

MOVILIDAD SOCIAL

Jhorland Ayala-García

Se agradecen especialmente los comentarios y aportes de Karelys Guzmán, Luis Armando Galvis y Jaime Bonet a versiones preliminares del trabajo.

El Pacífico colombiano es un territorio con bajas condiciones de vida para sus habitantes¹. El ingreso promedio del hogar en la región equivale al 63% del promedio nacional, según la *Encuesta nacional de calidad de vida* (ENCV) de 2014. Allí también se registró la mayor necesidad de atención médica general en 2012, con indicadores de acceso de los más bajos para el mismo año (Ayala, 2015). La cobertura educativa neta de la educación básica fue inferior al promedio nacional en 2013: 83% para Cauca, 81% para Chocó y 78% para Nariño, frente a un 88% para Colombia. Además, la calidad de la educación en departamentos como Cauca y Chocó es inferior al promedio nacional, según los resultados en matemáticas y lenguaje de la prueba Saber 11 de 2013.

Un elemento que posiblemente esté relacionado con lo anterior es la baja movilidad social de sus habitantes, entendida como el menor movimiento de individuos de una clase social a otra (Barber, 1957), lo que ya ha sido identificado por autores como Galvis y Meisel (2014), entre otros. Estos autores encuentran que la correlación entre los años de educación de los padres y los años de educación de los hijos era del 64% para 2010 en el Pacífico, lo que se traduce en una alta asociación entre el nivel académico alcanzado por los padres y aquel que sus hijos logran. En contraste, regiones como San Andrés y Bogotá registran una baja asociación o dependencia de los años de educación de los hijos con respecto al de sus padres, con correlaciones de 26% y 38%, respectivamente.

Es necesario considerar que, en términos prácticos, la movilidad social es tan importante como la reducción de la desigualdad, pues la falta de movilidad trae como consecuencia una perpetuación de las condiciones económicas de pobres y ricos. Por tanto, cualquier política que impulse la movilidad social puede, indirectamente, reducir las desigualdades en el ingreso y sus consecuencias negativas para la sociedad. Además, con movilidad social se lograría impulsar el crecimiento económico mediante la igualdad de oportunidades, con mayor vinculación al mercado laboral y eficiencia en la asignación de bienes públicos por la reducción de las demandas populistas (Angulo *et al.*, 2014).

¹ A excepción de cuando se haga explícito, este capítulo considera la región Pacífica como aquella conformada por los departamentos de Chocó, Cauca y Nariño, similar a como se considera en las *Encuestas de calidad de vida* del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE).

Por lo anterior, este trabajo analiza la movilidad social en el Pacífico colombiano, utilizando indicadores subjetivos y objetivos provenientes de diferentes fuentes. Con información de la *Encuesta longitudinal de protección social* (ELPS) de 2012 elaborada y aplicada por el DANE, se calculan los indicadores de movilidad social utilizando como base las preguntas de percepción, y con datos de la ENCV de 2011 se estiman indicadores de movilidad educativa. Finalmente, se analizan las posibles causas o factores que pueden estar relacionados con la movilidad social, enfatizando en las diferencias entre la región y el país.

El principal aporte de este capítulo se encuentra en la combinación de indicadores subjetivos y objetivos para el caso específico de la región Pacífica, así como la profundización en el análisis de la movilidad social en los departamentos de la región, por género, raza y posición en el hogar. También, se describen y analizan las posibles causas de la menor movilidad en el Pacífico, de acuerdo con lo que la literatura internacional ha identificado como los determinantes del ascenso social.

La división de lo que resta del capítulo es como sigue. La primera parte hace una revisión de la literatura existente sobre movilidad social, su definición, formas de medición y los principales determinantes. La segunda presenta los datos, la metodología y los resultados de la medición de la movilidad social en el Pacífico. La tercera describe los factores que podrían explicar la menor movilidad en la región, de acuerdo con lo identificado en la literatura internacional, mientras que la cuarta sección contiene las conclusiones y recomendaciones.

1. MOVILIDAD SOCIAL Y SUS DETERMINANTES

1.1 BREVE CONTEXTO HISTÓRICO

Una característica común de la mayoría de las sociedades actuales es la organización de su población en diferentes estratos, que se diferencian de acuerdo con la riqueza. Esta es la etapa más reciente de un largo proceso que comenzó con la lucha de razas (Ward, 1908). Desde que existen registros históricos, se evidencia la dominación de una casta sobre la otra en diferentes lugares y momentos del tiempo, cuyo objetivo principal era garantizar la consecución de bienes y servicios básicos necesarios para la subsistencia. De hecho, Aristóteles consideraba que la naturaleza creaba a algunas personas para que fueran libres y a otras para que fueran esclavas, siendo esto lo mejor para estas últimas (Aristóteles, 1999 [350 a. C.]).

Un ejemplo claro de cómo la raza se relacionaba con estatus social es la conquista de América. Los conquistadores representaban la clase alta y los conquistados la clase baja. Cada grupo se encargaba de labores diferentes en la organización social. No había forma de pasar de una clase a otra, porque la raza predeterminaba el grupo al que se pertenecía. Cuando se comenzó a observar el mestizaje, hubo una raza intermedia que garantizó la subsistencia de ambos grupos. Sin embargo, no fue sino hasta que se abolió la esclavitud que se comenzó a separar el estatus social de la raza.

Ese proceso tuvo varias transformaciones. Los enfoques más influyentes para la estratificación de clases fueron los propuestos por Karl Marx y Max Weber. El primero consideraba que la clase social estaba únicamente determinada por los factores económicos, por lo que dividió la población del siglo XIX en las clases capitalista, trabajadora y terrateniente (Marx, 1887). Los capitalistas eran los dueños del capital industrial en la Inglaterra del siglo XIX, los trabajadores eran la clase obrera asalariada y los terratenientes eran los herederos del feudalismo. Para Marx, la única forma de mejorar el estatus socioeconómico era por medio de la conciencia entre la clase baja (los trabajadores asalariados), lo que resultaría en una lucha de clases (Clark y Lipset, 1991).

Por su parte, Weber coincidía en que la clase social estaba determinada por la posesión de los medios de producción. Sin embargo, planteó que la estratificación social no se realizaba únicamente teniendo en cuenta lo económico. Para Weber hay diferentes fuentes de diferenciación jerárquica que determinan el estatus de una persona, cuyos orígenes pueden ser la riqueza, la religión, la raza, el atractivo físico o las habilidades sociales (Clark y Lipset, 1991). Según este planteamiento, el estatus y la clase otorgan poder e influencia en el sistema político, que pueden ser utilizados para garantizar los bienes y servicios de grupos que se ubican en la parte alta de la jerarquía social.

Desde el punto de vista de Weber, la única forma en la que se podía ascender en la estructura social era mejorando el estatus, con una mayor valoración del honor propio por parte de los demás o adquiriendo mayor prestigio en la posición en la que se encuentre la persona. Un ejemplo claro de esto fue lo sucedido durante la revolución industrial, donde la actividad económica trajo consigo el nacimiento de una nueva clase que poco a poco fue ganando prestigio e importancia en la organización social del siglo XVIII: los empresarios (Lipset y Zetterberg, 1959; Brown, 1973).

Con el nacimiento de la clase empresarial comenzó a abrirse camino lo que se conoce hoy como movilidad social intergeneracional (Lipset y Zetterberg, 1959; Yaish y Andersen, 2012), en la medida en que las empresas requerían empleados con base en sus logros y conocimientos, en lugar de la raza u otras

características (Van Leeuwen y Maas, 2010). Así, los trabajadores comenzaron a enviar a sus hijos a las escuelas para buscar mejores oportunidades laborales en el sector empresarial, impulsando la movilidad social en las nuevas sociedades industriales.

Por esta razón, la educación ganó importancia como impulsor o determinante de la movilidad en todas las sociedades industriales, aunque el auge de la manufactura haya llegado en diferentes épocas a cada país. En Colombia, por ejemplo, se habló de industrialización solo desde principios del siglo XX (Kalmanovitz, 2011). Este proceso no trajo como consecuencia un elevado crecimiento económico que demandara gran cantidad de mano de obra calificada y no calificada. La producción industrial estuvo concentrada principalmente en los departamentos de Cundinamarca, Antioquia y Valle del Cauca, y pasó de representar el 7,2% del PIB en 1925 al 24,7% en 1976, descendiendo hasta llegar al 14,1% en 2003 (Echavarría y Villamizar, 2006). Tampoco estuvo asociada con una revolución educativa que permitiera a los más pobres mejorar su estatus social, pues mientras que la tasa bruta de escolaridad en primaria fue del 54,5%, en secundaria solo era del 6,2% en 1951 (Ramírez y Téllez, 2006).

Para la segunda mitad del siglo XX, más precisamente a partir de los años setenta, se ha observado un aumento considerable en la educación entre las diferentes generaciones. Cartagena (2005) muestra que, durante el siglo XX, las nuevas generaciones fueron registrando un mayor promedio de años de educación que el de sus padres, aunque de forma gradual. La autora encuentra que durante la primera mitad del siglo XX la escolaridad en Colombia avanzó únicamente en la educación primaria, mientras que la secundaria mostró avances a partir de la mitad de la década de los cincuenta. Por su parte, la educación superior solo mostró crecimientos a partir de la década de los setenta.

Eso evidencia un escenario histórico poco beneficioso para la movilidad social del país, tal vez a causa del poco impacto relativo de la industrialización y su mayor concentración en solo tres departamentos. De hecho, estimaciones recientes muestran que la movilidad social en Colombia es baja en relación con la que se ha observado en países como México, Argentina y Chile (Angulo *et al.*, 2014).

1.2 DEFINICIÓN Y FORMAS DE MEDICIÓN DE LA MOVILIDAD SOCIAL

La movilidad social hace referencia al movimiento de los individuos de una clase social a otra en períodos definidos (Barber, 1957). En la actualidad, la clase social puede ser entendida como el estrato socioeconómico al que

pertenecen las personas y el movimiento puede ser considerado el cambio de estrato socioeconómico de una generación a otra.

Según Westoff *et al.* (1960), la ambigüedad de los términos “movimiento” y “clase social” traen como consecuencia algunos problemas a la hora de conceptualizarlos en las aproximaciones empíricas a la movilidad social. Estos autores plantean que, para el caso del movimiento, es necesario establecer: 1) la unidad de análisis, 2) la dirección del movimiento, 3) el punto de referencia del movimiento, 4) la unidad de medida del movimiento y, por último, 5) la visibilidad del movimiento.

De acuerdo con los autores, la unidad de análisis hace referencia a un individuo, una familia, una comunidad o grupo social. La dirección del movimiento puede ser vertical, cuando se pasa de un estrato social a otro más alto (movilidad ascendente) o más bajo (movilidad descendente), u horizontal, cuando se pasa a otra clase social de igual prestigio, estatus o nivel de ingresos. El punto de referencia se establece si se trata de movilidad intergeneracional (cambio de la posición social de los hijos en relación a la de los padres o abuelos) o intrageneracional (el cambio de la posición de un individuo a lo largo de su vida). La unidad de medida permite identificar la cantidad de movimiento y su distancia. Finalmente, existen variables observables y no observables que pueden reflejar cambios en el estatus social, las cuales, a su vez, pueden dificultar la visibilidad del movimiento.

Por otro lado, los mismos autores argumentan que para conceptualizar “clase social” también se presentan algunos inconvenientes, principalmente por la no existencia de un único criterio para definir la clase y la ausencia de información longitudinal que permita comparar cambios en el estatus de una generación a otra. Para resolver esto, internacionalmente se han utilizado diferentes variables *proxy* de clase social, como la ocupación (Erola y Moisiso, 2007; Djurfeldt *et al.*, 2008; Biblarz *et al.*, 1996; Kumar *et al.*, 2002), el ingreso (Fields y Ok, 1999; Solon, 1992; Benabou y Ok, 2001; Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE, 2010) y el nivel educativo (Breen, 2010; Breen y Jonsson, 2005).

En Colombia, la medición de la movilidad social ha sido estudiada considerando como clase social el nivel educativo (Angulo *et al.*, 2014; Bonilla, 2011; Gaviria, 2002; Cartagena, 2005; Viáfara *et al.*, 2010), la ocupación (Urrutia y Gómez, 1981; Santa María *et al.*, 2009) algunas medidas del estatus socioeconómico (Galvis y Meisel, 2014) y estratos basados en medidas de percepción (Londoño, 2011). Todos los autores coinciden en que la movilidad social en Colombia es baja, más aún si se compara con lo que se observa en otros países latinoamericanos.

Se ha encontrado que la asociación entre la educación de padres e hijos es alta, con correlaciones que alcanzan el 74% (Angulo *et al.*, 2014), así como también que los pobres tienen menores probabilidades de ubicarse en empleos que generen salarios altos (Santa María *et al.*, 2009) y que los colombianos son relativamente pesimistas en cuanto a su percepción de movilidad social (Londoño, 2011). En el nivel regional, Galvis y Meisel (2014) encontraron que San Andrés y Providencia reflejan los mayores índices de movilidad educativa, mientras que la región Pacífica los peores. Por su parte, Bonilla (2010) encontró que las ciudades y regiones donde aumentó en mayor medida el promedio de educación fueron las que experimentaron mayor movilidad social.

Para resolver las dificultades asociadas con el concepto de movimiento, los trabajos empíricos citados han medido la movilidad social con base en dos métodos, principalmente: matrices de transición (Prais, 1955; Shorrocks, 1978) y análisis de regresión (Duncan y Hodge, 1963; Hawkes, 1972). Ambos métodos han sido utilizados desde mediados del siglo XX, en mayor medida en el campo de la sociología.

Prais (1955) fue el primero en diseñar una forma de medir la movilidad social utilizando matrices de transición. Propuso construir una matriz P , denominada matriz de transición, la cual contiene las probabilidades de que un individuo cuyo padre se ubicaba en la clase j se encuentre en la clase i en la generación siguiente. De acuerdo con esta metodología, si se denomina S_t al vector columna que contiene la proporción de padres en los diferentes estratos en el tiempo t , y asumiendo que P es constante a lo largo del tiempo, entonces:

$$S_{t+n} = P^n S_t$$

donde n representa un número de generaciones posteriores. Incluso, es posible demostrar que si P es constante, la distribución de la población tenderá a un valor de equilibrio $\bar{S} = P\bar{S}$, que únicamente dependerá de la matriz de transición y no de la estructura inicial de la población (Prais, 1955). De esta manera, para poder evaluar el grado de movilidad de una sociedad, el autor propone dos indicadores. El primero se basa en comparar la distribución S_{t+n} con aquella que resultaría de una población que es perfectamente móvil, definida como una sociedad en la que la probabilidad de pertenecer a la clase en la siguiente generación es igual para todo j . Para ello, se calcula el tiempo promedio que los individuos de una clase tardan en la misma clase i de su antecesor y se compara con el tiempo promedio que tardaría en una sociedad perfectamente móvil. El segundo indicador propuesto por Prais compara la probabilidad de que los descendientes permanezcan en la misma clase social

después de dos generaciones, con aquella que se registraría en el escenario de perfecta movilidad social.

No obstante, estas formas de medir la movilidad social dificultan la comparación entre dos poblaciones al no mostrar un único valor para la sociedad en general. Ante esto, Shorrocks (1978) propuso un índice de movilidad basado en las matrices de transición de Prais, conocido como índice M , que se define como:

$$M = \frac{T - \text{traza}(P)}{T - 1}$$

donde T es el número de clases que componen la matriz P . Este indicador tomará el valor de 1 cuando se trate de perfecta movilidad y 0 cuando la sociedad sea perfectamente inmóvil.

Por otro lado, el análisis de regresión parte de una relación directa entre el estatus del descendiente y aquel de los padres (Duncan y Hodge, 1963). Bajo ciertos supuestos, es posible establecer una relación lineal entre el estrato del padre o de la madre y el estrato del hijo o hija. Formalmente, si Y_i representa la clase social de un individuo i y X_i la clase social de sus padres, entonces:

$$Y_i = \alpha + \beta X_i + e_i$$

El coeficiente β indicará en qué medida el estatus social de un individuo se relaciona con el de sus progenitores. A partir de este coeficiente se puede construir un índice de movilidad $M^* = 1 - \beta$, que toma el valor de 1 en caso de perfecta movilidad y 0 en caso de perfecta inmovilidad. Entre mayor sea el valor de β , mayor será la asociación entre el estatus de los padres y el de los hijos y, por ende, menor será la movilidad social.

1.3 DETERMINANTES DE LA MOVILIDAD SOCIAL

Son pocos los estudios que se han concentrado en evaluar qué determina el cambio en la estructura social de un país mediante la movilidad de clases. En su mayoría, la evidencia empírica se ha enfocado en identificar la existencia y el grado de movilidad social en diferentes lugares y momentos del tiempo. Sin embargo, algunos estudios internacionales sugieren que la movilidad social está influenciada, principalmente, por las condiciones económicas (ya sea del país o de la región de análisis), el régimen y las decisiones políticas, la migración

y la expansión de la educación (Yaish y Andersen, 2012; Yaish, 2002; Whelan y Layte, 2006; Torche y Costa, 2008; Richmond, 1964).

Hay una parte de la literatura que encuentra una relación positiva entre el auge económico asociado con la industrialización en diferentes momentos del tiempo y la movilidad social (Yaish y Andersen, 2012; Torche y Costa, 2008; Whelan y Layte, 2006; Brown, 1973; Andorka, 1971). A mayor crecimiento de la producción industrial aumenta el empleo, lo que permite que más personas puedan adquirir bienes y servicios, así como ascender en la escala social. De igual forma, si aumenta la cobertura educativa, se brinda la oportunidad para que los hijos de la población trabajadora puedan aspirar a mejores condiciones laborales que sus antecesores. De hecho, como se indicó, la movilidad social es producto de un cambio estructural en el sistema económico y político que inició en el siglo XVIII gracias, en parte, a la industrialización y a la pérdida de la influencia política y económica de la Iglesia, lo que favoreció el nacimiento de una clase empresarial que impulsó el crecimiento económico (Brown, 1973).

Algunos países como Irlanda deben su éxito en materia de movilidad al cambio en su sistema político (Whelan y Layte, 2006; Whelan, 1999). Con la aplicación de estrategias que inicialmente desembocaron en mayores indicadores de desigualdad social, como la moderación de salarios y la reducción en la frecuencia y magnitud de los paros laborales, se consiguió estabilizar las relaciones industriales, aumentar el empleo e impulsar la movilidad social de las clases sociales más bajas. China es otro ejemplo de cómo los cambios en el régimen político pueden afectar la movilidad social (Bian, 2002; Whyte, 2009), pues el ascenso de clases se ha podido apreciar después de las reformas económicas de 1978.

Otros países han experimentado una alta movilidad social asociada con la inmigración (Yaish, 2002; Richmond, 1964). Por ejemplo, Israel es un país que se caracteriza por una mayor participación de la población inmigrante sobre la población total. Allí existe evidencia de cambios importantes en la composición de las clases sociales gracias a dos factores relacionados con la inmigración (Yaish, 2002). El primero es la relación directa que existe entre la inmigración, el crecimiento y el desarrollo económico de la sociedad nativa. Este mayor crecimiento generado por la inmigración impulsa la movilidad social, pues mejora las condiciones de vida de la población inmigrante, en comparación con las condiciones de sus padres en su país natal. El segundo factor tiene que ver con el desprendimiento de los inmigrantes de su medio socioeconómico de origen, que debilita la dependencia entre el estatus social final del estatus inicial.

De igual manera, la educación ha sido un factor necesario para impulsar la movilidad social en la sociedad capitalista, como ya se señaló. Países como Suecia y Alemania impulsaron la movilidad social con políticas de inclusión educativa que permitieron a personas de todas las clases sociales recibir educación básica y superior (Breen, 2010), rompiendo la dependencia entre el nivel educativo de la clase inicial.

Lo anterior puede ser interpretado desde el punto de vista de la igualdad de oportunidades. Si se brinda a todas las clases la misma posibilidad de educarse sin que esto dependa de su origen, es posible que aumente la movilidad social. Incluso, hay evidencia empírica que sugiere que el efecto de la desigualdad del ingreso sobre el aumento del estatus es negativo y de mayor impacto que el desarrollo económico (Tyree *et al.*, 1979). De esta forma, la igualdad de oportunidades funciona como un canal de transmisión importante por el cual se puede potencializar el efecto del crecimiento sobre la movilidad social.

Por último, algunos estudios han encontrado efectos importantes de la raza sobre el grado de movilidad social. Por ejemplo, Wilson y McBrier (2004) identifican que la movilidad ocupacional descendente desde trabajadores de altos ingresos a los de bajos ingresos era más alta para los afroamericanos, en comparación con los trabajadores blancos. Los autores sugieren que el efecto no es explicado por características observables como los antecedentes familiares, la pertenencia a un sindicato, la ocupación inicial o la antigüedad en la empresa donde se trabaja. En otro estudio se encontró, además, un mayor efecto negativo cuando se combina género y raza en el análisis de movilidad laboral (Wilson, 2009). Lo anterior sugiere que la existencia de discriminación de género o de raza puede traer como consecuencia mayor vulnerabilidad.

2. LA MOVILIDAD SOCIAL EN EL PACÍFICO COLOMBIANO

2.1 DATOS Y METODOLOGÍA

Para evaluar la movilidad social en el Pacífico colombiano se utilizarán dos fuentes de información. En primer lugar se evaluará la movilidad social con indicadores de percepción de movilidad de la *Encuesta longitudinal de protección social* (ELPS) de 2012. Esta nueva fuente puede mostrar resultados que complementen los estudios de movilidad existentes en el país. Además, esta base de datos no ha sido utilizada para estudios de movilidad social.

Con el fin de complementar el análisis, se estiman índices de movilidad educativa para la región Pacífica y cada uno de sus departamentos, con datos

de la ENCV de 2011, para tener una visión más amplia de la movilidad social en la región y establecer diferencias con respecto al promedio nacional y entre los departamentos que la conforman. Ello también permite establecer si la movilidad percibida en la región es confirmada por indicadores objetivos de ascenso social o si, por el contrario, hay una sobre o subvaloración de la experiencia de movilidad.

El módulo de activos y riesgos de la ELPS contiene dos preguntas que permiten identificar la percepción de movilidad social, a partir de las cuales es posible construir índices de movilidad, como se ha hecho en estudios anteriores con datos diferentes (Londoño, 2011). La pregunta P315 dice: “Imagínese una escala de 10 peldaños, en que en el ‘1’ se ubican las personas más pobres y en el ‘10’ se ubican las personas más ricas, ¿dónde se ubicarían sus padres cuando tenían su misma edad?”. Con esta pregunta es posible establecer las clases sociales como los peldaños en la escala percibida por las personas encuestadas, donde la clase 1 es la clase más baja y la clase 10 la más alta. La pregunta P314 indaga por la clase final de la persona encuestada: “Imagínese una escala de 10 peldaños, en que en el ‘1’ se ubican las personas más pobres y en el ‘10’ se ubican las personas más ricas. ¿Dónde se ubicaría usted?”.

Esta encuesta es representativa para el total nacional y para las grandes regiones. Los datos correspondientes a la región Pacífica contienen información para los departamentos de Nariño, Cauca, Chocó y Valle del Cauca, pero no son representativos para cada departamento. Por esta razón, se complementará el análisis utilizando la ENCV de 2011, que contiene información representativa para cada uno de los cuatro departamentos mencionados. Para la movilidad educativa se tienen en cuenta las preguntas sobre la educación de los jefes de hogar y la educación de los padres de dichos jefes, como se ha hecho en estudios anteriores.

En ambos casos se tienen claro los diferentes aspectos que, según Westoff *et al.* (1960), pueden generar inconvenientes a la hora de aproximarse empíricamente a la movilidad social. Primero, está claramente identificada la unidad de análisis, que es el individuo cabeza de hogar. Segundo, la dirección del movimiento se entiende como movimiento vertical intergeneracional, donde los hijos pueden ubicarse en escalones sociales más altos o más bajos que los de sus padres, o tener más o menos años de educación. Tercero, el punto de referencia del movimiento es la edad del encuestado para el caso de las preguntas de percepción (al jefe de hogar se le pide que se compare con sus padres cuando tenían su misma edad) y el máximo nivel educativo para el caso de la movilidad educativa. Cuarto, la unidad de medida son los escalones subjetivos y los años de educación. Por último, la visibilidad del

movimiento está dada por la percepción de cada individuo y los años de educación reportados.

Con base en la información descrita, se estiman indicadores de movilidad social para la región Pacífica y se comparan con el promedio nacional. Se tienen en cuenta las propuestas de Prais (1955) y Shorrocks (1978) en cuanto a la construcción de índices basados en matrices de transición, así como también indicadores basados en regresiones (Duncan y Hodge, 1963) para la región Pacífica, cada uno de sus departamentos y el promedio nacional. De esta manera, se podrá comparar la situación relativa del Pacífico colombiano considerando variables de percepción de movilidad (medida subjetiva) y de movilidad educativa (medida objetiva), haciendo énfasis en los departamentos de Nariño, Cauca y Chocó.

El primer indicador que permite medir y comparar la movilidad social parte de un concepto definido por Prais (1955): el tiempo promedio de duración en una clase. Según el autor, es posible estimar el número de generaciones que en promedio durará la población en cada una de las clases sociales (t_j), a partir de las matrices de transición. Una vez se tiene dicho promedio, se compara con lo que sucedería en el caso hipotético de movilidad social perfecta, con el fin de medir la diferencia entre lo observado en la realidad y la mejor situación de movilidad posible. En ambos casos t_j se estima de la siguiente manera:

$$t_j = 1 / 1 - p_{jj}$$

donde p_{jj} representa la probabilidad de pertenecer a la misma clase social de los padres. Para calcular el indicador de movilidad social es necesario construir el escenario hipotético de perfecta movilidad. Esto último se entiende como la ausencia de correlación entre la clase de los hijos y la clase de los padres, o que la probabilidad de que un individuo se ubique en la clase j no dependa de su procedencia. Pero, ¿cómo se obtienen las probabilidades de la matriz de transición de perfecta movilidad (p_j)? En la sección anterior se mostró que, si la matriz P es constante en el tiempo, la distribución de la población en las diferentes clases sociales tiende a un vector \bar{S} , el cual es independiente de la estructura social inicial, y depende únicamente de la matriz de transición. Las probabilidades del vector \bar{S} pueden ser consideradas como los p_j de la matriz de perfecta movilidad (Prais, 1955).

El segundo indicador permitirá ir más allá de una generación, al comparar la probabilidad de que el descendiente de un individuo de la clase i se encuentre en la misma clase social que su abuelo en la siguiente generación. Como último indicador de movilidad basado en matrices de transición se estimará el

índice M de Shorrocks ya mencionado, el cual tiene la ventaja de resumir los cambios dentro de la matriz en un único valor, que se ubica entre 0 y 1.

La ENCV de 2011 permite evaluar la movilidad educativa con base en las preguntas P6219, P6219S1 y P6087, las cuales contienen información sobre los años de educación de los jefes de hogar y de sus padres. A partir de esta información, es posible modelar la dependencia que existe entre el nivel educativo de un individuo y aquel que alcanzó su padre. Si y_i representa los años de educación del jefe de hogar, x_i los años de educación del padre de i , y e_i una perturbación aleatoria, entonces:

$$y_i = \alpha + \beta x_i + e_i.$$

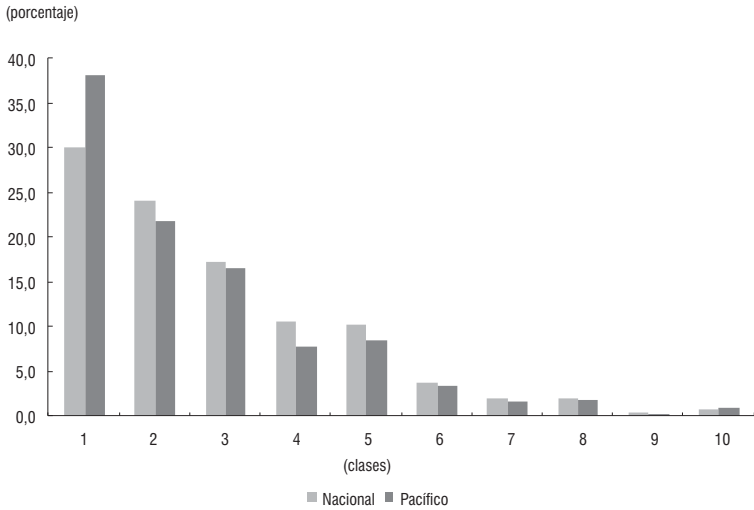
El coeficiente β indica el grado de asociación entre la educación de padres e hijos. De aquí se obtiene un indicador de movilidad social que permite comparar a la región Pacífica con el promedio nacional, con valores entre 0 y 1: $M^\beta = 1 - \beta$.

2.2 PERCEPCIÓN DE MOVILIDAD

De acuerdo con información de la ELPS de 2012, el 91,7% de los colombianos ubicaron la clase social de sus padres en los primeros cinco niveles de la escala social (de diez escalones en total). El 30% ubicó a sus padres en la clase más baja, en la cual se ubican las personas más pobres (Gráfico 1). Para los habitantes de la región Pacífica esto no es muy diferente. El 92,4% de las personas de esta región ubicó a sus padres en los primeros cinco escalones y el 38% consideraba que sus padres se ubicaban en la clase social más baja. Solo un pequeño porcentaje de individuos consideraba que su clase inicial era alta, tanto en la región Pacífica como en el promedio nacional.

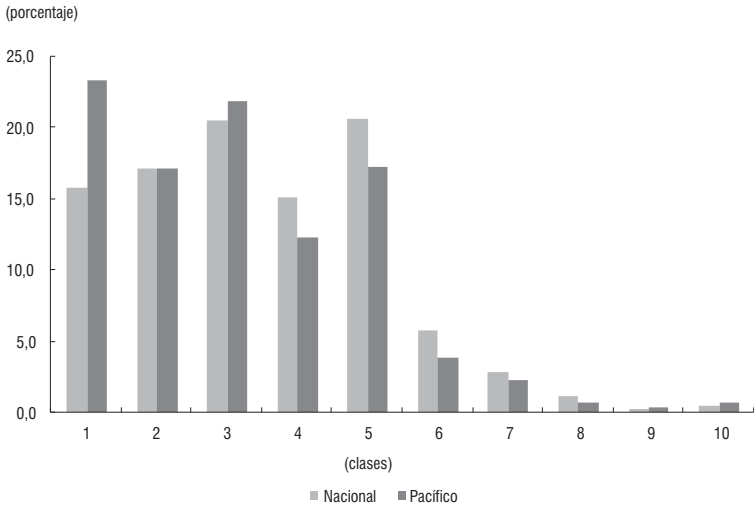
Las cosas cambiaron muy poco para la generación de hijos. Como se observa en el Gráfico 2, la proporción de personas que se ubicaron a sí mismas en las primeras cinco clases fue del 89%, ligeramente menor a la de sus padres, mientras que en el Pacífico, esta proporción se mantuvo en un 92%. Se observa también que la proporción de personas que se ubican en la clase más baja sigue siendo superior en la región que en el promedio colombiano, 23% contra 16%, respectivamente.

GRÁFICO 1. PROPORCIÓN DE PADRES EN CADA CLASE: PACÍFICO Y PROMEDIO NACIONAL, 2012



Fuente: DANE (ELPS, 2012); cálculos del autor.

GRÁFICO 2. PROPORCIÓN DE HIJOS EN CADA CLASE: PACÍFICO Y PROMEDIO NACIONAL, 2012

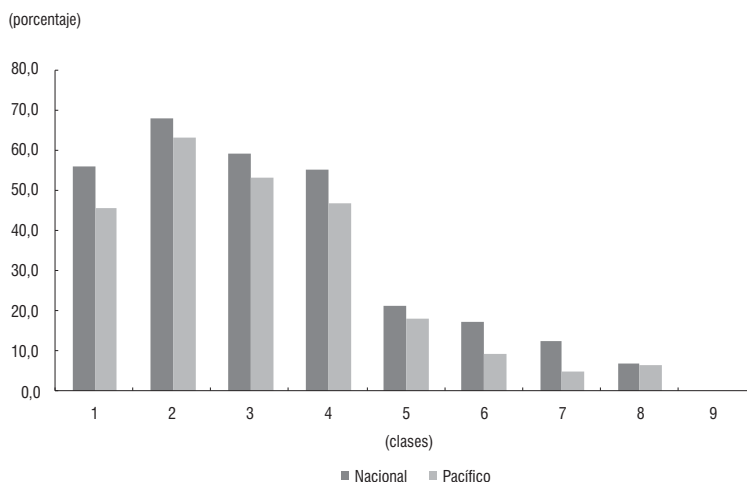


Fuente: DANE (ELPS, 2012); cálculos del autor.

Lo anterior es consistente con el indicador de pobreza estimado por el DANE, según el cual la incidencia de la pobreza en la región Pacífica fue del 40% para 2013, superior en 7,7 puntos porcentuales (pp) al promedio nacional si se incluye al Valle del Cauca. Si se excluye este departamento, la pobreza en el Pacífico asciende a 57,5%; es decir, 25 pp más alto que el promedio del país. También, se observa que la pobreza extrema fue mayor en la región Pacífica que en el promedio colombiano: 16% contra 10%, respectivamente. Si se excluye al Valle del Cauca de la región Pacífica, la pobreza extrema se ubica en 27%, cerca de tres veces el promedio nacional.

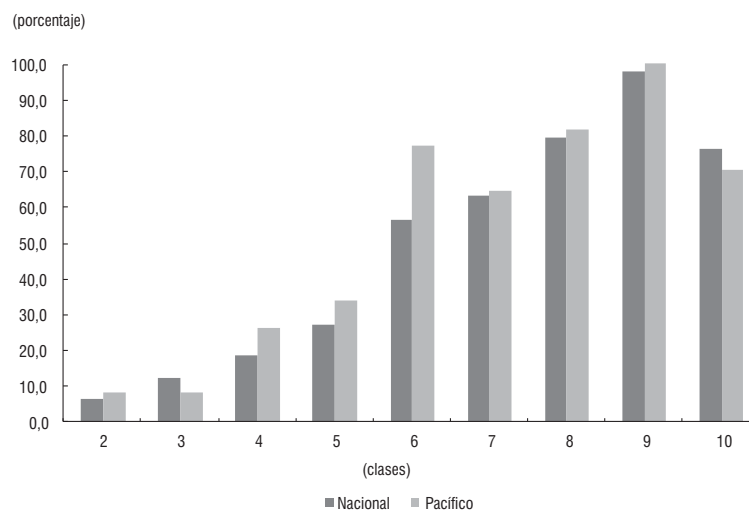
Para poder analizar el movimiento que se presentó de una generación a otra, se compara el porcentaje de personas que perciben que ascendieron de clase en el promedio nacional con aquel registrado en el Pacífico (Gráfico 3). En todas las clases el porcentaje de personas que percibió ascenso fue superior en el promedio colombiano que en la región, de acuerdo con la información de la ELPS. A modo de ilustración, mientras que el 56% de los colombianos cuya clase inicial era la clase 1 ascendieron a clases superiores, en la región Pacífica este porcentaje fue del 46%: 10 pp menos. Asimismo, la proporción de personas que descendieron en la escala social fue mayor para la región Pacífica que para el promedio nacional en la mayoría de las clases. Por ejemplo, el 56% de los colombianos cuyos padres se encontraban en la clase 6 bajaron a clases inferiores, mientras que para el Pacífico fue del 77% (Gráfico 4).

GRÁFICO 3. PROPORCIÓN DE HIJOS QUE PERCIBEN ASCENSO DE CLASE: PACÍFICO Y PROMEDIO NACIONAL, 2012



Fuente: DANE (ELPS, 2012); cálculos del autor.

GRÁFICO 4. PROPORCIÓN DE HIJOS QUE PERCIBEN DESCENSO DE CLASE: PACÍFICO Y PROMEDIO NACIONAL, 2012



Fuente: DANE (ELPS, 2012); cálculos del autor.

En términos generales, el 45% de los habitantes del Pacífico registraron un movimiento ascendente de una generación a otra, mientras que en el promedio colombiano ascendió al 52%. También, hay una diferencia importante entre el porcentaje de personas que se mantuvieron en la misma clase social que sus padres: 41% para el Pacífico y 34% para el promedio nacional. Lo anterior muestra que la movilidad social puede ser menor en el Pacífico que en la media colombiana. Sin embargo, es necesario estimar indicadores que permitan hacer comparaciones más concluyentes.

Con base en la información contenida en la ELPS se construyeron las matrices de transición para Colombia (Cuadro 1) y para la región Pacífica (Cuadro 2). En ellas, el valor p_{ij} indica la probabilidad de que un individuo cuyo padre se encontraba en la clase j se ubique en la clase i (Prais, 1955). El elemento p_{jj} de la matriz P refleja el porcentaje de individuos que permanecen en la misma clase social de sus padres. A modo de ilustración, el 44,2% de los colombianos cuyos padres pertenecían a la clase social más baja (1) permanecieron en la misma clase, mientras que el 27,9% pasó a la clase 2 de la escala social y el 0,2% ascendió hasta la clase más alta (10). De la misma manera, el 23,7% de quienes tuvieron padres en la clase 10 permanecieron como los de mejor estrato social, mientras que el 7,1% descendió hasta la clase más baja.

CUADRO 1. MATRIZ DE TRANSICIÓN (P) NACIONAL, 2012
(porcentaje)

		CLASE DE LOS PADRES (<i>j</i>)									
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Clase de los hijos (<i>i</i>)	1	44,2	6,2	3,5	1,5	1,6	1,0	2,0	3,4	2,1	7,1
	2	27,9	26,0	8,8	5,0	3,8	1,6	1,5	3,4	2,2	4,0
	3	18,0	31,3	28,6	12,1	9,6	7,6	7,2	4,2	8,2	2,7
	4	4,9	20,5	21,0	26,6	11,9	19,7	7,6	13,0	5,0	11,2
	5	4,1	13,3	30,8	31,9	52,3	26,5	31,5	30,2	18,0	22,9
	6	0,4	1,8	5,4	15,8	11,0	26,4	13,6	13,7	6,0	7,6
	7	0,1	0,6	1,4	5,5	6,8	9,4	24,4	11,7	32,8	11,0
	8	0,1	0,2	0,4	1,3	2,0	5,8	7,7	13,7	23,7	8,6
	9	0,1	0,0	0,1	0,3	0,6	0,2	2,9	1,3	2,0	1,3
	10	0,2	0,2	0,1	0,0	0,4	1,9	1,7	5,4	0,0	23,7

Fuente: DANE (ELPS, 2012); cálculos del autor.

CUADRO 2. MATRIZ DE TRANSICIÓN (P) PARA LA REGIÓN PACÍFICA, 2012
(porcentaje)

		CLASE DE LOS PADRES (<i>j</i>)									
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Clase de los hijos (<i>i</i>)	1	54,5	7,9	3,0	2,1	1,9	0,8	3,5	0,0	0,0	3,3
	2	23,9	29,1	5,1	4,0	4,6	1,3	0,0	5,3	0,0	6,5
	3	15,1	30,9	38,8	20,1	13,8	6,5	1,3	4,5	0,0	4,5
	4	3,4	17,9	15,9	27,4	13,4	27,4	9,9	7,7	0,0	14,7
	5	2,1	11,7	30,5	29,3	48,6	41,1	31,4	34,6	17,8	14,7
	6	0,5	2,1	4,6	10,9	7,4	13,8	18,3	13,1	0,0	0,0
	7	0,1	0,2	1,8	4,7	5,3	4,8	30,9	16,4	33,0	19,2
	8	0,0	0,3	0,0	0,4	2,5	0,5	2,1	12,0	49,2	7,3
	9	0,0	0,0	0,4	1,2	1,8	0,0	2,6	2,3	0,0	0,0
	10	0,5	0,0	0,0	0,0	0,7	3,8	0,0	4,2	0,0	29,8

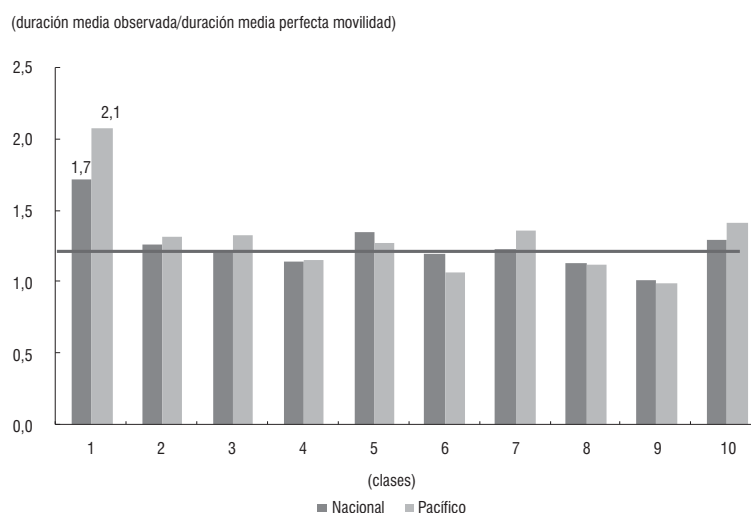
Fuente: DANE (ELPS, 2012); cálculos del autor.

En la región Pacífica se observan algunas diferencias: el porcentaje de personas que permanecen en la clase más baja después de una generación es más alta que el promedio nacional (54,5% contra 44,2%, respectivamente), así como también los que permanecen en la clase más alta (29,8% contra 23,7%, respectivamente).

A partir de las matrices anteriores, se encontró que el número de generaciones promedio que permanecerán las personas en la clase de origen (índice t_i) es más alto que el que se observaría con perfecta movilidad en la mayoría de las clases sociales; es decir, la movilidad social que se registró en Colombia y en la región Pacífica se aleja de la situación ideal de movilidad perfecta. Una forma clara de analizar este resultado es con el cociente entre t_i observado y

el t_j de perfecta movilidad en cada una de las clases. El Gráfico 5 muestra las diferencias en movilidad social en cada una de las clases. Un individuo de la región Pacífica que se encuentre en la clase más baja permanecerá en ella 2,1 veces el número de generaciones que tardaría si se encontrara en una sociedad con perfecta movilidad; resultado superior al indicador nacional, donde la espera es de 1,7 veces.

GRÁFICO 5. RELACIÓN ENTRE EL TIEMPO PROMEDIO OBSERVADO EN CADA CLASE Y EL QUE HABRÍA BAJO MOVILIDAD PERFECTA: NACIONAL Y PACÍFICO, 2012



Fuente: DANE (ELPS, 2012); cálculos del autor.

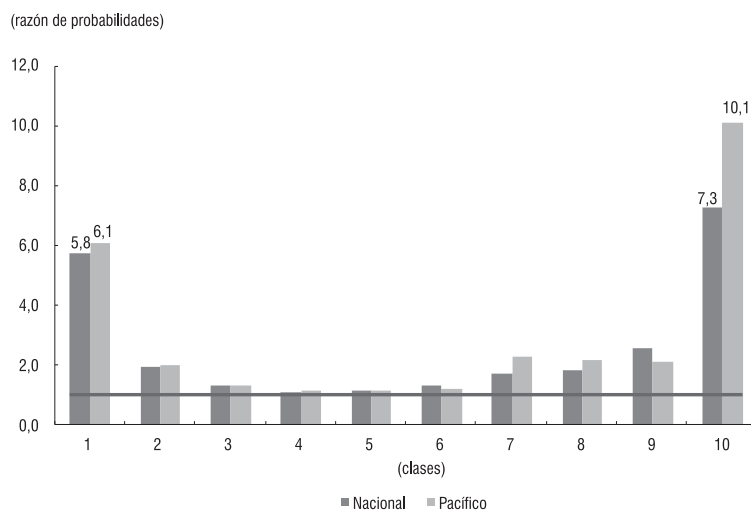
En términos generales, se observa que las clases de la dos a la diez tienen valores relativamente similares que van desde 0,99 al 1,41 (Gráfico 5). Sin embargo, los más pobres tardan hasta un 110% más de tiempo en moverse de clase social en el Pacífico, frente a un 70% en el promedio nacional. Esto indica que la movilidad social es más baja para las personas que se auto clasifican como las más pobres, tanto en Colombia como en la región Pacífica, y es un poco menor para esta última. En las demás clases sociales no se observa una diferencia alta entre la situación ideal y la registrada.

Lo mismo se obtiene al analizar la probabilidad de que los nietos terminen en la misma clase social de los abuelos. Si se supone que la matriz de transición permanece constante en el tiempo, un individuo de la región Pacífica cuyo padre pertenecía a la clase 1 tiene un 54,5% de probabilidad de mantenerse en

la misma clase de su padre y un 23,9% de probabilidad de ascender a la clase 2. Sin embargo, el hijo de este individuo se ubicará en la clase 1 con una probabilidad de 7,9% en la siguiente generación. De esta manera, la probabilidad de que el nieto de un individuo se encuentre en la misma clase que su abuelo, dado que inicialmente estaba en la clase 1 y su hijo ascendió a la clase 2 es de 56,4% ($54,5\% + 23,9\% \times 7,9\%$). Sumando todas las probabilidades se pueden tener proporciones para cada una de las clases.

El Gráfico 6 muestra la comparación entre la probabilidad de encontrar un nieto en la misma clase social de su abuelo en cada uno de los estratos, con aquella que se observaría en caso de movilidad perfecta. De nuevo, los peores indicadores de movilidad social los registra la región Pacífica, pues la probabilidad de que el nieto de un individuo de la clase más alta termine en la misma clase es 10,1 veces lo que sería en un caso de perfecta movilidad; mientras que para el total nacional este valor es 7,3.

GRÁFICO 6. RAZÓN DE PROBABILIDADES DE QUE LOS NIETOS SE ENCUENTREN EN LA MISMA CLASE QUE LOS ABUELOS: PROBABILIDAD OBSERVADA/PERFECTA MOVILIDAD, 2012



Fuente: DANE (ELPS, 2012); cálculos del autor.

Asimismo, la clase más baja registra valores más altos que los de las clases intermedias. La probabilidad de que una persona del Pacífico colombiano ubicada en la clase 1 tenga un nieto en la misma clase equivale a 6,1 veces la que se observaría en movilidad perfecta, mientras que en el promedio nacional

este valor es de 5,8 veces. Las mayores diferencias entre lo registrado en las matrices de transición y lo que sucedería en el escenario de perfecta movilidad se registran en la clase más baja y la más alta, lo que refleja la baja percepción de movilidad social que hay entre ellas, tanto en Colombia como en el Pacífico.

Sin embargo, los anteriores indicadores muestran la situación de la movilidad social en el Pacífico de acuerdo con las clases sociales, por lo que no permiten hacer comparaciones sobre la movilidad social en general entre la región y el país. Una manera de poder hacer dicha comparación es con el índice de Shorrocks. Este indicador, como se señaló, toma valores entre 0 y 1. Un valor cercano a 0 representa una baja movilidad social, mientras que si es cercano a 1 significa que esta es alta. Para el Pacífico el índice resultó igual a 0,79 y para el promedio nacional este indicador fue de 0,81, lo que muestra una movilidad social alta y similar en la región y en el promedio nacional².

Cuando se analizan los resultados por género, tampoco se encuentran diferencias significativas. La movilidad de las mujeres es similar a la de los hombres en el promedio nacional (0,82 frente a 0,81 en el índice de Shorrocks, respectivamente) y en el Pacífico (0,80 contra 0,79). Con base en estos resultados, se puede afirmar que, a pesar de las pequeñas diferencias, la percepción de movilidad social es alta tanto en el Pacífico como en el promedio colombiano y las brechas de género son prácticamente inexistentes.

2.3 MOVILIDAD EDUCATIVA INTERGENERACIONAL

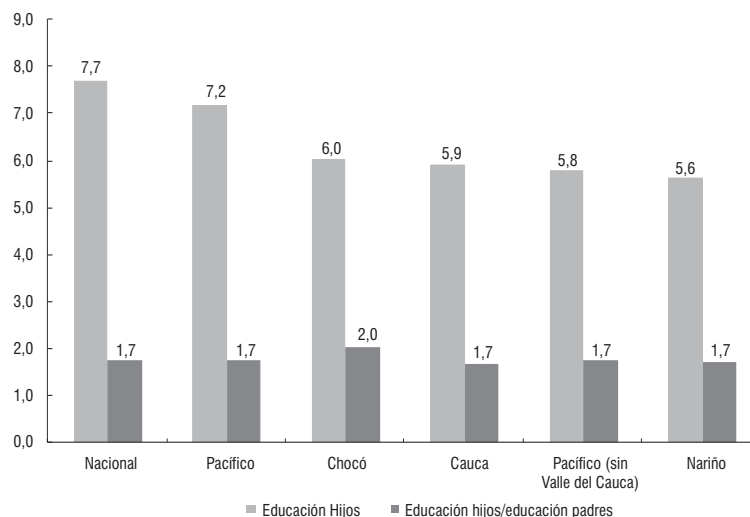
Una constante encontrada en los estudios empíricos de movilidad social en Colombia es la asociación que guarda con la movilidad educativa, debido a que este es uno de los factores que han demostrado ser determinantes de movilidad social intergeneracional (Breen, 2010). Es por esto que se construyen índices de movilidad educativa, que sean útiles para comparar la percepción de movilidad social con un indicador más objetivo.

El Gráfico 7 muestra los años promedio de educación para Colombia, la región Pacífica y cada uno de sus departamentos, así como también la relación entre la educación promedio de dos generaciones. Como se observa, la escolaridad en el promedio nacional es superior a la de la región Pacífica (sin Valle del Cauca), con 7,7 contra 5,8 años, respectivamente. Hay pequeñas

² Vale la pena resaltar que el índice de Shorrocks para el promedio nacional, sin incluir a la región Pacífica, resultó ser de 0,84. Un valor mayor al promedio nacional total, pero no significativamente mayor al promedio de la región.

diferencias en los departamentos del Pacífico, donde el menos escolarizado es Nariño con 5,6 años y el mejor posicionado es Chocó con 6.

GRÁFICO 7. RELACIÓN ENTRE LOS AÑOS PROMEDIO DE EDUCACIÓN DE PADRES E HIJOS, 2011



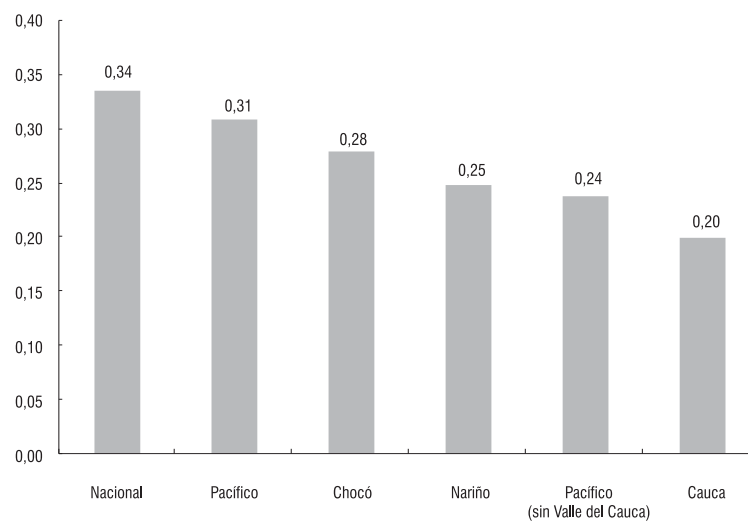
Fuente: DANE (ENCV, 2011); cálculos del autor.

En la ENCV de 2011 es posible estimar el promedio de años de educación de los padres de los jefes de hogar encuestados, de tal manera que se pueda conocer el cambio en la escolaridad de una generación a otra. Como resultado, se encuentra que el aumento de la escolaridad que se registró en la región Pacífica y aquel observado en el promedio colombiano son bastante similares, con solo un pp de diferencia (74% contra 73%, respectivamente). Chocó es el departamento con mayores avances en materia de escolaridad, pues de una generación a otra duplicó el número de años de educación promedio, superior al aumento nacional, que fue del 73% (Gráfico 7). En Cauca se registró el menor incremento de la escolaridad, con un 68%; 5 pp por debajo del promedio nacional.

Sin embargo, los índices de movilidad educativa reflejan una baja posición relativa de la región Pacífica comparada con el promedio nacional. En el Gráfico 8 se observa que el indicador M^b está 3 pp por debajo en la región (cerca de un 8% menor). Incluso, para la región Pacífica, sin el departamento del Valle del Cauca, el índice de movilidad es de 0,24; cerca de un 30% menor

que el promedio nacional. El departamento con mayor movilidad educativa es Chocó (0,28) y el de la menor es Cauca (0,20) con 14 pp menos que el promedio colombiano. Con esto se muestra que en el Pacífico hay baja movilidad educativa y menor que el promedio colombiano desde el punto de vista de un indicador objetivo. Incluso en Chocó, donde la movilidad es la más alta de la región, se evidencia un rezago en comparación con el promedio nacional.

GRÁFICO 8. ÍNDICES DE MOVILIDAD EDUCATIVA POR REGIONES, 2011



Fuente: DANE (ENCV, 2011); cálculos del autor.

Existen significativas diferencias en los resultados de movilidad educativa por género (Cuadro 3). En Colombia el índice de movilidad educativa es un 15% más alto para las mujeres jefes de hogar que para los hombres, mientras que en el Pacífico esa diferencia asciende al 48%. Por departamento, la mayor brecha en la movilidad educativa entre hombres y mujeres se encontró en Nariño (57%), seguido de Cauca (54%) y Chocó (11%). En todos los casos, los resultados dejan en evidencia una mayor movilidad educativa de las mujeres jefes de hogar que de los hombres, tanto para el promedio colombiano como en la región Pacífica. Además, el departamento de la región que refleja la mayor movilidad educativa (Chocó) también presenta la menor brecha de género.

CUADRO 3. ÍNDICES DE MOVILIDAD EDUCATIVA POR REGIONES Y GÉNERO, JEFES DE HOGAR 2011

	MUJERES	HOMBRES	RELACIÓN (MUJERES/HOMBRES)
Cauca	0,27	0,18	1,54
Chocó	0,3	0,27	1,11
Pacífico	0,3	0,21	1,48
Nariño	0,33	0,21	1,57
Nacional	0,37	0,32	1,15

Nota: todas las diferencias son significativas al 1%. La evaluación se hizo de acuerdo con el test de Chow.

Fuente: DANE (ENCV, 2011); cálculos del autor.

Por el lado de la posición en el hogar, se encontró que para el total nacional lo cónyuges tienen mayor movilidad que los jefes de hogar (Cuadro 4). En el Pacífico, el índice de Shorrock le da la ventaja a los jefes, principalmente para el departamento de Chocó, donde la movilidad educativa de los cabeza de hogar es cerca de tres veces la de sus parejas. Se encontró, además, que cónyuges del género masculino tienen mayor movilidad que las del género femenino en la región Pacífica, mientras que para el total nacional sucede lo contrario. Para el Departamento del Chocó no se encontró diferencia entre la movilidad educativa de cónyuges del género masculino o femenino (Cuadro 5).

CUADRO 4. ÍNDICES DE MOVILIDAD EDUCATIVA POR REGIONES Y POSICIÓN EN EL HOGAR, 2011

	JEFES	CÓNYUGE	RELACIÓN (JEFES/CÓNYUGES)
Cauca	0,20	0,13	1,51***
Pacífico	0,24	0,17	1,37***
Nariño	0,25	0,24	1,03
Chocó	0,28	0,10	2,76***
Nacional	0,34	0,37	0,92***

Nota: *** denota significancia estadística al 1. La evaluación se hizo de acuerdo con el test Chow.

Fuente: DANE (ENCV, 2011); cálculos del autor.

CUADRO 5. ÍNDICES DE MOVILIDAD EDUCATIVA POR REGIONES Y GÉNERO DEL CÓNYUGE, 2011

	HOMBRES	MUJERES	RELACIÓN (HOMBRES/MUJERES)
Nariño	0,51	0,20	2,55***
Pacífico	0,34	0,15	2,18***
Cauca	0,20	0,13	1,50***
Chocó	0,11	0,11	1,04
Nacional	0,36	0,37	0,98***

Nota: *** denota significancia estadística al 1%. La evaluación se hizo de acuerdo con el test Chow.

Fuente: DANE (ENCV, 2011); cálculos del autor.

En cuanto a la movilidad por grupos étnicos, la ENCV de 2013³ refleja que la movilidad educativa es más alta para las personas pertenecientes a las minorías, comparada con quienes manifiestan no pertenecer a ninguna etnia. Se obtuvo un índice de movilidad M^b de 0,34 para las minorías y de 0,20 para su contraparte, lo que refleja una movilidad mayor para los primeros. Este resultado es contrario a lo que se ha observado en otros países, como ya se indicó, pero consistente con que las minorías dentro de la región presentan un mayor promedio de años de educación (6,44 contra 6,32), comparadas con la población que no se autorreconoce como perteneciente a una minoría étnica. En cuanto a las etnias, se encontró que los indígenas registraron una movilidad social mayor que negros y mulatos (0,45 contra 0,36). Estos resultados permiten afirmar que los indígenas del Pacífico han mostrado una movilidad social superior a las demás etnias y al promedio nacional.

En síntesis, se encuentra que la población del Pacífico colombiano presenta un alto optimismo a la hora de evaluar su propia experiencia de movilidad social, pues la percepción expresada los ubica más cerca de la movilidad perfecta que de la inmovilidad. Incluso, la diferencia entre esta y la registrada en el país es prácticamente nula. Sin embargo, cuando se evalúa la movilidad social con un indicador objetivo, se observa que aquella es baja y que la región está rezagada en comparación con el promedio colombiano. La diferencia entre ambos indicadores puede deberse a una sobrevaloración del avance económico de una generación a otra, o a la inclinación a considerar que la situación económica propia es mejor que la que tenían los padres. Hay una alta percepción de movilidad, pero una baja movilidad efectiva.

La evidencia internacional que ha estudiado la movilidad subjetiva no es concluyente sobre si las personas sobreestiman o subestiman su propia experiencia de movilidad. Por un lado, existe evidencia de que los hijos perciben una alta movilidad social cuando se comparan con sus padres de acuerdo con un estudio para treinta países elaborado por Kelley y Kelley (2009). Contrario a lo anterior, una investigación para los Estados Unidos encontró que sus ciudadanos tienden a subestimar la movilidad social que han experimentado, comparando índices subjetivos contra índices objetivos (Chambers *et al.*, 2015). Para el caso colombiano, algunos autores como Londoño (2011) argumentan que la percepción de movilidad en el país es baja, pero se basan en medidas de movilidad inadecuadas, como el porcentaje de personas que ascienden de clase, sin considerar que existe también la movilidad descendente.

³ La ENCV de 2011 no contiene información que permita estimar diferencias por raza.

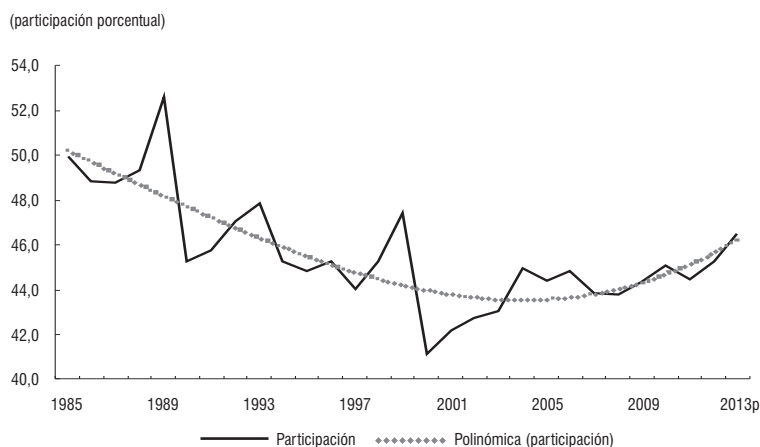
3. POSIBLES CAUSAS DE LA MENOR MOVILIDAD SOCIAL EN EL PACÍFICO COLOMBIANO

Como se indicó, algunos estudios internacionales han identificado cuatro determinantes de la movilidad social: 1) condiciones económicas, 2) el régimen y las decisiones políticas, 3) la migración y 4) la expansión de la educación. El objetivo de esta sección es evaluar si existen indicios sobre una posible influencia de dichos factores a la hora de explicar la menor movilidad social que experimenta la región Pacífica.

3.1 CONDICIONES ECONÓMICAS DEL PACÍFICO COLOMBIANO

Los departamentos de la región Pacífica colombiana (a excepción de Valle del Cauca) se han caracterizado por un desarrollo económico más bajo que el promedio nacional. Esto es porque el producto interno bruto per cápita (PIBpc) de la región fue equivalente al 46% del PIBpc nacional en el año 2013, y en ninguno de los años comprendidos entre 1985 y 2013 fue superior al 60% (Gráfico 9). Entre 1985 y 1999 el PIBpc de la región Pacífica pasó de representar el 49% al 41% del promedio nacional; es decir, el ingreso promedio relativo de la población del Pacífico se redujo entre finales de la década de los ochenta y la de los noventa.

GRÁFICO 9. EVOLUCIÓN ANUAL DEL PIB PER CÁPITA DEL PACÍFICO COMO PORCENTAJE DEL PROMEDIO NACIONAL, 1985-2013^{a/}



^{a/} Valor provisional para el año 2013.

Nota: 1985-1989 a precios constantes de 1975, 1990-1999 a precios constantes de 1994 y de 2000-2013p a precios constantes de 2005.

Fuente: DANE (cuentas departamentales); cálculos del autor.

Si el crecimiento del ingreso en la región es inferior al colombiano, entonces cabe esperar que la generación de empleo también sea más baja y, por ende, las posibilidades de que una nueva generación supere la situación económica de sus padres son más limitadas. La región ha experimentado un bajo desarrollo económico, al registrar un ingreso per cápita que no llega a ser del 50% del promedio colombiano. Incluso, después del año 2000, cuando se presenta una recuperación del PIBpc relativo, su participación no supera el 46%.

De los tres departamentos considerados en la región, Chocó es el que registra el menor producto por habitante, con una participación del 36% sobre el promedio del país, seguido de Nariño (42%) y Cauca (56%). De ahí una posible explicación del por qué los departamentos de la región registran una menor movilidad social que el promedio colombiano, pues no se ha generado un auge de la producción que aumente el empleo y los ingresos de la población. Vale la pena recalcar que en países como Irlanda la movilidad social se observó por las consecuencias que el cambio institucional tuvo sobre la generación de empleo e ingresos para la población de estratos bajos (Whelan y Layte, 2006), y que estudios como el de Kelley y Kelley (2009) evidencian que el crecimiento del PIB es un determinante de la movilidad social intergeneracional.

En el Pacífico la tasa de ocupación pasó de 61% en 2001 a 55% en 2014, mientras que para el promedio colombiano el mismo indicador aumentó de 53% a 58%, respectivamente de acuerdo con información de la *Gran encuesta integrada de hogares* (GEIH) del DANE. Asimismo, el ingreso promedio del hogar en la región representaba el 64% del ingreso promedio nacional según la ENCV de 2014. Esto refleja que, además de tener un aparato productivo con baja y cada vez menor ocupación laboral, el Pacífico se caracteriza por los bajos ingresos de su población ocupada. Si el ingreso de los habitantes del Pacífico no crece en términos relativos, entonces menor será la posibilidad de que un individuo supere el estatus económico de sus padres. Incluso, si el PIBpc sigue cayendo en términos relativos, la situación económica de los hijos podría volverse inferior a la de sus anteriores generaciones.

3.2 INSTITUCIONES, CORRUPCIÓN Y PARTICIPACIÓN POLÍTICA

A pesar de que el régimen político de la región es el mismo de todo el país, existen algunos factores que hacen que la aplicación de dicho régimen no sea similar. La corrupción, la inestabilidad política y la falta de presencia estatal, entre otros factores, son importantes barreras al desarrollo de la región Pacífica colombiana (Bonet, 2008).

De acuerdo con el índice de transparencia departamental, construido por Transparencia por Colombia, Chocó es la entidad territorial con el mayor riesgo de corrupción en el país, con un indicador de 31 puntos de 100 posibles en 2014, mientras que para Antioquia fue de 82. Cauca y Nariño registraron niveles medios de transparencia, con índices de 61 y 64 puntos, respectivamente. Los principales problemas de Chocó, en comparación con los demás departamentos del Pacífico, se encuentran en la falta de institucionalidad, donde el departamento obtuvo una valoración de 19 puntos sobre 100. El componente institucional comprende la capacidad del ente territorial para hacer cumplir las normas y los estándares establecidos para los procesos internos.

Además, la región Pacífica tiene un alto índice de riesgo de victimización, producto de algunas condiciones estructurales, como la falta de presencia estatal y la poca conectividad geográfica (Unidad para la Atención y Reparación Integral a las Víctimas, 2014). Esos elementos han permitido la aparición de grupos armados al margen de la ley que utilizan este territorio como corredor para el narcotráfico y para la extracción minera ilegal. La victimización trae consigo un desarraigo territorial, que reduce la participación de la población en la democracia y la obliga a no contar con las ganancias de este régimen político (Codhes, 2013).

Estos fenómenos, resultado de la debilitada institucionalidad y presencia estatal en la región, traen como consecuencia la destrucción y menor inversión en capital físico y humano (Ibáñez y Moya, 2010). Con la menor acumulación de capital se espera un menor crecimiento del ingreso y, con esto, se imposibilita que las nuevas generaciones alcancen mejores estándares de vida que sus padres. Además, la movilidad social requiere instituciones que incentiven la inversión y el empleo, la inclusión social y la posibilidad de aumentar el capital humano existente. Es posible que por las condiciones de violencia y corrupción de los departamentos del Pacífico se registre una menor movilidad allí que en el promedio nacional.

3.3 MIGRACIÓN DE PERSONAS DEL PACÍFICO COLOMBIANO

Como se indicó, la migración es un fenómeno que puede aumentar la movilidad social, siempre que los emigrantes encuentren mejores oportunidades económicas que les permitan ascender en la escala social. Esto traerá como consecuencia que las condiciones de vida para la población en general mejoren, pues habrá menos presión sobre los recursos existentes en la región de origen y aumentarán los ingresos y las oportunidades de quienes la abandonan.

Si bien no es posible estimar indicadores de movilidad social en el ámbito regional para migrantes y no migrantes por limitaciones de la información, algunos estudios previos sugieren que la migración regional en Colombia ha estado positivamente relacionada con los ingresos de la población que se va de las regiones más pobres a regiones más prósperas (Romero, 2011).

Sin embargo, de acuerdo con datos de la ELPS de 2012, el porcentaje de personas nacidas en los departamentos de Chocó, Cauca y Nariño que vivía en otros departamentos era del 12,5%, mientras que en Bogotá y la región Oriental (Boyacá, Cundinamarca, Meta, Santander y Norte de Santander) se registraron tasas del 20% y 29%, respectivamente. Con este panorama no se espera que sea la población del Pacífico la que experimente los mayores niveles de movilidad intergeneracional, pues a pesar de los altos indicadores de pobreza y menor PIB por habitante, la emigración a otras regiones más prósperas es baja. Aunque este menor movimiento de la población puede ser más una consecuencia de las condiciones económicas y de las barreras estructurales que su causa.

3.4 EXPANSIÓN DE LA EDUCACIÓN

Con base en la información de la ENCV de 2011 es posible identificar la generación de padres y de hijos jefes de hogar de acuerdo con su máximo nivel educativo alcanzado. El Cuadro 6 muestra que el 19,9% de los padres de los jefes de hogar encuestados en Colombia no recibió ningún tipo de educación, un valor similar al registrado en la región Pacífica, donde el 20% de los padres de los jefes de hogar encuestados no alcanzó ningún nivel educativo. Para la siguiente generación el porcentaje de hijos (los jefes de hogar encuestados) que no alcanzó ningún nivel educativo en el país fue el 7,7%, lo que muestra una reducción de 12,1 pp en la proporción de personas no educadas. En el Pacífico la disminución fue de 10,1 pp, al pasar del 20% al 9,9%.

En el promedio colombiano, el porcentaje de personas que no alcanzó la secundaria completa pasó de 69,1% en la generación de padres a 62,4% en la de los hijos, mostrando una reducción de 6,7 pp en el porcentaje de personas que alcanzó como máximo bajos niveles de educación. Sin embargo, en la región Pacífica la proporción de padres con niveles de educación por debajo de la secundaria completa fue del 72,2% y para los hijos este porcentaje aumentó a 77%, lo que refleja un crecimiento de 4,8 pp de las personas con bajo nivel educativo de una generación a otra. Por otra parte, el porcentaje de aquellos con niveles educativos superiores a la secundaria pasó de 4% a 18,4% en Colombia de una generación a otra, mientras que en el Pacífico este aumento fue del 1,8% al 10,4%. Vale la pena resaltar que el crecimiento en la

proporción de personas con nivel educativo superior fue mayor en la región que en el promedio nacional, aunque ese mayor crecimiento no le haya permitido cerrar completamente la brecha.

CUADRO 6. ESTRUCTURA DE LA POBLACIÓN DE ACUERDO CON EL MÁXIMO NIVEL EDUCATIVO ALCANZADO

	COLOMBIA			PACÍFICO (SIN VALLE DEL CAUCA)		
	PADRES	HUJOS	VARIACIÓN	PADRES	HUJOS	VARIACIÓN
Ninguno	19,9	7,7	(12,1)	20,0	9,9	(10,1)
Primaria incompleta	28,7	0,1	(28,6)	41,1	0,1	(41,0)
Primaria	16,4	39,3	22,8	9,0	56,9	47,9
Secundaria incompleta	4,2	15,3	11,2	2,1	10,1	8,0
Secundaria	6,1	19,2	13,1	2,9	12,7	9,8
Técnica o tecnológica incompleta	0,3	0,9	0,6	0,0	0,2	0,2
Técnica o tecnológica	1,1	5,9	4,8	0,2	2,8	2,7
Profesional incompleta	0,5	1,5	1,0	0,1	1,0	0,9
Profesional	2,2	6,6	4,5	1,5	4,1	2,7
Posgrado incompleto	0,0	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0
Posgrado	0,0	3,4	3,4	0,0	2,1	2,1
No sabe	20,7	0,0	(20,7)	23,1	0,0	(23,1)
Total	100,0	100,0		100,0	100,0	

Fuente: DANE (ENC V, 2011); cálculos del autor.

Lo anterior es un claro reflejo de la baja expansión relativa de la educación en la región, comparada con el promedio nacional. No solo ha aumentado el porcentaje de personas con bajo nivel educativo de una generación a otra, sino que la formación de capital humano calificado ha sido significativamente que son inferiores en el Pacífico. De esta manera, es imposible que se presente una movilidad social similar en la región a la registrada en el promedio nacional, con indicadores de educación tan bajos que, combinados con el bajo crecimiento económico, la corrupción, la inseguridad y la baja movilidad, generan un escenario de pocas oportunidades de ascenso social, en particular para la población más vulnerable.

4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Mientras que los indicadores subjetivos indican una alta movilidad social, los objetivos muestran que la región Pacífica registra lo contrario e incluso que son inferiores al promedio nacional. Esto refleja que los habitantes de la región son optimistas al evaluar su propia experiencia de movilidad, pues su percepción de ascenso social muestra niveles muy similares al promedio nacional. Sin embargo, esta percepción va en contravía de lo que se observa

al evaluar índices objetivos, pues la movilidad educativa ha sido inferior cerca de un 30% al registrado en el promedio colombiano.

Dentro de la región, el departamento con mejores indicadores de movilidad es Chocó y el peor ubicado es Cauca. La percepción de los habitantes del Pacífico indica que hay alta movilidad, pero que existen rigideces en la permanencia de las personas en la clase más alta y en la más baja de origen, mientras que los años de educación muestran una alta dependencia de los antecedentes familiares (educación de los padres), mayor incluso que aquella registrada en el promedio colombiano. Las brechas de género existen en favor de las mujeres que son jefes de hogar, aunque aquellas que son cónyuges tienen menor movilidad. En general, los cabeza de familia registran mayor ascenso educativo que los cónyuges y, en todos los casos, las brechas son más altas en la región Pacífica que en el promedio colombiano.

Se evidencia que los determinantes de la movilidad reflejan una peor realidad para el Pacífico que para Colombia como un todo. La región tiene indicadores económicos menos favorables, características institucionales que limitan el progreso, bajos niveles educativos y poca expansión de la educación superior, así como bajas tasas de migración hacia otras regiones.

No es posible pretender una mayor movilidad social en una de las zonas más pobres y olvidadas del país sin antes acabar con factores estructurales que determinan el ascenso social. Es necesario diseñar las estrategias que incrementen el empleo y los ingresos mediante la creación de nuevas empresas, aumentar las tasas de cobertura de la educación superior a niveles similares o superiores al promedio nacional, reducir o eliminar la corrupción y la incidencia del conflicto armado que aun afecta a la población civil, así como facilitar la migración hacia zonas con mayores oportunidades.

REFERENCIAS

- Andorka, R. (1971). “Social Mobility and Economic Development in Hungary”, *Acta Oeconomica*, vol. 7, núm. 1, pp. 25-45.
- Angulo, R.; Azevedo, J.; Gaviria, A.; Páez, G. (2014). “Movilidad social en Colombia”, en A. Montenegro y M. Meléndez (eds.), *Equidad y movilidad social. Diagnósticos y propuestas para la transformación de la sociedad colombiana*, pp. 37-68, Bogotá: Ediciones Uniandes.
- Aristóteles (1999 [350 a. C.]). *Politics* (B. Jowett [trad.]), Kitchener: Batoche Books.
- Ayala, J. (2015). “El acceso a la consulta médica general en Colombia, 1997-2012”, *Economía & Región*, vol. 9, núm. 1, pp. 175-207.

- Barber, B. (1957). *Social Stratification*, citado por: Westoff, Bresler y Sagi (1960), New York: Harcourt Brace.
- Benabou, R.; Ok, E. (2001). "Social Mobility and the Demand for Redistribution: The Poum Hypothesis", *The Quarterly Journal of Economics*, vol. 116, núm. 2, pp. 447-487.
- Bian, Y. (2002). "Chinese Social Stratification and Social Mobility", *Annual Review of Sociology*, vol. 28, pp. 91-116.
- Biblarz, T.; Bengtson, V.; Bucur, A. (1996). "Social Mobility Across Three Generations", *Journal of Marriage and Family*, vol. 58, núm. 1, pp. 188-200.
- Bonet, J. (2008). "¿Por qué es pobre el Chocó?", en J. Vilorio (ed.), *Economías del Pacífico colombiano*, Bogotá: Banco de la República, pp. 9-53.
- Bonilla, L. (2011). "Movilidad intergeneracional en educación en las ciudades y regiones de Colombia", en L. Bonilla (ed.), *Dimensión regional de las desigualdades en Colombia*, Bogotá: Banco de la República, pp. 285-326.
- Breen, R. (2010). "Educational Expansion and Social Mobility in the 20th Century", *Social Forces*, vol. 89, núm. 2, pp. 365-388.
- Breen, R.; Jonsson, J. (2005). "Inequality of Opportunity in Comparative Perspective: Recent Research on Educational Attainment and Social Mobility", *Annual Review of Sociology*, vol. 31, pp. 223-243.
- Brown, R. (1973). "Social Mobility and Economic Growth: A Renaissance Example", *The British Journal of Sociology*, vol. 24, núm. 1, pp. 58-66.
- Cartagena, K. (2005). "Movilidad intergeneracional en Colombia", *Ensayos sobre Política Económica*, núm. 51, pp. 208-261.
- Chambers, J.; Swan, L.; Heesacker, M. (2015). "Perceptions of U.S. Social Mobility are Divided (and Distorted) along Ideological Lines", *Psychological Science*, vol. 23, pp. 413-423.
- Clark, T.; Lipset, S. (1991). "Are Social Class Dying?", *International Sociology*, vol. 6, núm. 4.
- Codhes (2013). "La crisis humanitaria en Colombia persiste: el Pacífico en disputa. Informe sobre desplazamiento forzado en 2012", Documentos Codhes, núm. 26.
- Djurfeldt, G.; Athreya, V.; Jayakumar, N.; Lindberg, S.; Rajagopaland, A.; Vidya-sagar, R. (2008). "Agrarian Change and Social Mobility in Tamil Nadu", *Economic and Political Weekly*, vol. 43, núm. 45, pp. 50-61.
- Duncan, O.; Hodge, R. (1963). "Education and Occupational Mobility a Regression Analysis", *American Journal of Sociology*, vol. 68, núm. 6, pp. 629-644.
- Echavarría, J. J.; Villamizar, M. (2006). "El proceso colombiano de desindustrialización", Borradores de Economía, núm. 361, Banco de la República.
- Erola, J.; Moisis, P. (2007). "Social Mobility over Three Generations in Finland, 1950-2000", *European Sociological Review*, vol. 23, núm. 2, pp. 169-183.

- Fields, G. S.; Ok, E. A. (1999). “The Measurement of Income Mobility: An Introduction to the Literature”, en J. Silber, *Handbook on Income Inequality Measurement*, pp. 557-596, Norwell: Kluwer Academic Publishers.
- Galvis, L.; Meisel, A. (2014). “Aspectos regionales de la movilidad social y la igualdad de oportunidades en Colombia”, *Revista de Economía del Rosario*, vol. 17, núm. 2, pp. 59-99.
- Gaviria, A. (2002). *Los que suben y los que bajan: educación y movilidad social en Colombia*, Bogotá: Alfaomega.
- Hawkes, R. (1972). “Some Methodological Problems in Explaining Social Mobility”, *American Sociological Review*, vol. 37, núm. 3, pp. 294-300.
- Ibáñez, A.; Moya, A. (2010). “Do Conflicts Create Poverty Traps? Asset Losses and Recovery for Displaced Households in Colombia”, en R. Di Tella, S. Edwards y E. Scharfrodsky (eds.), *The Economics of Crime*, Chicago: NBER y University of Chicago Press.
- Kalmanovitz, S. (2011). *Los orígenes de la industrialización en Colombia: 1890-1929*, Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, Facultad de Ciencias Economicas.
- Kelley, S.; Kelley, C. (2009). “Subjective Social Mobility: Data from 30 Nations”, en M. Haller, R. Jowell y T. Smith (eds.), *Charting the Globe: The International Social Survey Programme, 1984-2009*, London: Routledge.
- Kumar, S.; Heath, A.; Heath, O. (2002). “Determinants of Social Mobility in India”, *Economic and Political Weekly*, vol. 37, núm. 29, pp. 2983-2987.
- Lipset, S.; Zetterberg, H. (1959). “Social Mobility in Industrial Societies”, en S. Lipset y R. Bendix (eds.), *Social Mobility in Industrial Society*, pp. 11-76, Berkeley: University of California Press.
- Londoño, J. (2011). “Movilidad social, preferencias redistributivas y felicidad en Colombia”, *Revista Desarrollo y Sociedad*, núm. 68, pp. 171-212.
- Marx, C. (1887). *Capital: A Critique of Political Economy*, vol. I (F. Engels [ed.]; S. Moore y E. Aveling [trad.]), Moscow: Progress Publishers.
- OCDE (2010). “A Family Affair: Intergenerational Social Mobility across OECD Countries”, *Economic Policy Reforms 2010: Going for Growth*, pp. 181-198, OCDE.
- Prais, S. J. (1955). “Measuring Social Mobility”, *Journal of the Royal Statistical Society. Series A (General)*, vol. 118, núm. 1, pp. 56-66.
- Ramírez, M. T.; Téllez, J. P. (2007). “La educación primaria y secundaria en Colombia en el siglo XX”, en James Robinson, Miguel Urrutia (eds.). *Economía colombiana del siglo XX: un análisis cuantitativo*, pp. 459-515. Fondo de Cultura Económica, Banco de la República.
- Richmond, A. (1964). “Social Mobility of Immigrants in Canada”, *Population Studies*, vol. 18, núm. 1, pp. 53-69.

- Romero, J. (2011). “El éxito económico de los costeños en Bogotá: migración interna y capital humano”, en L. Bonilla (ed.), *Dimensión regional de las desigualdades en Colombia*, pp. 253-284, Bogotá: Banco de la República.
- Santa María, M.; Prada, C.; Mujica, A. (2009). “Oportunidades, desafíos y barreras de la movilidad laboral en Colombia: reflexiones para la población en pobreza extrema y moderada”, documento de trabajo, núm. 42, Fedesarrollo.
- Shorrocks, A. F. (1978). “The Measurement of Mobility”, *Econometrica*, vol. 46, núm. 5, pp. 1013-1024.
- Solon, G. (1992). “Intergenerational Income Mobility in the United States”, *The American Economic Review*, vol. 82, núm. 3, pp. 393-408.
- Torche, F.; Costa, C. (2008). “Pathways of Change in Social Mobility: Industrialization, Education and Growing Fluidity in Brazil”, *Research in Social Stratification and Mobility*, vol. 28, pp. 291-307.
- Tyree, A.; Semyonov, M.; Hodge, R. (1979). “Gaps and Glissandos: Inequality, Economic Development, and Social Mobility in 24 Countries”, *American Sociological Review*, vol. 44, núm. 3, pp. 410-424.
- Unidad para la Atención y Reparación Integral a las Víctimas (2014). *Índice de Riesgo de Victimización: IRV* [en línea], consultado el 20 de junio de 2015, disponible en: http://rni.unidadvictimas.gov.co/sites/default/files/Documentos/LIBRO%20IRV%202010%20-%202014_0.pdf
- Urrutia, M.; Gómez, H. (1981). “Los de arriba y los de abajo” [en línea], consultado el 15 de junio de 2015, disponible en http://www.repository.fedesarrollo.org.co/bitstream/11445/2581/1/Co_Eco_Abril_1981_Urrutia_y_G%C3%B3mez.pdf
- Van Leeuwen, M. H.; Maas, I. (2010). “Historical Studies of Social Mobility and Stratification”, *Annual Review of Sociology*, vol. 36, pp. 429-451.
- Viáfara, C.; Estacio, A.; González, L. (2010). “Condición étnico-racial, género y movilidad social en Bogotá, Cali y el agregado de las trece áreas metropolitanas en Colombia: un análisis econométrico”, *Sociedad y Economía*, núm. 18, pp. 113-136.
- Ward, L. F. (1908). “Social Classes in the Light of Modern Sociological Theory”, *American Journal of Sociology*, vol. 13, núm. 5, pp. 617-627.
- Westoff, C.; Bressler, M.; Sagi, P. (1960). “The Concept of Social Mobility: An Empirical Inquiry”, *American Sociological Review*, vol. 25, núm. 3, pp. 375-385.
- Whelan, C. (1999). “Social Mobility in Ireland in the 1990s: Evidence from the 1994 Living in Ireland Survey”, *The Economic and Social Review*, Vol. 30, núm. 2, pp. 133-158.

- Whelan, C.; Layte, R. (2006). "Economic Boom and Social Mobility: The Irish Experience", *Research in Social Stratification and Mobility*, núm. 24, pp. 193-208.
- Whyte, M. (2009). "Paradoxes of China's Economic Boom", *Annual Review of Sociology*, vol. 35, pp. 371-392.
- Wilson, G. (2009). "Downward Mobility of Women from White-Collar Employment: Determinants and Timing by Race", *Sociological Forum*, vol. 24, núm. 2, pp. 382-401.
- Wilson, G.; McBrier, D. (2004). "Going Down? Race and Downward Occupational Mobility for White-Collar Workers in the 1990s", *Work and Occupations*, vol. 31, núm. 3, pp. 283-322.
- Yaish, M. (2002). "The Consequences of Immigration for Social Mobility: The Experience of Israel", *European Sociological Review*, vol. 18, núm. 4, pp. 449-471.
- Yaish, M.; Andersen, R. (2012). "Social Mobility in 20 Modern Societies: The Role of Economic and Political Context", *Social Science Research*, vol. 41, pp. 527-538.