o si le son ajenas. Para ello Patricio Solís, en su trabajo *Desigualdad y movilidad social en la Ciudad de México* decidió tomar otra aproximación y centrarse en la capital del país que, hasta el momento, el estudio de la movilidad social había tomado únicamente de manera comparativa con otras ciudades, o de manera regional a través de todo el país. Solís (2011) mira que: “[...] la ciudad de México podría presentar características particulares en sus patrones de movilidad, [...] aunado al hecho de que se trata de la ciudad con mayor concentración de fuerza de trabajo del país.” (p. 286).

De igual forma, comprende el abordaje de la movilidad intergeneracional con la ayuda de la perspectiva del curso de vida³. Para esta investigación, Solís se valió de encuestas de hogar y entrevistas a profundidad, que dieron como resultado el

³ La perspectiva del curso de vida se refiere al nivel de intervención y cooperación que lleva un individuo respecto a las instituciones durante su vida. Por ejemplo, las ya mencionadas, familia, escuela, trabajo, etc.

trazado de seis tipos de trayectorias. Estas señalaron que en los participantes (hombres y mujeres) habían tenido una movilidad tanto ascendente como descendente. Básicamente en ambos grupos se encontró una movilidad ocupacional dejando los trabajos manuales, pero no así una movilidad en el nivel de vida.

Pese a este intento que implementó Solís, se presenta la problemática señalada anteriormente por de Hoyos, Martínez, & Székely (2010) en la cual consideran que: “Este tipo de ejercicios es poco viable, tanto por las dificultades de medir el bienestar, como por la complicación de seguir a cada individuo [...] para verificar las modificaciones [...] a lo largo de su ciclo de vida.” (p. 137).

Ante esta problemática de no poder observar el suficiente tiempo para corroborar las observaciones sobre la movilidad de una persona, Iliana Yaschine propone en su trabajo *Percepciones de la movilidad intergeneracional en México*, apuntar al estudio de las percepciones sobre la movilidad. Pese a que recaería en la subjetividad del individuo, esta ayudaría a plantear la posición social y económica del individuo por sí mismo teniendo de referente a sus padres y presuponiendo el lugar que tendrían sus hijos.

En palabras de Yaschine (2015) “La movilidad percibida incide en la percepción de pertenencia de clase, satisfacción con las remuneraciones laborales y las opiniones sobre la desigualdad de ingresos.” (p. 184). Así, partiendo de los datos de la Encuesta Nacional de Pobreza aplicada entre finales del 2014 e inicios del 2015, la autora dio como resultado que la población mexicana tiene una percepción de movilidad a corto plazo, prácticamente inmóvil producto de una rigidez social. Si bien experimentan los mexicanos una movilidad económica, no así una movilidad ascendente a otra clase social. Por lo que, sus esperanzas a que sus hijos tengan mejores oportunidades son bastante grande a pesar de los resultados mostrados en la encuesta.

Hasta este punto encontramos una cierta predilección de los estudios de movilidad social por el análisis intergeneracional. Gracias a las conexiones que se han

desarrollado en torno a los factores como la educación, oportunidades laborales y recorrido histórico, etc. Ha permitido un ambiente de debate dentro de los estudios de la movilidad social que, pese a las adversidades, como se ha citado anteriormente, dan un aliciente para aplicar nuevas aproximaciones y analizar los datos con otras perspectivas que instan a una reflexión más profunda.

Muestra de ello, aparece el trabajo de Fiorella Mancini, *Movilidad social intrageneracional y desigualdades de género en México*. Que responde a la preponderancia en la materia por la perspectiva de lo intergeneracional. En su estudio, propone centrar la atención en el primer trabajo que obtiene el individuo, pues este ejercerá un ambiente acumulativo donde las oportunidades y ventajas o desventajas marcarán su desarrollo vital como también se predispondrán según el género.

Este trabajo retoma también la discusión sobre la terminología empleada reconociendo las limitantes a las que se enfrenta, pero también enfrentando posturas enclaustradas. En palabras de Mancini (2019):

En términos generales, el género ha sido históricamente excluido de los estudios sobre estratificación social, en la medida en que han ignorado explícitamente a las mujeres, quienes, de manera habitual, han sido consideradas como apéndices de sus parejas [...] De allí que el modelo de las ocupaciones, utilizado intencionalmente para el estudio de la movilidad social, tome como referencia una estructura del empleo mayoritariamente masculina. (p.14).

Con lo anterior, cuestiona el concepto, dando a entender que incluso en el estudio de la movilidad social, ésta se encuentra atravesada por la división sexual del trabajo y excluyéndolas de la fuerza de trabajo. También añade que otros autores como Erikson y Goldthorpe habían propuesto desde finales de los ochenta del siglo

el término “dominante” sin distinción de género, pero que no terminó desarrollándose.

En cuanto a los datos utilizados para sus conjeturas, utilizó los proveídos por la *Encuesta ESRU de Movilidad Social en México* (ESRU-EMOVI) en 2017, la autora pudo corroborar que, en efecto, el primer empleo funge como una “herencia social” en tanto que determina “las posibilidades futuras de su empleo sino también las oportunidades de bienestar social y acumulación de (des)ventajas sociales a lo largo del curso de vida” (Mancini, 2019, p. 89).

Por otro lado, contrastando con las investigaciones de principio de los 2000, la autora señala la alta inmovilidad que presentan las mujeres en el mercado laboral y la gran posibilidad de perder incluso ventajas a inicio de sus primeros trabajos. A diferencia de los hombres que encuentran “un régimen de movilidad más flexible, heterogéneo, que permite mayores variaciones en el primer empleo [...] en términos de movilidad vertical ascendente” (Mancini, 2019, p. 91).

Esta dispersión en la manera de abordar los estudios de movilidad social a pesar de encontrar ciertas limitaciones, deriva a su vez en propuestas con las cuales sortear las problemáticas, ya sea a la hora de recabar datos o aplicar metodología de manera que los resultados puedan hablar de manera más fiable pese a lo corto que pueden presentarse las investigaciones respecto a la duración de una vida. Esto ha significado un desarrollo importante en los primeros veinte años del siglo veintiuno, abriendo incluso la perspectiva para generar posibilidades de agenda.

La movilidad social se ve, más que estancada, en un campo de estímulo para la profundización de todas las variantes que aún quedan pendientes para constatar los resultados existentes de los trabajos publicados con los venideros. Por ejemplo, el estudio de Roberto Vélez y Luis Ángel Monroy-Gómez titulado *Movilidad social en México: hallazgos y pendientes*. Dedicó sus reflexiones a hablar de estas posibles vías por las cuales los estudios de movilidad se verían potenciados. Por ejemplo, al igual que sucedió con Solís al justificar la necesidad de particularizar su espacio al centrar sus estudios en Ciudad de México. Vélez & Monroy-Gómez

(2017) remarcan la importancia de considerar las “diferencias entre estados o municipalidades en términos de las tasas de movilidad social” (p. 21).

La propuesta de agenda parte de que las relaciones entre sus órdenes de jerarquía como instituciones, que privarían o proveerían de movilidad a su sociedad. Tal como se había mencionado respecto a la infraestructura para la educación media superior y superior que únicamente se encontraba en las ciudades. Lo que llevaría a la segunda propuesta que consiste en analizar a la migración, debido a que son un elemento importante en el desarrollo de la economía como también un paradigma para la movilidad intergeneracional. En palabras de Vélez & Monroy-Gómez (2017):

[...] la pregunta fundamental a responder es si quienes migran de su lugar de origen tienen mayores tasas de movilidad [...] y si ello se debe a las características intrínsecas de los individuos [...] o si se debe a características del lugar al que llegan. (p. 22).

Entre otros puntos que son de destacarse se encuentra el análisis de la movilidad social respecto a la corrupción y la distribución del ingreso, ambos puntos convergerían en el hecho de que a una “desigualdad de ingresos en una generación se traduce en desigualdad de oportunidades para la siguiente” (Vélez & Monroy-Gómez, 2017, p. 25) guardando esa estrecha relación con la recuperación de que el porvenir es importante en tanto las oportunidades estén al alcance de toda la sociedad, pues de ella depende la cohesión y legitimidad de las instituciones como su pervivencia en el futuro.

Para finalizar en este recorrido sobre la manera por la cual se ha realizado el abordaje del estudio de la movilidad social, no se puede omitir el informe sobre *Movilidad social en la Ciudad de México* del 2019. Trabajo que culmina con las propuestas vistas por los trabajos anteriores incluyendo el desarrollo de una agenda en diversas áreas de interés como la implementación de un sistema de cuidados y la búsqueda por establecer un mercado formal de trabajo en favor de la sociedad.

Un punto clave que hay que resaltar de este informe es el reconocimiento de la ciudad de México como un núcleo del cual derivan iniciativas para otras entidades del país, y debido a su “amplia infraestructura y recursos de que dispone, la dotan de una ventaja competitiva para la consolidación y ampliación progresiva de medidas de política con potencial transformador para impulsar la movilidad social.” (Orozco, Espinosa, Fonseca, & Vélez, 2019, p.48) por lo que llevar a cabo la intencionalidad de alcance de las oportunidades a diferentes sectores se presta como viable.

Veámos en textos anteriores que el respaldo de las instituciones para la obtención de oportunidades, tales como la educación y el trabajo, así como una cohesión en tanto familia como sociedad son pilares importantes para el desarrollo de cada persona. Aunque el informe presente unos contundentes datos respecto a la movilidad social conseguida en la Ciudad de México, también conoce los rubros donde aún reside una marcada desigualdad. Por ejemplo, en el ámbito socioeconómico donde reconoce que “41 de cada 100 ciudadanos [...] no logran superar la condición de pobreza” (Orozco, Espinosa, Fonseca, & Vélez, 2019, p. 47). Además, se observa que, en cuanto a la cuestión de género y el color de piel, son dos rubros en la Ciudad de México que siguen pesando mucho.

Por parte, de la relación entre mujeres y hombres, se revela que los alcances en las oportunidades para las mujeres serán más limitados. Asimismo, salir del estado de pobreza les costará mucho el superarlo. En cuanto al tono de piel, anota el informe que habrá una movilidad descendente para aquellas personas con un fenotipo de tez más oscuro en comparación de quienes no. En este informe se congregan múltiples de las perspectivas y consideraciones presentadas a lo largo de veinte años de trabajos de la mano de diversos académicos y académicas.

Tomó su tiempo llegar a un estudio propiamente del espacio urbano de la Ciudad de México, e incluso tener en consideración los marcadores de movilidad educativa, ocupacional y de género que a fin de cuentas se entrelazan. Dando como resultado una perspectiva más a profundidad de los ámbitos que se encuentran las personas

a través de su vida, que brinda o limitan su desarrollo para verse recompensados por su esfuerzo. No así meritocrático, sino a partir de su participación y desenvolvimiento en la sociedad.

Debido a los cambios históricos que sufrió el espacio mexicano a raíz de la expansión de las urbes, las formas de relación desigual entre quienes migraban a los centros de producción devinieron en la necesidad de una intervención del Estado para brindar los servicios con los cuales pudieran formarse. Siendo la llave de acceso para las tan mencionadas oportunidades de desarrollo que no encontraban en sus lugares de origen. Sin embargo, la lenta aplicación de cuestionarios que recogieran los datos necesarios para ver la transformación y acceso a diferentes clases sociales incentivaron a los académicos y académicas a intentar llenar el vacío de información mediante otras fuentes.

Dando lugar a una serie de debates en tanto factores como en la metodología que podía ser aplicada o no por sus limitaciones. También, hay que señalar que el camino para poder tener información sobre la Ciudad de México como objeto independiente de estudio, ha sido también de largo transitar, pero deja en claro, la importancia como capital del país y punta de lanza para la aplicación de políticas sociales debido a su cuantiosa población como infraestructura que cuenta. Así, pese a los tropiezos que encuentra sigue siendo un ejemplo del constante trabajo en favor de la población y sus necesidades.

Ahora, los retos o campos con los que encontrará mucho contraste es el que se desliga del lugar donde estará la población tras salir de la pandemia por COVID-19. Momento que puso a prueba a muchos estratos de la sociedad y también exacerbó constantes problemáticas anteriormente normalizadas. Por lo que estudiar a la sociedad, como a la Ciudad de México, tras este evento dará muchas respuestas contrastantes para ver los avances o retrocesos que se han experimentado en este espacio.

VI. Formulación de la hipótesis

La movilidad social como una posibilidad de ascender o descender de un estrato socioeconómico a otro es un fenómeno que debe ser estudiado con mayor detalle por parte de aquellos que buscan incidir en las políticas públicas. En Ciudad de México, según datos de la ESRU-EMOVI (2017) el 59% de la población asciende de escala socioeconómica a lo largo de su vida. Sin embargo, las condiciones de posibilidad siguen siendo inequitativas para mujeres y hombres.

En ese sentido, la unidad de análisis del presente trabajo son los datos que arroja la Encuesta ESRU-MOVI (2017), en donde la variable género es muy interesante, pues nos permite conocer en mayor profundidad en qué personas se observa esa posibilidad de ascender socioeconómicamente en la Ciudad de México.

VII. Pruebas cuantitativas y/o cualitativas de la hipótesis

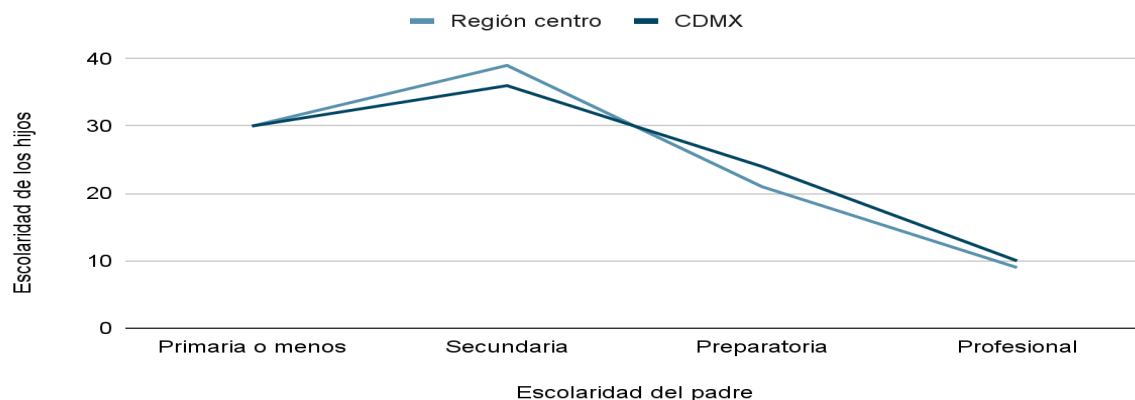
VI.- Pruebas empíricas o cualitativas de la hipótesis. Desarrollo de la investigación:

En el siguiente apartado se presentan las gráficas recabadas a partir de los datos recogidos en la *Encuesta ESRU de Movilidad Social en México (ESRU-EMOVI)* en 2017. Donde se analizará la movilidad social intergeneracional en las categorías: educativa, ocupacional, riqueza, movilidad subjetiva y de género. Tomando los valores de la región centro⁴ y los particulares para la Ciudad de México.

Gráfica 1.

Movilidad Educativa

Hijos de padres con educación básica



Fuente: *Elaboración propia con información de la Encuesta ESRU de Movilidad Social en México (ESRU-EMOVI) 2017 y el Informe de Movilidad Social en la CDMX 2019.*

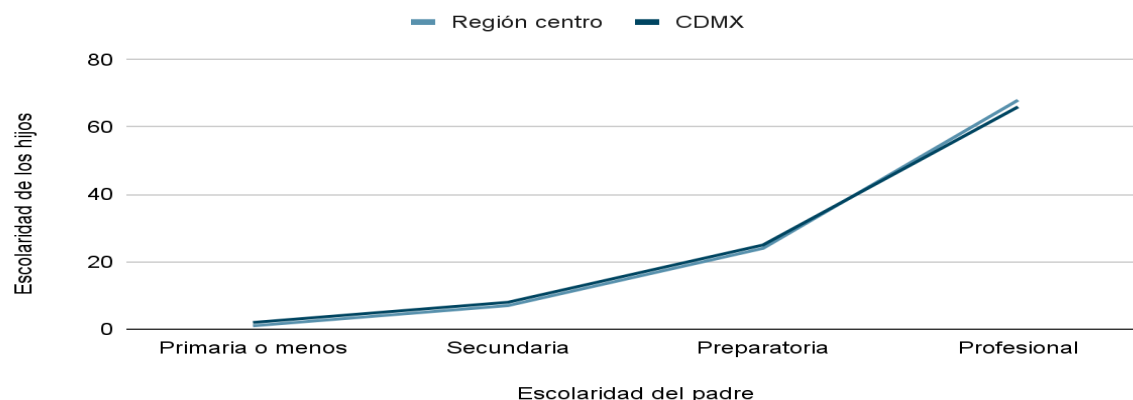
⁴ Comprende los estados de Guanajuato, Querétaro, Hidalgo, Puebla, Tlaxcala, Morelos, Estado de México y Ciudad de México.

Como se observa en la gráfica 1 que corresponde al promedio de la región centro con respecto a los valores de la Ciudad de México a partir de la movilidad educativa obtenida por los hijos de padres que solo adquirieron una formación básica primaria completa o interrumpida. En este escenario observamos que en la región centro hay un auge en la promoción de la educación secundaria por parte de los hijos, caso contrario al que se presenta en la Ciudad de México. En ambos casos hay una disminución de la escolaridad con respecto a los niveles de educación media superior y superior. Sin embargo, en la capital se presenta un leve aumento al alza en estos últimos.

Gráfica 2.

Movilidad educativa

Hijos de padres con educación profesional



Fuente: Elaboración propia con información de la Encuesta *ESRU de Movilidad Social en México* (ESRU-EMOVI) 2017 y el Informe de Movilidad Social en la CDMX 2019.

Como se observa en la gráfica 2, se encuentran representados los hijos parten de padres con formación profesional. Resulta complicado ver una diferencia tangible entre el escenario regional central y la Ciudad de México, debido a que sucede un igualamiento en la promoción y alcances que tienen los hijos respecto a sus padres. Pese a que es mínima la diferencia, se puede ver que en la región centro es menor

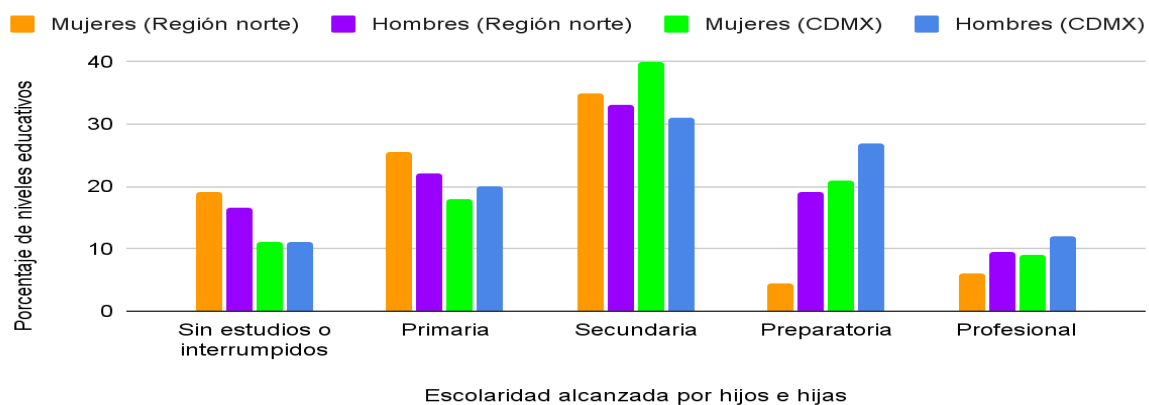
la cantidad de hijos que se quedan en niveles de educación anteriores a la formación profesional e incluso hay una mayor promoción para su educación superior.

Para el caso de la Ciudad de México es apreciable un pequeño incentivo a la educación básica y media superior, pero una disminución de la educación profesional. Habría que esperar los datos de la Encuesta de Movilidad Social en México del 2023 para conocer si esta tendencia se agudiza o disminuye. Por ahora podría ser argüir que el capital cultural es limitado, por lo que los hijos en la capital alcanzaron el límite y los igualaron. Mientras que en la región centro comienzan a rebasarlos, de allí esa mínima separación en la gráfica.

Gráfica 3.

Movilidad educativa por género

Hijos e hijas de padre con educación básica interrumpida



Fuente: Elaboración propia con información de la Encuesta *ESRU de Movilidad Social en México* (ESRU-EMOVI) 2017 y el Informe de Movilidad Social en la CDMX 2019.

Como se observa en la gráfica 3 se permite apreciar la movilidad escolar a partir del género, partiendo de un padre con educación básica interrumpida y la posición que toman sus hijos o hijas respectivamente. Primeramente, lo resalta es que ambos géneros que mantienen la misma escolaridad interrumpida o nula que el padre en la región centro, tienen una mayor probabilidad de quedarse allí, que

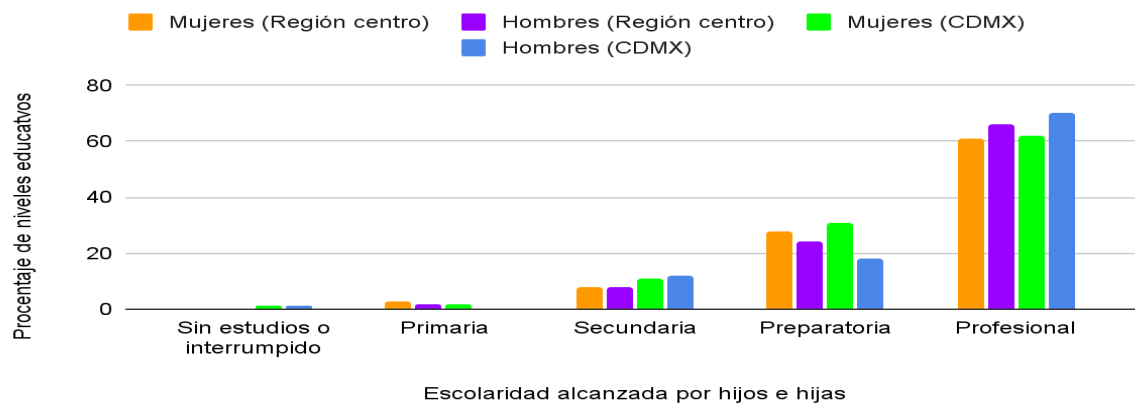
aquellos que se desarrollaron en la Ciudad de México. Aunque el porcentaje tiende a alejarse considerablemente para los niveles de educación primaria y secundaria.

También se observa una leve predominancia por parte de las mujeres de la región centro en los niveles educativos básicos, cayendo drásticamente su presencia en los niveles superiores. Situación que no sucede con los hombres de la región centro donde su caída es más paulatina, pero mantienen una presencia importante. En el caso de los hombres y mujeres que parten de un padre con educación básica interrumpida en la Ciudad de México que tienen más alicientes para continuar sus estudios, sobre todo las mujeres, aunque a nivel superior hay una reducción importante de ambos grupos, que debe ser analizada con mayor precisión por sus posibles variables que entren y afecten de forma concisa en la movilidad descendente que presentan.

Gráfica 4.

Movilidad educativa por género

Hijos e hijas de padre con educación profesional



Fuente: Elaboración propia con información de la Encuesta *ESRU de Movilidad Social en México* (ESRU-EMOVI) 2017 y el Informe de Movilidad Social en la CDMX 2019.

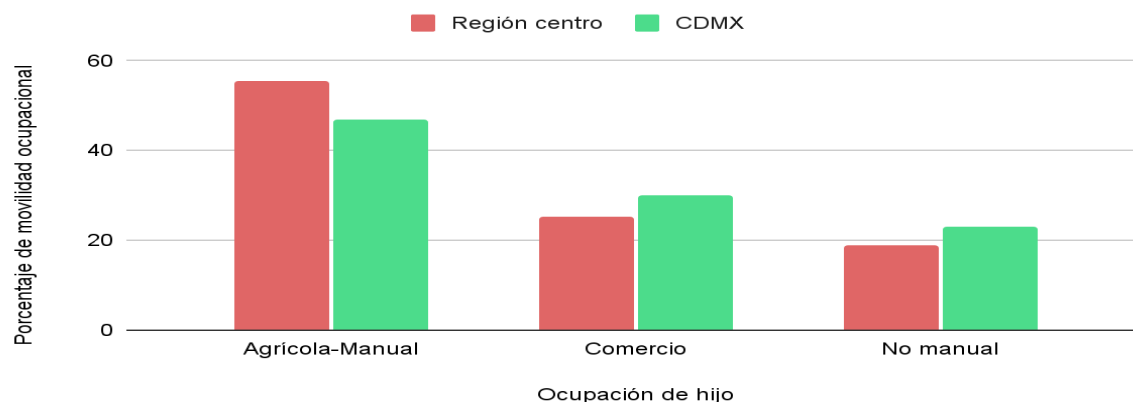
Como se observa en la gráfica 4 los datos proporcionados por esta muestran un apabullante apoyo por parte de los padres con educación profesional para que sus hijos e hijas alcancen dicho nivel, la deserción, aunque se presenta, es mínima hacia las formaciones básicas. Un porcentaje considerable, sobre todo de mujeres, se presenta en la educación media superior que respecto a los hombres es baja, pero se transfiere a su continuación hacia una finalización profesional. Caso para resaltar es el que ambos grupos de mujeres, tanto de la región centro como de la Ciudad de México presentan un porcentaje muy similar (61%) y (62%) respecto a su entrada a este nivel de formación.

Las dos gráficas en conjunto nos estarían revelando que el grupo de mujeres con padres con menor escolaridad estarían más vulnerables para obtener oportunidades educativas. Entrando múltiples factores vivenciales que escapan a los datos recabados, pero deja en claro que la secundaria es una etapa vital para el desarrollo académico y puede ser fácilmente truncado, en comparación de los hombres que suelen sortear esta etapa. Igualmente hay que recalcar que hay una movilidad constante hacia los nuevos espacios académicos de formación, pero tienden a responder de manera más favorable a los hombres.

Gráfica 5.

Movilidad ocupacional

Hijos de padres con ocupaciones agrícolas y manuales



Fuente: Elaboración propia con información de la Encuesta *ESRU de Movilidad Social en México* (ESRU-EMOVI) 2017.

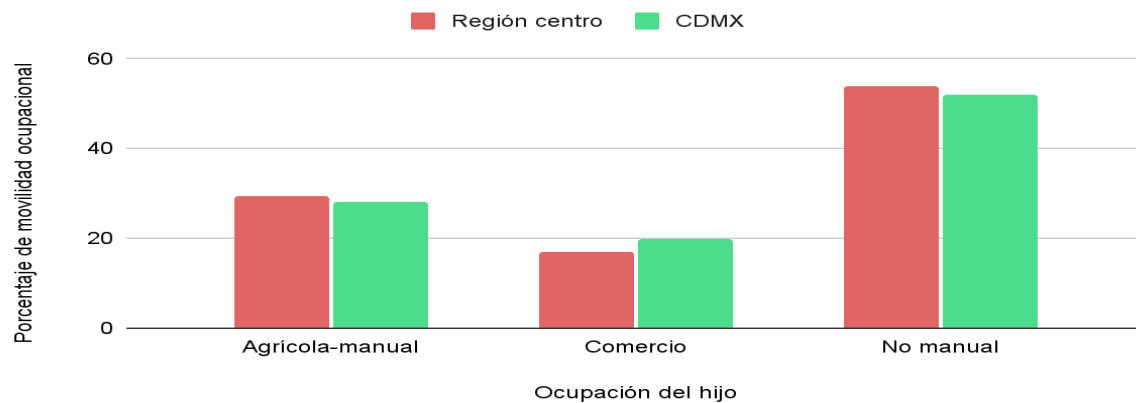
Como se observa en la gráfica 5 sobre la movilidad ocupacional, observamos que los hijos de padres que ejercen actividades agrícolas y manuales, hay una tendencia a la baja en nivel región centro sobre la baja de movilidad laboral que alcanzan. La mayoría queda principalmente en las mismas actividades que sus padres, siendo un reducido número los que llegan a ocupar un trabajo en el comercio y el sector no manual. Los datos por parte de la Ciudad de México muestran un incremento relativamente amplio frente a los resultados de la región central, esto nos dice que hay una movilidad ocupacional ascendente.

Pese a que la tendencia de que los hijos se mantengan cerca de las ocupaciones de los padres, se observa que la capital ofrece una movilidad hacia los otros dos sectores laborales. Ante estos datos, se puede aseverar que lo visto en las gráficas de movilidad educativa anteriormente, corresponde a una tendencia a la baja de que padres con escolaridad básica repercute en sus hijos y delimitan los espacios donde se desarrollaran. El caso de la Ciudad de México resulta peculiar por la constante en oportunidades de movilidad ocupacional, que va de la mano por la promoción de movilidad educativa en los niveles básicos y media superior.

Gráfica 6.

Movilidad ocupacional

Hijos de padres con ocupaciones no manuales



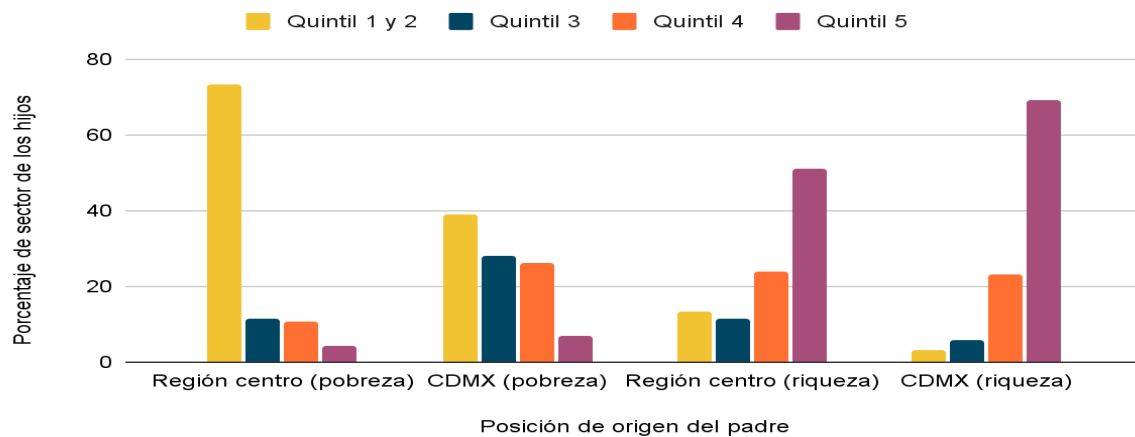
Fuente: Elaboración propia con información de la Encuesta *ESRU de Movilidad Social en México* (ESRU-EMOVI) 2017 y el Informe de Movilidad Social en la CDMX 2019.

Como se observa en la gráfica 6 se muestra la ocupación de los hijos que parten de padres con una ocupación no manual, salta a la vista la predominancia de mantenerse en el mismo grupo tanto en la región centro como en la Ciudad de México. Esto puede ser señalado como una inmovilidad en la movilidad ocupacional, incluso podría señalarse que en el caso de una movilidad descendente existe una barrera hacia el sector del comercio, caso que no ocurre con el área de ocupación agrícola y manual, donde ambos escenarios encuentran una fuerte presencia.

El origen del que parten los jóvenes de parte de sus padres se muestra como un eslabón importante debido a que será un aliciente para que alcancen puestos similares de trabajo mejor remunerados. En comparativa ambas gráficas muestran que en el caso de la región norte adolece en fomentar oportunidades de movilidad e incluso agudiza el estatismo de los puestos altos, no muy diferente a lo que sucede en la CDMX. Sin embargo, el punto fuerte encontrado en la capital es el fomento de una movilidad relativamente mayor para aquellas personas que parten de menores oportunidades de origen.

Gráfica 7.

Movilidad de riqueza



Fuente: Elaboración propia con información de la Encuesta *ESRU de Movilidad Social en México* (ESRU-EMOVI) 2017 y el Informe de Movilidad Social en la CDMX 2019.

Como se observa en la gráfica 7 encontramos datos sobre la movilidad económica que experimentan los hijos frente a su hogar de origen, que es representado por la posición económica del padre. Así, las oportunidades de movilidad, o estancamiento son plasmada a partir de las posibilidades que existen dentro de cada estrato, o quintiles⁵ como se hace referencia.

La gráfica presenta cuatro grupos, dos enfocados en los quintiles más pobres y dos en los más ricos de la región centro y Ciudad de México. En cada grupo hay una subdivisión representada por columnas, estas describen la situación económica dentro del mismo quintil. Por ejemplo, en el grupo uno, se habla del quintil más pobre de la región centro, dentro de ese quintil hay quienes experimentan mayor pobreza (amarillo), pobreza moderada (azul/naranja) y pobreza limitada (morado).

⁵ Los quintiles son un término utilizado en la economía para denominar el veinte por ciento de un sector de la población. En este caso, los quintiles 1 y 2 corresponden a los más pobres, 3 medio-bajo, 4 medio-alto y 5 más rico.

Iniciando la comparativa entre la región centro y la Ciudad de México tomando en cuenta los quintiles más pobres, la realidad que presentan los datos es que la región centro concentra un alto porcentaje de personas que parten de un origen de pobreza y no la superan. Además, entre los dos primeros sub quintiles (amarillo) y el tercero (azul), muestra la existencia de una barrera; de parte del sub quintil tres y cuatro hay una estabilidad a la baja, lo que nos diría que dentro del quintil de pobreza existe una inmovilidad fuertemente marcada.

Por parte de la Ciudad de México, el panorama muestra una situación diferente, con el sub quintil uno y dos no tan marcado y un crecimiento, o movilidad hacia los sub quintiles tres y cuatro, refiriendo a que existe una mejoría en la condición de pobreza por parte de los hijos con respecto al padre. A pesar de que la base de la gráfica de la Ciudad de México indique un mayor número de presencia de pobreza, realmente indica una capacidad de movilidad en cuatro de los cinco sub quintiles. Situación que en el ámbito regional no existe, limitando a la población a una condición de pobreza.

En los siguientes grupos, referentes al sitio donde se encuentran los hijos de padres con posición económica alta, observamos una situación inversa a la que se presenta en los quintiles anteriores. Resalta a primera vista la fuerte inmovilidad que presenta el sub quintil más rico dentro de su propio quintil, sobre todo en la Ciudad de México que muestra una permanencia de origen correspondiente a los hijos. Solo en el contexto de la región centro hay una cierta movilidad, aunque se presenta el sub quintiles tres como una barrera entre el sub quintil uno y dos, hacia el sub quintil cuatro.

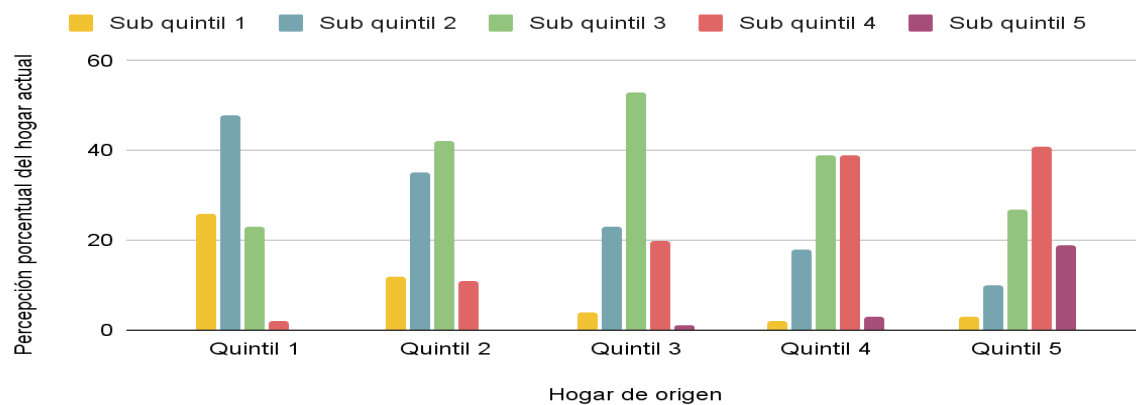
Teniendo en consideración la gráfica en conjunto, esta nos muestra la inmovilidad característica de la sociedad mexicana que se halla en los extremos. Siendo complicado para las personas en condición de pobreza superar su situación de origen. La desigualdad de oportunidades se hace palpable en retrospectiva con

ambos extremos, quintiles pobres y ricos, donde únicamente en el primero la Ciudad de México brinda un aliciente, pero a su vez potencia, más que en la región centro, un aislamiento de quienes tienen más.

Gráfica 8.

Movilidad subjetiva

Región centro



Fuente: Elaboración propia con información de la Encuesta *ESRU de Movilidad Social en México* (ESRU-EMOVI) 2017.

Como se observa en la gráfica 8 y dialogando directamente con la gráfica anterior, se presenta la dedicada a la movilidad subjetiva. Esto quiere decir que, según la percepción del individuo, este valorará su posición actual teniendo en referencia la que tenían sus padres aproximadamente a la misma edad. En este caso la gráfica corresponde a la región centro, debido a que contiene una mayor cantidad de datos que permite entender a más profundidad la auto percepción de los individuos de cada quintil.

En general en cada quintil se aprecia una percepción de movilidad social, de mejoría respecto a sus padres, subiendo uno o dos sub quintiles dentro de cada categoría. Mas esta movilidad nunca toca los extremos más bajos y altos de cada grupo, exceptuando el quintil cinco. Contrasta mucho que en el caso de la movilidad del

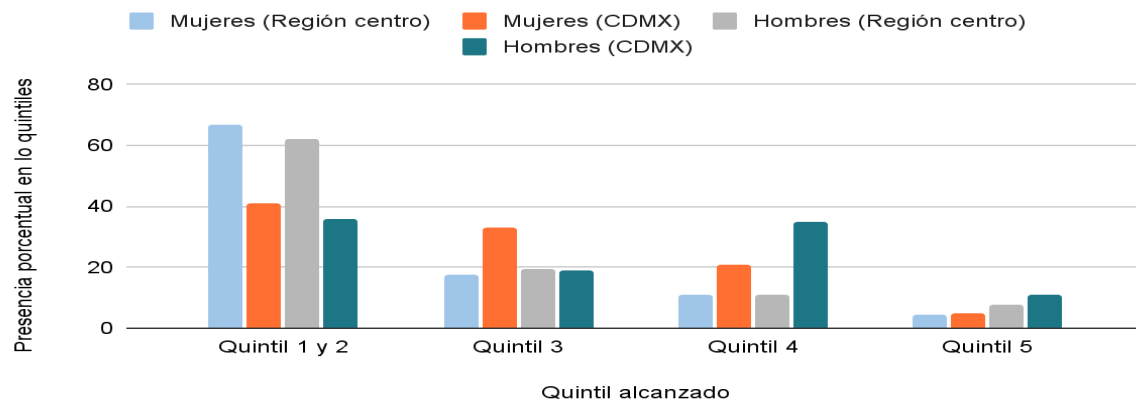
quintil uno y dos, donde anteriormente vimos que hay una falta de oportunidades que derivan en una gran inmovilidad para que las personas superen la condición de pobreza, estas se perciban ligeramente, o mejor posicionados que sus padres.

Para el caso de los quintiles cuatro y cinco, sobre todo para este último, tomando la comparación los resultados de la gráfica anterior nos demuestra una percepción de movilidad descendente donde consideran que su posición es un poco inferior a la de sus padres. Sin embargo, como analizamos anteriormente hay una fuerte permanencia en los sub quintiles cinco, que indican la inmovilidad de este sector. Todo esto nos indicaría que hay una percepción de movilidad ascendente en la mayoría de los grupos, pero una descendente en los más ricos.

Gráfica 9.

Movilidad de la riqueza (Género)

Posición económica de los hijos e hijas respecto a su padre con origen en quintil 1 y 2



Fuente: Elaboración propia con información de la Encuesta *ESRU de Movilidad Social en México* (ESRU-EMOVI) 2017 y el Informe de Movilidad Social en la CDMX 2019.

Como se observa en la gráfica 9 y volviendo a la movilidad de la riqueza, pero con especial atención a la clave de género, los resultados que nos proporciona la gráfica son muy interesantes. Tomando los indicadores de movilidad de hijas e hijos respecto al padre con un origen en el grupo de quintiles uno y dos (pobreza) resulta

ilustrativo que en el caso de las mujeres sucede exactamente el mismo fenómeno observado en la gráfica de movilidad de riqueza entre quintiles más pobres.

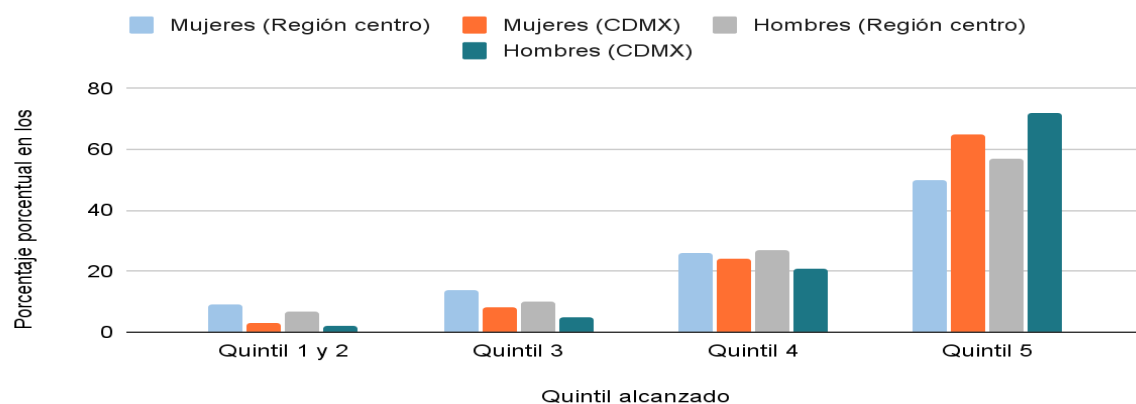
Puede notarse como las mujeres de la región centro tienen una alta probabilidad de mantenerse en ese estrato, mientras que las mujeres de la Ciudad de México perciben una movilidad hacia otros quintiles, exceptuando el quinto donde cae abruptamente. En el caso de los hombres, los correspondientes a la región centro ven la misma suerte que en la gráfica anterior, donde prácticamente se quedarán en los quintiles más bajos por la falta de oportunidades.

Sin embargo, los hombres de la Ciudad de México cuentan con una situación particular, que señala oportunidad de movilidad bastante alta para superar la condición de pobreza respecto a sus padres para reducir su posición en los dos primeros quintiles y además para alcanzar el quintil cuatro. Esto es muy contrastante debido a que son ellos quienes más oportunidades de movilidad presentan en la gráfica.

Gráfica 10.

Movilidad de riqueza (Género)

Posición económica de los hijos e hijas respecto a su padre con origen en quintil 5



Fuente: Elaboración propia con información de la Encuesta *ESRU de Movilidad Social en México* (ESRU-EMOVI) 2017 y el Informe de Movilidad Social en la CDMX 2019.

Como se observa en la gráfica 10 se muestra la posición de los hijos e hijas provenientes del quintil más alto (rico). Si analizamos inicialmente a cada grupo, encontramos que las mujeres de la región central se dispersan de una manera progresiva desde el quintil cinco hacia los demás, esto nos dice que sufren de una movilidad descendente. Mientras que su contraparte citadina mantiene gran parte de su presencia en el grupo más alto de riqueza, con una presencia en el quintil cuatro considerable por lo que también se podría considerar que hay una movilidad descendente, pero no tan acentuada como las mujeres de la región centro.

En comparación con los hombres de la región ya mencionada, vemos que experimentan un fenómeno similar al de las mujeres de la Ciudad de México, manteniendo una presencia importante en el quintil cinco, siendo mayoritarios frente a su contraparte femenina y proporcional a los datos del grupo de hombres citadinos. En cuanto a los hombres de la capital mantienen una fuerte presencia en el mismo quintil que sus padres siendo ínfimos los cambios hacia otros grupos.

Pese a que se presenta un porcentaje del 21% de hombres en el quintil cuatro, este estaría relacionado con la movilidad social que hay en la población masculina que proviene de quintiles más bajos y como hemos visto alcanza oportunidades de desarrollo mucho mayores. De esta forma, tal como hemos visto en las gráficas anteriores del mismo tema, el grupo más rico suele presentarse inmóvil y aislado en cuanto a entrada desde otros quintiles. También vuelve a señalarse que la percepción que tienen de su movilidad descendente no corresponde con la posición real que presentan.

VIII. Conclusiones

Como se ha presentado a través del trabajo realizado se ha encontrado que la movilidad social ha sido un campo de diversas perspectivas nutridas por diversas disciplinas que según el tiempo en el que se maneje determinada investigación hablara de las intrigas que sacuden a las y los investigadores. En este aspecto, la cuestión de la redefinición de los conceptos usados para estudiar no solamente a los hombres, sino también a las mujeres como entes económicamente independientes y activas en el mercado laboral ha hecho que se replanteen las maneras de proceder a través de las encuestas, rompiendo con la tradición economicista e inclinándose más hacia los preceptos sociológicos.

También, a través de lo expuesto en esta investigación se ha llegado a diversas conclusiones referente a los temas tocados que a forma de síntesis se reflexionarán de la siguiente manera. En el caso de la movilidad educación es interesante que haya en comparativa con la CDMX y la región centro, una promoción educativa muy alta, siendo la de la capital más constante en cuanto a educación básica y media superior, pero habiendo una disminución sobre la formación universitaria. Situación que no ocurre en la región centro, donde hay un alce de este valor.

Podría argüirse que se debe al capital cultural que hay de una generación a otra, sin embargo, como se pudo observar también en el apartado de gráficas referentes al género en cuanto a movilidad educacional hay un serio y abrupto descenso de la presencia de las mujeres en los espacios educativos. Por lo que aquí hay un problema que necesita la atención particular para conocer la situación por la cual la oportunidad de continuar su formación de este sector le es arrebatada por completo.

Respecto a la movilidad ocupacional se apreció que, en efecto, el origen del que parten los hijos en cuanto a la ocupación de los padres afecta directamente a las oportunidades y espacios donde éstos podrán desarrollarse. Fungiendo como una clase de herencia laboral, también resalta que los niveles de ocupación están muy igualados en ambos lados de la comparativa, esto nos diría que hay una oportunidad

de movilidad, ya sea que se esté dando auge o solamente es parte de esta herencia laboral. Por parte de la movilidad de la riqueza, se comprueba que en efecto, hay un estancamiento tanto a nivel nacional como a nivel de la CDMX sobre los grupos más pobres y los más ricos.

La capital en este sentido presenta una excepción considerable, en la cual dentro del estrato de la pobreza, se ve una movilidad constante, que refleja la serie de oportunidades que se le está dando a estos sectores para que puedan abandonar el estado de pobreza a diferencia de la región centro donde están varados. Sin embargo, esta excepción es muy criticable debido al alto número de ricos que hay, lo que nos estaría revelando un serio problema de desigualdad y concentración de la riqueza. Por lo que vencer este punto es clave para fomentar la tan mencionada “justicia social”.

Finalmente, resulta también interesante que en cuanto a la movilidad subjetiva esta presente unos medidores de autopercepción positivos en la mayoría de quintiles del 1 a 3, mientras que del 4 al 5 estos tienen una consideración negativa de su situación. Escenario curioso debido al contraste con la gráfica de riqueza que nos demuestra que en los estratos 4 y 5, no ha habido una movilidad a diferencia de los otros donde si se ha experimentado. Además de que estos grupos están dominados por la presencia masculina.

Por último, se podría concluir que existe movilidad en la Ciudad de México, pero está se centra para ciertos grupos, dejando de aparecer en otros tanto mejor acomodados. Por lo que es una movilidad relativa, siendo sus mayores logros en cuanto a la superación de la pobreza y el esfuerzo de mantener a las mujeres en los estudios, sin embargo, se aprecia en datos generales que quienes obtienen siempre una mayor movilidad tanto a nivel nacional como en la Ciudad de México son los hombres.

Por lo que se propone ahondar en la situación que atraviesan las mujeres a través de las situaciones que las atraviesan e influyen en su desarrollo, debido a que, si bien la capital del país contiene una fuerte infraestructura que permite la obtención

de oportunidades en los diversos rubros, también esta sucediendo algo que, en el caso de las mujeres, se las arrebatada por completo. En este caso se propone profundizar en un estudio titulado “Las oportunidades educativas para las niñas y jóvenes en CDMX: retos y problemáticas”.

Debido a que es un sector importante de la población y como se ha percibido a través de este trabajo existe una seria desigualdad en cuanto a las oportunidades, siendo la de la educación, en el contexto urbano de nuestra ciudad, un elemento importante y con mucho peso para el desarrollo en las oportunidades laborales como también económicas. Por lo que investigar este aspecto podrá arrojar más luz a esta problemática trazada.

Posibles soluciones

- Fomentar proyectos que permitan respaldar a la población durante las crisis con los cuales su acceso a la educación o estabilidad alimenticia no se vea interrumpida y afecte el desarrollo futuro del individuo.
- Ampliar los estudios en las áreas que intervienen en la movilidad social como la edad, el color de piel y/o prejuicios raciales.
- Analizar posibles opciones que permitan incrementar la repartición de la riqueza y evitar su acumulación en un solo sector con la finalidad de poder apoyar la movilidad de otros sectores estancados.
- Difundir entre la población la situación de la movilidad social como un asunto de agenda pública, debido a la importancia y estrecha relación que guarda en el día a día de la población.

IX. Bibliografía

Centro de Estudios Espinosa Yglesias. (2017). *ENCUESTA esru de Movilidad Social en México (ESRU-EMOVI)* [Conjunto de datos]. Recuperado de <https://ceey.org.mx/contenido/que-hacemos/emovi/>

Cortés, F., & Escobar, A. (2005). Movilidad social intergeneracional en el México Urbano. *Revista de la CEPAL*, 149-167.

Hoyos, R., Martínez, J., & Székely, M. (2010). Educación y movilidad social en México. En J. Serrano, & F. Torche, *Movilidad Social en México. Población, desarrollo y crecimiento*. (págs. 135-164). México, D.F.: Centro de Estudios Espinosa Yglesias.

Mancini, F. (2019). *Movilidad social intrageneracional y desigualdades de género en México*. Centro de Estudios Espinosa Yglesias.

Movilidad Social. Igualdad de oportunidades para todos(as). (2018). Obtenido de Centro de Estudios Espinosa Yglesias: <https://ceey.org.mx/movilidad-social/>

Orozco, M., Espinosa, R., Fonseca, C., & Vélez, R. (2019). *Movilidad social en la Ciudad de México*. Ciudad de México: Centro de Estudios Espinosa Yglesias.

Solís, P. (2011). Desigualdad y movilidad social en la Ciudad de México. *Estudios Sociológicos*, 283-298.

Solís, P., & Cortés, F. (2009). La movilidad ocupacional en México: rasgos generales, matices regionales y diferencias por sexo. En C. Rabell, *Tramas*

Familiares en México contemporáneo. Una perspectiva sociodemográfica (págs. 395-433). México: El Colegio de México.

Vélez, R., & Monroy-Gómez, L. (2017). Movilidad social en México: Hallazgos y pendientes. *Revista de Economía Mexicana*, 97-142.

Yaschine, I. (2015). Percepciones de la movilidad intergeneracional en México. En R. Cordera, *Los mexicanos vistos por sí mismos. Los grandes temas nacionales* (págs. 175-225). México, D.F.: Universidad Nacional Autónoma de México.

Es una investigación de análisis del Partido Acción Nacional en la Ciudad de México.
Registro ante el Instituto Nacional de Derechos de Autor en trámite
Partido Acción Nacional en la Ciudad de México
Durango No. 22, Col. Roma, C.P. 06400, México, CDMX.