

José Javier Rodríguez de la Fuente*

María Clara Fernández Melián**

CAPÍTULO 3. ¿QUIÉNES Y CÓMO SE MUEVEN EN LA ESTRUCTURA SOCIAL? ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD ABSOLUTA Y RELATIVA EN LA CABA

“El mundo económico y social (puestos que tomar, estudios que realizar, bienes que consumir, propiedades que comprar, mujeres que desposar, etc.) nunca reviste, excepto en la experiencia imaginaria que supone la neutralización del sentido de las realidades, la forma de un universo de posibles igualmente compatibles para todo sujeto posible. Se presenta como campo inmediatamente estructurado según la oposición entre lo que otros ya se han apropiado, de hecho y de derecho, por lo tanto imposible, alienado, y lo que, poseído de antemano, pertenece al universo normal de lo que se da por descontado”

(Pierre Bourdieu, *Las estrategias de la reproducción social*, 2012).

1. INTRODUCCIÓN

Este capítulo se propone describir las principales tendencias de movilidad intergeneracional en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires a partir de un relevamiento llevado a cabo en los años 2012-2013. Estudiar dicho fenómeno implica, al menos en términos generales, analizar el proceso por el cual los individuos pasan de una posición a otra en la sociedad (Lipset y Bendix, 1963). En este sentido, debe comprenderse que los procesos de movilidad intergeneracional son de largo alcance temporal, ya que relacionan las transformaciones ocurridas en la es-

* IIGG-UBA.

** IIGG-UBA / UNTREF.

estructura social (específicamente, desde nuestro enfoque, en la estructura de clases) entre varias generaciones de padres/madres e hijos/as. Particularmente, la fuente de datos utilizada permite dar cuenta de los cambios producidos entre el último cuarto del siglo XX y principios de la década del dos mil. De forma sintética, se busca conocer cuáles son las probabilidades y oportunidades que tienen los individuos de distintos orígenes sociales de moverse por la estructura social.

A partir de esto surgen algunos interrogantes: ¿qué patrones de movilidad se observan en la estructura social de la ciudad y, en particular, entre las diferentes clases sociales?, ¿entre cuáles se presentan mayores niveles de clausura y, por ende, de reproducción social y entre cuáles mayores niveles de apertura? ¿En qué medida dichos patrones pueden explicarse a partir de determinados cambios estructurales (económicos, demográficos, políticos) o por una mejora (o empeoramiento) en las oportunidades relativas para cambiar la posición social adscrita según la clase social? Estas cuestiones han cobrado, en estos últimos tiempos, una renovada relevancia a la luz de los debates políticos y académicos en torno a las ideas de meritocracia, justicia social y equidad. En este sentido, el campo de estudios de la movilidad social, como problemática clásica de la sociología, tiene aún mucho por brindar.

Estas preguntas-guía sitúan al presente trabajo dentro de una tradición en el estudio de la movilidad social que considera que la misma “ocurre” en una estructura de clases sociales (Erikson y Goldthorpe, 1992: 29), definida a partir de la posición social de los individuos en las relaciones de producción o de mercado (dependiendo de la perspectiva teórica utilizada); es decir, estructuradas desigualmente en función de la apropiación diferencial de recursos y/u oportunidades de vida. De esta forma, a diferencia de la visión liberal-funcionalista y sus postulados acerca de la existencia de la “igualdad de oportunidades”, desde una perspectiva de clase, partimos de la hipótesis que las probabilidades de movilidad social estarán fuertemente condicionadas por los orígenes sociales (Kerbo, 1998: 156), es decir, por las condiciones de las cuales provienen los individuos, más allá de su propia voluntad o capacidad de acción.

Ahora bien, ¿qué sentido tiene actualmente seguir estudiando la movilidad social? Para este interrogante se plantean tres respuestas complementarias. Por un lado, en términos macrosociales, el abordaje de los cambios en los patrones de movilidad permite un acercamiento al estudio de las transformaciones estructurales de una sociedad y a la comprensión de su relativo grado de apertura o cierre con respecto a otras sociedades y otros tiempos. En segundo lugar, los procesos de movilidad social influyen en las evaluaciones que los individuos

realizan acerca del orden social en el que viven, legitimando o no las desigualdades que dichos procesos comprenden (Erikson y Goldthorpe, 1992: 2) o sirviendo de marco desde donde distintas estrategias de distinción son desplegadas para ocultar o resaltar el origen y la trayectoria social trazada (Baudrillard, 1979; Bourdieu, 2012a). Por último, en el caso particular de la investigación que dio lugar a este capítulo, se brinda información novedosa acerca de cómo se configura la movilidad social en una ciudad global (Sassen, 1998), de “clases medias” (Benza Solari, 2016), en la que el proceso de tercerización de la economía adquiere una centralidad relevante en términos nacionales y regionales.

De esta manera, el presente capítulo se organiza de la siguiente forma: en primer lugar realizamos un breve resumen sobre el estudio de la estructura de clases y la movilidad social a nivel internacional y regional; luego presentamos algunas especificaciones necesarias sobre las técnicas utilizadas en el capítulo para llevar adelante los objetivos planteados; en tercer lugar caracterizamos la estructura socio-ocupacional de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a modo de información contextual necesaria para comprender de un mejor modo los análisis posteriores; luego realizamos propiamente los análisis de movilidad absoluta y relativa, planteando finalmente una hipótesis explicativa sobre la caracterización de la movilidad social en la Ciudad y, por último, se esbozan unos comentarios finales que abren nuevos interrogantes.

2. ANTECEDENTES EN EL ESTUDIO DE LA MOVILIDAD SOCIAL

La movilidad social constituye una problemática muy relevante a la hora de analizar la dinámica de la estructura social, ya que permite reflexionar acerca de las probabilidades desiguales que tienen los hogares de distintas clases sociales de modificar, no sólo su posición, sino también sus posibilidades de inclusión social en diversas dimensiones, lo cual implica el acceso a mejores condiciones de vida y expectativas de futuro y/o mejor posición de estatus.

Los primeros análisis sistemáticos de la movilidad social comenzaron con los tempranos aportes de Sorokin (1927, 1953), quien la define como “la circulación de los individuos dentro del espacio social”(1953: 87). Sin embargo, es en la segunda posguerra que se produce un aumento significativo de los estudios en la temática, principalmente empíricos, a partir de los aportes de Glass y Hall (1954), Miller (1960) y Lipset y Bendix (1963), entre otros. Dicha generación de estudiosos de la movilidad se destaca por plantear las principales hipótesis, en torno a la caracterización de las ten-

dencias de movilidad social en el mundo occidental, que aún son revisadas en la actualidad. Siguiendo con la cronología realizada por Ganzeboom, Treiman y Ultee (1991), la generación sucedánea se caracteriza por indagar acerca de los factores que explican la movilidad social y cuáles son sus pesos diferenciales. Dichos interrogantes pudieron traducirse empíricamente, a partir de la aplicación de técnicas estadísticas avanzadas como el análisis de camino (*path analysis*), enmarcadas en lo que se dio a conocer como estudios de “logro de estatus” (*status attainment*), cuyos principales impulsores fueron Blau y Duncan (1967). Hasta aquí podemos indicar que las investigaciones realizadas en este campo estuvieron fuertemente amparadas en el paradigma estructural funcionalista (Cachón Rodríguez, 1989).

En la tercera generación, a partir de los años 70, se plantean ciertas rupturas con las anteriores dos, principalmente a partir de enfoques no funcionalistas provenientes de las corrientes neoweberianas (Erikson y Goldthorpe, 1992; Erikson, Goldthorpe y Portocarero, 1979). De este modo, se retoma el interrogante por la movilidad social comparada, pero a partir de técnicas estadísticas más sofisticadas (modelos log-lineales), a la vez que se intentan superar dos de las críticas que se le habían imputado a las generaciones anteriores: el ateoricismo y la ininterpretabilidad de los resultados (Cachón Rodríguez, 1989: 325). Dentro de esta generación, es central el papel del grupo del Nuffield College (Universidad de Oxford), con John Goldthorpe como máximo representante.

En la región de América Latina, distintos autores también entran de lleno al debate acerca de la estructura de clases y la movilidad social de manera temprana. Claro está que las preocupaciones que guiaron a las cuantiosas investigaciones realizadas no estuvieron orientadas en pos de la comparabilidad internacional de tasas y estimaciones, sino más bien tenían como finalidad comprender los principales procesos de transformación estructural que estaban llevándose a cabo en las sociedades “en vías de desarrollo” de rápida industrialización y urbanización. En este marco pueden citarse los primeros aportes de Germani (1955, 1961, 1963), Costa Pinto (1964), Raczynski (1973), Solari (1966), entre otros. Lo que unifica, y particulariza, a esta tradición latinoamericana de otras corrientes es la hibridación o mixtura en el ámbito de la teoría y de la metodología: palabras y conceptos típicamente de raigambre estructural-funcionalista (“función”, “equilibrio”, “estratificación”, “sectores”, etc.) se entremezclan con otras de origen marxista-weberiana (“clases sociales”, “conflicto”, “poder”, “dominación”, etc.).

A los fines de lo que se expondrá en este capítulo, tres consideraciones básicas se rescatan de esta tradición “latinoamericana” del estudio de la estructura social. Por un lado, la concepción de la “estructura de clases”, como una estructura heterogénea, en donde al interior de las clases sociales, pueden evidenciarse fracciones emergentes y residuales, “cuyas posiciones y problemas sólo pueden ser comprendidos cuando son colocados en las perspectiva histórica del cambio en proceso” (Costa Pinto, 1964: 58). En segundo lugar, especificando lo anterior, se hace necesaria la comprensión del modo en que la coexistencia de sectores económico-productivos modernos y tradicionales (rasgos centrales de la inserción periférica y desigual de la región en el capitalismo mundial) impacta sobre la morfología y el desarrollo de la estructura de clases, principalmente, a partir de la distinción entre mercados de trabajo formales e informales o la heterogeneidad de la estructura productiva (Filgueira y Geneletti, 1981: 148-149). Y, por último, se torna necesaria la incorporación al análisis del rol de Estado, en tanto sus instituciones se presentan como “particularmente importantes en la conformación de las oportunidades que, a través de su impacto en la producción, distribución y uso de activos, facilitan el acceso a los canales de movilidad e integración social” (Filgueira, 2001: 13).

Hacia finales de los años 70, y hasta principios del nuevo siglo, la temática del análisis de clase y, por ende, de la movilidad social, queda opacada y postergada por otros temas que ganaron trascendencia en la agenda académica y política: pobreza, vulnerabilidad, informalidad, etc. Sin embargo, en este impase pueden nombrarse los valiosos aportes, continuadores del legado de Germani y su estudio sobre la *Estructura social de la Argentina*, de Torrado (1992, 1998) y las continuas mediciones y análisis de movilidad social realizados por Jorrot (1987, 1997, 2000, 2008). Es recién entrada la década de dos mil que el debate por las clases sociales y la movilidad vuelve a ganar terreno en el país y la región, principalmente, debido al interés de indagar el modo en que los procesos de cambio en los modelos de acumulación repercutieron sobre la estructura social y su dinámica. Es decir, se vuelve a considerar uno de los planteos primigenios de los abordajes empíricos sobre la temática: la relación entre cambio estructural, estratificación y movilidad social. En esta nueva ola de aportaciones, podemos citar los trabajos de Kessler y Espinoza (2007), Dalle (2012, 2016), Chávez Molina (2013; 2009), Gómez Rojas (2009), Salvia y Quartulli (2011), Pla (2012, 2016), Riveiro (2011), Benza Solari (2012), Fachelli (2013), entre otro/as. Cada una de estas nuevas contribuciones abordó el

problema de la estratificación y la movilidad social desde una arista particular: comparaciones históricas, heterogeneidad estructural y marginalidad, estudios de género, cambios socioeconómicos, impacto de la movilidad sobre las representaciones de los agentes, etcétera.

3. ALGUNOS ASPECTOS METODOLÓGICOS DEL ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD SOCIAL

Se parte de un abordaje metodológico cuantitativo utilizando como fuente de datos los resultados de la *Encuesta sobre movilidad social y opiniones sobre la sociedad actual* del año 2012-2013. Para dar cuenta de la estructura de clases y de los procesos de movilidad social se utiliza el esquema de clases ocupacionales basadas en la heterogeneidad estructural (CObHE), tanto en su modalidad desagregada como agregada, presentado previamente.

El estudio de la movilidad social implica analizar los movimientos de posición que los individuos experimentan en un sistema de estratificación o estructura de clases a lo largo de su vida (movilidad intrageneracional) o entre diferentes generaciones (movilidad intergeneracional). En este capítulo se analiza esta segunda faceta, es decir se compara la posición social de los destinos con respecto a los orígenes. Para reconstruir la clase social de origen se utilizan datos retrospectivos sobre la ocupación del principal sostén del hogar (PSH) al momento en que el encuestado tenía 16 años. En términos temporales, el análisis intergeneracional planteado al comparar destinos y orígenes implica considerar, para el primero de los casos, individuos que nacieron entre 1949 y 1982¹ y que se insertaron laboralmente entre 1965 y 2000²; y para el segundo, la posición social de individuos en el lapso de 1965 y 1998 (es decir, cuando el encuestado/a tenía 16 años) de forma aproximada.

Con respecto al análisis específico de la movilidad, se la analiza tanto desde su caracterización absoluta como relativa (Erikson y Goldthorpe, 1992: 55). El primer análisis surge al cruzar la variable “clase social del encuestado/a” con la “clase social del PSH” en una tabla o matriz de movilidad. Este análisis aporta medidas útiles para conocer las principales tendencias de movilidad e inmovilidad, prin-

1 Este es un intervalo aproximado, considerando que los individuos encuestados tenían en el 95% de los casos entre 30 y 63 años.

2 Considerando la media de edad de ingreso al mercado laboral (18 años) calculada para la muestra analizada.

principalmente a partir de los porcentajes de salida (*inflows*), de entrada (*outflows*) e índices brutos y razones que permiten diferenciar entre la movilidad estructural y la movilidad circulatoria o de reemplazo (Cachón Rodríguez, 1989: 270). Sin embargo, este tipo de abordaje no permite neutralizar los efectos estructurales que inciden en la estratificación, es decir, el efecto de los cambios económicos o demográficos que generan transformaciones en la distribución y tamaño de las clases sociales a través del tiempo.

El análisis de la movilidad relativa, en cambio, permite controlar dicho efecto, dando cuenta de las desiguales oportunidades que tienen individuos de diferentes orígenes sociales de acceder a las distintas posiciones, independientemente de lo que suceda en el plano estructural³. En otras palabras, el estudio de la movilidad relativa es relevante en tanto permite responder a la pregunta de “¿cuánta diferencia hay en la probabilidad de ocupar un lugar más que otro entre las personas provenientes de diferentes orígenes de clases?” (Fachelli y Lopez-Roldán, 2012: 14).

Para llevar a cabo dicho objetivo se realiza un análisis a partir de la puesta a prueba de distintos modelos log-lineales (Agresti, 1996; Erikson y Goldthorpe, 1992; Powers y Xie, 2000) que permiten, desde distintas hipótesis, una aproximación a la representación de las asociaciones que pueden encontrarse en una tabla de movilidad. Estos modelos, entendidos como una variante del modelo lineal generalizado, se diferencian de la ecuación de regresión lineal, ya que en este caso lo que se predice no es una variable dependiente, si no las frecuencias observadas de una tabla de contingencia, es decir, las posibles asociaciones entre orígenes y destinos (Powers y Xie, 2000: 110). De lo que se trata, principalmente, y esta es una de las potencialidades de este tipo de análisis, es de hallar un modelo, entre varios que implican una concepción determinada de sociedad (más o menos meritocrática, con mayor o menor nivel de herencia de clase, etc.), que permita una descripción ajustada, simple y parsimoniosa de los datos con lo que se está trabajando. En otros términos, puede pensarse como si a los datos con los cuales contamos le aplicáramos determinados lentes (modelos) para observarlos. Mientras que unos permiten dar cuenta si una sociedad es más abierta, con barreras al cierre social, otros nos permiten observar si ésta es más cerrada y tiene mayores niveles de reproducción. El lente que permite una

3 Las razones de momios, elemento central en este análisis, no son sensibles a los cambios en los marginales de la tabla de movilidad, ya que “se mantienen inalteradas ante la multiplicación de las filas o las columnas de una tabla de contingencia por (distinto de cero) constantes” (Erikson y Goldthorpe, 1992: 56, traducción propia).

mejor lectura (ajuste)⁴ de los datos con los cuales contamos será el que seleccionaremos para describir finalmente los procesos de movilidad social.

4. CARACTERIZACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIOS: LA CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES

En este apartado se desarrollan algunos lineamientos en torno a la particularidad de área de estudios seleccionada como forma de contextualizar la localización de la población analizada. La Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) forma parte de un aglomerado mayor, el Gran Buenos Aires (GBA)⁵, que la cuatriplica en cantidad de población (2.890.151 habitantes *versus* 12.806.866, según datos del Censo 2010). El Aglomerado Gran Buenos Aires (AGBA) es definido como el área geográfica delimitada por la “envolvente de población” o lo que también puede llamarse “mancha urbana” (INDEC, 2003: 4).

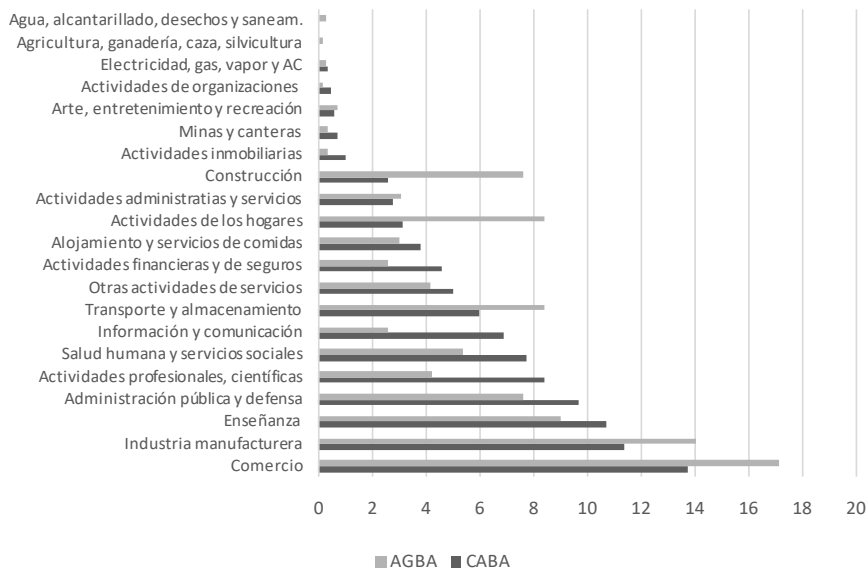
La Ciudad Autónoma de Buenos Aires funciona como capital para el conjunto nacional, concentra una centralidad política, económica y social importante y presenta un alto índice de calidad de vida al compararla con las demás ciudades del país (Velázquez, 2007). El hecho de residir en la CABA otorga a sus habitantes la oportunidad (o al menos la potencialidad) del uso de bienes y servicios urbanos, brindando así una mejor calidad de vida para sus residentes, en comparación con otras ciudades o regiones del país.

A continuación, se presenta una breve caracterización de la población ocupada en la CABA y el AGBA que nos permite plantear algunos lineamientos preliminares, sobre los cuales se analiza luego la estructura de clases y los procesos de movilidad social. Para este fin se presentarán algunos resultados provenientes de la *Encuesta Permanente de Hogares* correspondiente al cuatrimestre del 2012, relevada por el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos.

4 Hay estadísticos específicos que luego se enumeran que permiten precisar eso.

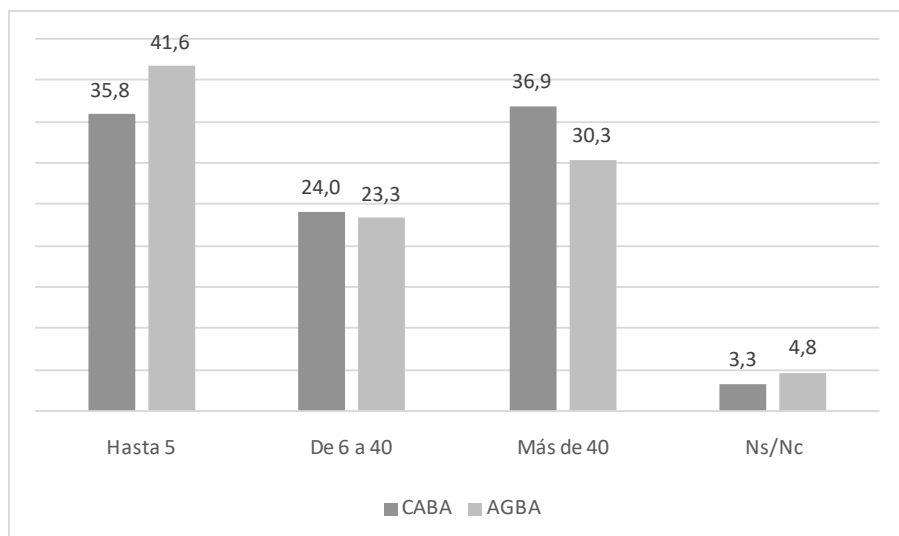
5 El GBA está compuesto por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y los 24 partidos que la rodean (INDEC, 2003).

Gráfico 1. Población de entre 30 y 65 años, ocupada, según rama de actividad. CABA y AGBA. 2012 (en porcentaje)



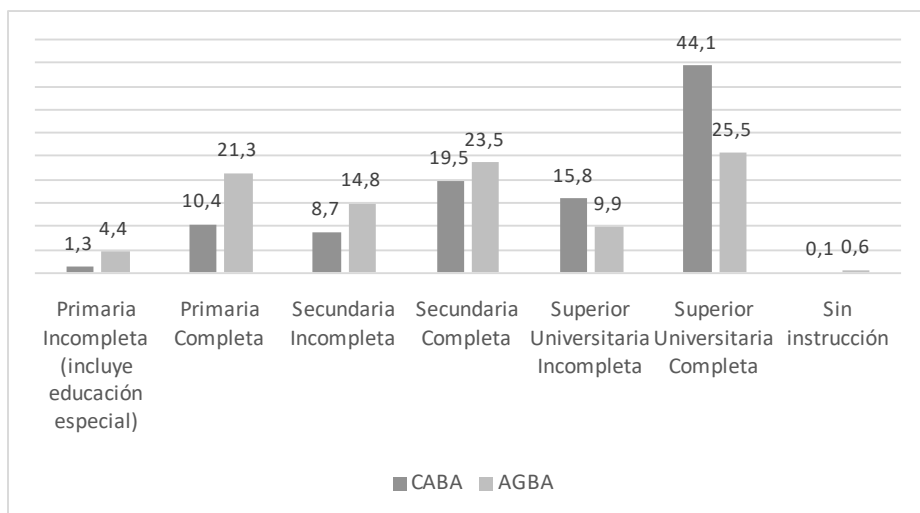
Fuente: elaboración propia en base a INDEC, *Encuesta Permanente de Hogares*, cuarto trimestre 2012.

Gráfico 2. Población de entre 30 y 65 años, ocupada, según tamaño del establecimiento. CABA y AGBA 2012 (en porcentaje)



Fuente: elaboración propia en base a INDEC, *Encuesta Permanente de Hogares*, cuarto trimestre 2012.

Gráfico 3. Población de entre 30 y 65 años, ocupada, según nivel educativo. CABA y AGBA, 2012 (en porcentaje)



Fuente: elaboración propia en base a INDEC, *Encuesta Permanente de Hogares*, cuarto trimestre 2012.

Lo que puede observarse a partir de Gráfico 1 es que la CABA se caracteriza por ser principalmente una ciudad de servicios, como bien se indicó anteriormente. Aproximadamente, más del 80% de la población estudiada se inserta en la rama terciaria donde predominan los servicios⁶, adquiriendo un peso relevante la rama de comercio y reparación (14%), enseñanza (11%), administración pública (10%) y actividades profesionales (9%). Luego, dentro de la misma categoría, se encuentran las ramas de salud, de información y comunicación, transporte y otras que oscilan entre un 5% y un 8% cada una. Por último, cabe destacar que un 11% de las actividades corresponden a

6 Se considera como servicios: actividades de las organizaciones y organismos extraterritoriales, actividades inmobiliarias, artes, entretenimiento y recreación, información y comunicación, actividades financieras y de seguros, alojamiento y servicios de comidas, actividades administrativas y de servicios, otras actividades de servicios, actividades profesionales, científicas y técnicas, salud humana y servicios sociales, administración pública y defensa, planes de seguro social obligatorio, transporte y almacenamiento, enseñanza, comercio al por mayor y al por menor y reparación de vehículos, automotores y bicicletas. Para esto se considera el criterio de CEPAL, obtenido de http://celade.cepal.org/redatam/PRYESP/SISPPI/Webhelp/rama_de_actividad_economica2.htm

industria. Cuando se compara dichos resultados con los hallados para el AGBA, se observa una primacía de esta con respecto a la CABA en las ramas de comercio, industria, actividades de los hogares como empleadores, transporte y almacenamiento y construcción. Mientras que la relación es inversa en las ramas de enseñanza, administración pública, salud, actividades profesionales, información y comunicación y otros servicios. En este sentido, se observa que la CABA presenta mayores porcentajes en aquellos servicios que implican mayores niveles de calificación en comparación al AGBA, mientras que esta última posee una mayor cantidad de su población ocupada en la industria que la Ciudad.

La importancia que adquieren aquellas actividades permite caracterizarla como una “ciudad global”, en donde: a) se concentran fundamentalmente las funciones de comando; b) son sitios de producción postindustrial para las industrias líderes de este período, financieras y de servicios especializados; y c) son mercados transnacionales donde las empresas y los gobiernos pueden comprar instrumentos financieros y servicios especializados (Sassen, 1998: 7).

El tamaño de las empresas que emplean a la población ocupada también permite caracterizar a la Ciudad como un espacio en el que se concentran grandes firmas. En este sentido, el 37% de la población ocupada de entre 30 y 65 años trabaja en grandes empresas (más de 40 personas), un 36% en pequeñas (hasta 5) y un 24% en establecimientos medianos (entre 6 y 40 personas) (ver Gráfico 2). En la CABA se presenta un leve predominio de empresas grandes con relación al AGBA, mientras que en este último prevalecen las pequeñas cuando se comparan dichas jurisdicciones. Sin embargo, las proporciones de población ocupada, según el tamaño del establecimiento, resultan muy asimilables en ambas localizaciones.

Finalmente se presenta en el Gráfico 3 la distribución de la población bajo estudio, según el nivel educativo. En este caso, la Ciudad también se distancia y diferencia, del Aglomerado del cual forma parte, debido principalmente al importante peso que adquieren los individuos con estudios universitarios o superior completo, del 44% en el primer caso y de 26% en el otro. Acorde a lo presentado en los otros gráficos, el alto nivel educativo que presenta la población ocupacionalmente madura refuerza la caracterización de una “ciudad de servicios”, principalmente de servicios especializados, ligada al mundo globalizado.

5. ANÁLISIS DE LA ESTRUCTURA DE CLASES Y LA MOVILIDAD ABSOLUTA

Una primera aproximación al análisis de la movilidad social intergeneracional se realiza al describir la estructura de clases bajo estudio. La clase de destino nos brinda información acerca de cómo se configura aproximadamente la estructura social en los años 2012-2013. En este caso, se cuenta con la información tanto a nivel agregado, como a nivel desagregado en términos del esquema de clases (Tabla 1). Rápidamente, se advierte que la clase de trabajadores en grandes establecimientos (41%) adquiere un peso central, principalmente, la fracción de trabajadores de servicios en contraposición a los industriales (33% vs. 8%). Por otro lado, la clase de trabajadores en pequeños establecimientos es tres veces menor (12%) que la de grandes establecimientos, tendencia que se muestra en los datos contextuales del apartado anterior. Al interior de esta clase también adquieren mayor peso los trabajadores de servicios. La clase de propietarios y de gerentes (de empresas, fábricas, etc.) es la que menos peso adquiere en la estructura (9%), y sigue, en segundo lugar, la clase de cuenta-propia no calificados (11%).

Sin embargo, esta primera aproximación al objeto de estudio puede complejizarse al comparar la situación de clase actual, con aquella conformada a partir de las posiciones de clase que ocupaba el PSH cuando el/la encuestado/a (es decir, aquellos que conforman el “destino”) tenía 16 años. Ahora bien, para realizar esta comparación resulta necesario hacer una aclaración: la estructura de la clase de los PSH no corresponde a ningún momento concreto anterior, sino que recoge una combinación de las diversas estructuras de clase que han existido en el período comprendido entre la vida laboral de los padres y madres más antiguos y la de los más jóvenes o recientes; a diferencia de la clase de destino (o de los hijos/as) que sí refleja, aproximadamente, la estructura de clases en el momento de realizada la encuesta (Kerbo, 1998: 162). Aunque no podamos hablar de una estructura pasada concreta, la información de la clase de origen nos permite evidenciar los cambios que se han producido intergeneracionalmente. En este sentido, se evidencian cinco transformaciones significativas: 1) disminución en el tamaño de la clase propietaria (de 23% a 9%), principalmente en el estrato de pequeños establecimientos, que cae en casi nueve puntos porcentuales⁷; 2) aumento de 8 puntos porcentuales de la clase

7 Sautu (2016) encuentra que este achicamiento puede estar ligado a que las empresas pequeñas y medianas, en el contexto aperturista iniciado con el gobierno de facto de 1976, no pudieron adecuarse en primer lugar a los requerimientos del comercio de importación, luego de la desmantelación de las políticas proteccionistas

de cuenta propia profesionales y calificados, posiblemente ligada al crecimiento en el logro de credenciales educativas por un sector más amplio de la sociedad; 3) leve disminución de la clase de trabajadores de grandes establecimientos (pasando de 43% a 41%), principalmente explicada por la caída del empleo industrial que supera el incremento del empleo en servicios (el primero cae 10 puntos y el otro aumenta 8 puntos porcentuales), impulsada por la serie de reformas llevadas a cabo a partir de la estrategia económica aperturista iniciada en 1976 y profundizada en los 90 (Torrado, 1992, 2004); 4) crecimiento de la clase de trabajadores de pequeños establecimientos (en casi 4 puntos porcentuales), principalmente en la rama de servicios, es decir, en microempresas, muchas de éstas caracterizadas por presentar una baja productividad y un pobre encadenamiento con los sectores más productivos de la estructura económica; y 5) crecimiento de la clase de cuenta propia no calificados (que pasa de 8% a 11%), es decir, el núcleo duro de lo que puede definirse como “masa marginal” (Nun, Murmis, y Marín, 1968).

Tabla 1. Estructura de clases de origen y destino y variación intergeneracional. CABA. 2012-2013

Clases	Clase de origen	Clase de destino	Variación pp.
<i>I. Propietarios, directivos y gerentes</i>	22,5%	9,3%	-13,2
Propietarios, directivos y gerentes de grandes establecimientos	8,2%	3,9%	-4,3
Propietarios, directivos y gerentes de pequeños establecimientos	14,3%	5,4%	-8,9
<i>II. Cuenta propia profesionales / calificados</i>	17,8%	26%	8,2
<i>III. Trabajadores en grandes establecimientos</i>	42,8%	41,3%	-1,5
Trabajadores de servicios en grandes establecimientos	24,9%	33,3%	8,4
Trabajadores industriales en grandes establecimientos	18,0%	8,0%	-10,0
<i>IV. Trabajadores en pequeños establecimientos</i>	8,8%	12,3%	3,5
Trabajadores de servicios en pequeños establecimientos	5,3%	9,3%	4,0
Trabajadores industriales en pequeños establecimientos	3,5%	3%	-0,5
<i>V. Cuenta propia no calificados</i>	8,0%	11,1%	3,1
<i>Total</i>	100,0%	100,0%	
	(N=684)	(N=700)	

Fuente: elaboración propia en base a encuesta FONCYT 2012-2013.

La variación producida entre los tamaños relativos que componen la estructura de clases de destino y origen permite observar la existencia de algún tipo de movilidad “mínima” o “forzada” que se

establecidas desde mediados de siglo XX y a la política de privatizaciones de los 90.

produce inevitablemente por cambios de índole estructural (cambios en el perfil productivo-tecnológico del país o región), demográficos (reproducción diferencial de las clases) o de procesos migratorios (Figueira y Geneletti, 1981). Sin embargo, para profundizar la identificación de “espacios de asociación” particulares (trayectorias de movilidad típicas) entre clases de origen y destino es necesario recurrir a los porcentajes de salida y entrada calculados a partir de la tabla de movilidad.

En la Tabla 2 se presentan los porcentajes de salida (el total se calcula sobre la clase de origen), es decir, aquellos que permiten ver el grado de herencia o movilidad que se presenta entre las diferentes clases. Como puede observarse en la tabla, la herencia o reproducción social es de gran intensidad, ya que en la diagonal principal (zona de herencia) encontramos una gran concentración de casos. Esto puede notarse, fundamentalmente, en los extremos de la estructura de clase: la reproducción es fuerte en la clase de trabajadores de grandes establecimientos (46%) y en la de cuenta propia no calificados (40%). En las restantes clases los porcentajes de reproducción son entre un 30% y un 20%, lo cual implica que también son significativos. Dicho comportamiento se evidencia en la mayor parte de los estudios de movilidad social, ya que responde a las estrategias de cierre social practicadas por las clases superiores y a la incapacidad de las clases más desfavorecidas para modificar su situación en términos intergeneracionales. En contraparte, la poca cantidad de casos hallados en el extremo superior derecho y extremo inferior izquierdo, indica bajas probabilidades de que haya un descenso de largo alcance desde la clase superior (sólo un 4% de los que tienen origen en esta descendió a la clase peor posicionada) y un ascenso de largo alcance desde la clase cuenta propia no calificada (sólo un 5% de los/las hijos/as de dicha clase asciende a la clase superior). A su vez, resulta interesante destacar que solo un 4% de quienes provienen de orígenes de clase cuenta-propia profesional/calificado logra ascender a la clase superior; de propietarios y directivos, ya que constituyen dos clases contiguas. Por otro lado, un alto porcentaje de quienes provienen de clase cuenta-propia no calificada ascienden a cuenta-propia profesional/calificado (22%), esto puede deberse a un proceso de ampliación de las credenciales educativas.

El otro dato relevante que nos muestra la Tabla 2 es que la Clase III (trabajadores de grandes establecimientos) se posiciona como un espacio de absorción de hijos/as provenientes de todas las clases, especialmente de la Clase I, II y IV, así como también donde se da una fuerte autoreproducción. Una mirada desde los enfoques clásicos del estudio de la movilidad social indica que un importante flujo de di-

chos movimientos podría ser considerado como descendente (notar que se pasa de la Clase I o II a la III). Sin embargo, la configuración del propio esquema, es decir, el modo en que se agrupan las ocupaciones en clases, y la forma en que se establecen fronteras entre ellas⁸, permite ilustrar otros movimientos que lejos están de implicar un empeoramiento de las condiciones de vida, laborales o de estatus. En este sentido, el pasaje intergeneracional de hijos de origen propietario a las filas del mundo asalariado, en muchos casos, puede entenderse a partir estrategias de “reconversión” de los capitales, en contextos en que algunos de estos se devalúan y otros adquieren mayor valor, como puede ser el caso del capital educativo/cultural (Bourdieu, 2012a). Esto no quita que el pasaje de posiciones propietarias y cuenta propia a posiciones asalariadas también pueda interpretarse a través de un proceso secular de mayor asalarización y profesionalización de la economía (Sautu, 2016: 171).

Tabla 2. Tabla de movilidad. Porcentajes de salida (*outflows*). CABA. 2012-2013 (en porcentaje)

Clase de origen	Clase de destino					Total
	Clase I	Clase II	Clase III	Clase IV	Clase V	
Clase I	20,78	24,68	44,16	6,49	3,9	100
Clase II	4,1	28,69	38,52	16,39	12,3	100
Clase III	6,14	26,62	46,08	12,29	8,87	100
Clase IV	8,33	20	36,67	21,67	13,33	100
Clase V	5,45	21,82	25,45	7,27	40	100
Total	9,21	25,58	41,81	12,13	11,26	100

Fuente: elaboración propia en base a encuesta FONCYT 2012-2013 (N=684).

En segundo lugar, a partir de la lectura de la tabla de movilidad, también podemos preguntarnos cómo se componen las clases actual-

8 A diferencia de los esquemas de clase de uso estandarizado como el utilizado por Goldthorpe (Erikson y Goldthorpe, 1992), el COBHE diferencia en los estratos superiores (en su modalidad agregada) a los propietarios y directivos de los profesionales o técnicos independientes y estos últimos se diferencian de los asalariados. Estas tres fronteras, para el caso del esquema EGP (Erikson-Goldthorpe-Portocarero), quedan difuminadas en la llamada “clase de servicio”. De este modo, el esquema aquí utilizado da cuenta de determinados pasajes y movimientos, que otros enfoques pueden llegar a ocultar.

mente, es decir, de dónde provienen los miembros de cada clase (Torche y Wormald, 2004). Para esto es necesario calcular los porcentajes de entrada (Tabla 3, el total se calcula sobre la clase de destino). Nuevamente, al igual que en el análisis de los porcentajes de salida, la diagonal principal acumula la mayor cantidad de casos. A su vez, los hijos de quienes pertenecen a la Clase III presentan un peso gravitante en la conformación de la mayor parte de las clases, principalmente en las Clases II, III y IV, en donde su participación alcanza entre el 44% y 47% del total de la clase. Por otro lado, se observa cómo, principalmente, la desaparición de puestos asalariados fabriles e industriales implica el desperdigamiento de hijos/as por gran parte de la estructura de clases. Por último, este abordaje sugiere que las probabilidades de ascenso a la clase superior son mucho más acotadas (solamente un 29% de hijos/as de la Clase III accede a la cúspide) que las probabilidades de descenso a la Clase V. En este sentido, individuos con orígenes en la Clase II y III explican más de la mitad de la composición de la clase de cuenta propia no calificados.

Tabla 3. Tabla de movilidad. Porcentajes de entrada (*inflows*). CABA. 2012-2013 (en porcentaje)

Clase de origen	Clase de destino					
	Clase I	Clase II	Clase III	Clase IV	Clase V	Total
<i>Clase I</i>	50,79	21,71	23,78	12,05	7,79	22,51
<i>Clase II</i>	7,94	20	16,43	24,1	19,48	17,84
<i>Clase III</i>	28,57	44,57	47,2	43,37	33,77	42,84
<i>Clase IV</i>	7,94	6,86	7,69	15,66	10,39	8,77
<i>Clase V</i>	4,76	6,86	4,9	4,82	28,57	8,04
<i>Total</i>	100	100	100	100	100	100

Fuente: elaboración propia en base a encuesta FONCYT 2012-2013. (N=684).

6. ENTRE LA MERITOCRACIA Y LA SOCIEDAD DE CLASES: ENSAYANDO HIPÓTESIS SOBRE LA MOVILIDAD RELATIVA

Una vez analizada la tabla de movilidad, a partir de los porcentajes de entrada y salida y de haber evidenciado cierto flujo de movilidad (e inmovilidad) entre distintas clases sociales, aparece un interrogante central en esta tradición de estudios sociológicos: ¿cuánto se aleja

nuestra sociedad bajo estudio de una sociedad de tipo meritocrática, en donde los individuos ascienden y descienden socialmente independientemente de sus orígenes de clase?

Para responder, en parte, a este interrogante proponemos un análisis que resulta de la comparación entre la movilidad real relevada (aquella que presentamos en las tablas anteriores) y una situación hipotética de movilidad perfecta, es decir, una simulación donde cada miembro tiene las mismas probabilidades de acceder a cualquier categoría de clase (Mukherjee y Hall, 1954 en Cachón Rodríguez, 1989). En términos estadísticos, lo que se intenta es comparar las frecuencias observadas de la tabla de movilidad con las frecuencias esperadas bajo la hipótesis de independencia estadística. La razón entre las frecuencias observadas y las esperadas permite obtener lo que en la literatura clásica de movilidad se denomina como “índice de asociación” (Glass y Hall, 1954). Cuanto más se aleje de 1 dicho valor, mayor asociación existirá entre orígenes y destinos. Por su parte, valores mayores a 1 implicarán que, para la celda calculada, hay un exceso de casos observados con respecto a una situación de independencia; mientras que valores menores a 1 indicarán lo contrario.

En la Tabla 4 puede observarse el índice de asociación para cada una de las celdas. Acorde con los resultados obtenidos a partir de los porcentajes de salida y de entrada, encontramos que en los extremos de la tabla existe una fuerte asociación: del lado superior izquierdo e inferior derecho (herencia) se presenta un fuerte “exceso de casos”, con respecto a lo esperado bajo la hipótesis de movilidad perfecta; mientras que en los extremos opuestos observamos un déficit de casos, es decir, pocos ascensos y descensos de larga distancia. Por otro lado, los vínculos entre los individuos con orígenes entre la Clase I, II y III y los destinos en la Clase II y III, parecieran ajustar más a la hipótesis de movilidad perfecta, ya que sus valores son cercanos a 1, situación también corroborada en los análisis anteriores cuando se evidenció un fuerte flujo de movimientos entre dichos sectores. De este modo, los índices de asociación ilustran de mejor forma la idea enunciada en el análisis de movilidad absoluta, sobre la fuerte persistencia de “nichos” de inmovilidad en la estructura de clases de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, principalmente en la base y la cúspide de esta.

Tabla 4. Índices de asociación

Clase de origen	Clase de destino				
	Clase I	Clase II	Clase III	Clase IV	Clase V
<i>Clase I</i>	2,25	0,96	1,06	0,53	0,35
<i>Clase II</i>	0,35	1,12	0,92	1,35	1,09
<i>Clase III</i>	1,27	1,04	1,10	1,01	0,79
<i>Clase IV</i>	0,35	0,78	0,88	1,78	1,18
<i>Clase V</i>	0,21	0,85	0,61	0,60	3,55

Fuente: elaboración propia en base a encuesta FONCYT 2012-2013. (N=684).

Sin embargo, si bien el índice de asociación se constituye como un temprano intento de neutralizar los efectos del cambio estructural (cambios demográficos, de estructura ocupacional, etc.), ha sido criticado por continuar siendo sensible al tamaño de los marginales (totales de las filas y las columnas de la tabla), debido a que las frecuencias esperadas son calculadas a partir de estos. En este sentido, como bien indica Pla (2012: 137), si no cambia el comportamiento de ninguna categoría (en términos de movilidad), el índice de asociación cambiaría con el tiempo si cambiara la composición de la población.

Tal como se indica en el apartado metodológico, los modelos log-lineales⁹ permiten analizar la movilidad relativa, es decir, aquella que se produce entre las diferentes categorías de una tabla sin considerar la influencia de los marginales, lo que permite observar el grado y la naturaleza de la fluidez social existente (Echeverría Zabalza, 1999). En este sentido, dicha técnica presenta, al menos, tres ventajas: 1) permite la comparabilidad con otras investigaciones; 2) los resultados que arroja son relativamente simples de entender; y 3) permite plantear hipótesis sobre distintos “modelos de sociedad” a ser puestos a prueba, en función de nuestros datos recabados. Esta última característica es la que más nos interesa recuperar en este capítulo.

Nuevamente, para analizar los patrones de asociación (en este caso, la fluidez social) también partimos de un modelo-hipótesis base de la movilidad perfecta (independencia estadística), que raramente

9 Dichos modelos, que pueden considerarse como un tipo específico de modelo lineal generalizado, “modelan” en base al contenido de las celdas de una tabla de contingencia y especifican cuánto del tamaño de estas depende de los niveles de las variables categóricas para cada celda (Agresti, 1996: 204).

representa una imagen de la realidad social. Por otra parte, el modelo que reproduce exactamente los datos observados se denomina “modelo saturado” y capta todas las asociaciones entre orígenes y destinos: es un modelo que funciona como “espejo”, ya que refleja fielmente los datos relevados en la encuesta. De lo que se trata entonces es de encontrar modelos intermedios entre aquellos, que permitan explicar, de forma simplificada y con la mayor precisión posible, los patrones de movilidad social existentes.

A continuación, presentamos cada uno de los modelos clásicos que se han trabajado en la literatura referida a la temática y sus hipótesis correspondientes, las cuales, en su mayor parte, surgen de interrogantes clásicos en el campo de la movilidad social:

- a) Modelo de independencia: como bien se indicó antes, este modelo plantea la existencia de una movilidad perfecta en la cual cada individuo tiene la misma posibilidad de acceder a las diferentes posiciones, sin influencia de sus orígenes. En tanto suele ser el modelo de peor ajuste con la realidad social, sirve de referencia para evaluar el mejor desempeño de los otros modelos propuestos¹⁰.
- b) Modelos de cuasi independencia (Goodman, 1965, 1972): basados en la hipótesis que postula que la asociación entre orígenes y destinos existe en los casos de herencia de clase (diagonal principal de la tabla) y no por fuera de esta. En otras palabras, este modelo presenta como imagen una sociedad en la que la reproducción de clase es de gran intensidad, mientras que la movilidad social no resulta factible. A su vez, como indica Boado (2010), este modelo puede plantearse con o sin restricciones, en el primer caso se asume que la asociación presente en la diagonal principal es uniforme, es decir, que todas las clases presentan el mismo nivel de herencia. El segundo tipo asume que existe un efecto diferencial del origen sobre el destino para cada clase.
- c) Modelo de cuasi independencia (+ esquinas) (Hout, 1983): extiende el modelo anterior de cuasi independencia, y plantea como hipótesis que solo en la cúspide y en la base de la estructura de clases pueden darse procesos de movilidad social.
- d) Modelo de cuasi independencia (+ corta distancia) (Hauser, 1980): cuya hipótesis plantea que los movimientos solo son

¹⁰ El coeficiente que resume esta información es el pseudo R^2 de Goodman, que indica “cuánto mejor explica los datos el modelo considerado en relación al modelo base” (Erikson y Goldthorpe, 1992: 88; Fachelli y Lopez-Roldán, 2012: 22).

posibles entre clases aledañas, sin posibilidad de experimentar procesos de movilidad ascendente de largo alcance.

- e) Modelo de cruces (Goodman, 1972): la hipótesis detrás de este modelo es que existen distintos niveles de dificultad en el cruce de una categoría de clase a otra¹¹.

Más allá de que existen otros tipos de modelos log-lineales comúnmente utilizados para el estudio de la movilidad social¹², los arriba presentados permiten responder a los principales interrogantes planteados en el presente artículo. Así es que observando la Tabla 5, en forma simplificada, puede decirse que los modelos que mejor ajustan (es decir, que son más fieles a la realidad social descrita a partir de nuestros datos) son aquellos que disponen de: a) una razón de verosimilitud (G^2) que presenta un valor más pequeño y un nivel de significación igual o mayor a 0.05; b) un índice de disimilitud de pequeño valor, ya este que mide el grado de discrepancia encontrado entre los datos observados y los esperados bajo el modelo estimado; y c) un pseudo R^2 alto, que mide la mejora que el modelo presenta frente al modelo base (independencia) (Fachelli y Lopez-Roldán, 2012: 20–22).

Tabla 5. Medidas de bondad de ajuste de los modelos estimados

Modelos estimados	G2	SIG	gl	Disimilitud	pseudo R2
a. Independencia	80,662	0	16	10,3	0%
b. Cuasi-independencia (con restricciones)	53,039	0	15	10,4	34%
c. Cuasi-independencia (sin restricciones)	16,703	0,497	11	4,3	79%
d. Cuasi-independencia (+ esquinas)	15,864	0,685	9	4,4	80%
e. Cuasi-independencia (+ corta distancia)	9,896	0,98	6	3	88%
f. Cruces	17,087	0,399	12	4,8	79%

Fuente: elaboración propia en base a encuesta FONCYT 2012-2013. (N=684).

Siguiendo dichos criterios, en primer lugar y en consistencia con los análisis realizados hasta aquí, tanto la hipótesis de independencia, como la de cuasi-independencia uniforme, no son acertadas para

11 Según Erikson y Goldthorpe (1992: 57), los modelos de cruces fueron pensados para medir la “distancia social” existente entre estratos o grupos de estatus, es decir, categorías ordinales.

12 Un excelente resumen de otros modelos utilizados puede encontrarse en Solís y Boado (2016). Entre los principales pueden citarse a los modelos jerárquicos y los topológicos.

comprender los patrones de fluidez social de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Esto se debe a que, por un lado, la estructura social descrita dista de configurarse bajo una forma meritocrática en la que los factores adscritos de los sujetos (al menos, la clase social de origen) no intervienen en su posicionamiento futuro. Por otro lado, tampoco es fiel la representación de una sociedad en la que la intensidad con la cual se genera la herencia de clase es uniforme para cada una de las posiciones sociales. Al incorporar, en los modelos, la idea de que la fuerza de reproducción social es más intensa en determinadas clases que en otras, se observa que las distintas medidas de bondad de ajuste mejoran considerablemente (el pseudo R^2 mejora casi un 80%, con respecto al modelo de independencia bajo la tercera y cuarta hipótesis). Ahora bien, el mejor ajuste está dado por el modelo e) en el que se incorpora el supuesto de la movilidad de corto alcance, mejorando con respecto al modelo base casi un 90%. De esta manera, el último modelo corrobora la hipótesis de que, si bien existe un peso relevante de los procesos de reproducción de clase, la movilidad social intergeneracional de corta distancia se constituye como un rasgo central de la estructura de clases porteña.

7. COMENTARIOS FINALES

El debate en torno a la igualdad de oportunidades (en este caso, relativas a la movilidad social y al acceso a mejores condiciones de vida) se ha reinsertado con fuerza en los últimos años, tanto en la agenda política y académica, como en las discusiones cotidianas. En este marco, el análisis de clase, y específicamente el de la movilidad social, tienen un importante bagaje empírico para sostener que los orígenes sociales condicionan los destinos en mayor o menor medida, dependiendo del contexto y el lugar. Las condiciones individuales, el esfuerzo, las capacidades, no pueden ser escindidas de los factores adscriptivos que condicionan y se establecen como una “causalidad de lo probable” (Bourdieu, 2012b), es decir, de probables porvenires o destinos según el origen social del que partamos. Un debate en torno a la igualdad de condiciones (de partida) debe anteceder o acompañar al debate sobre la igualdad de oportunidades o de la cuestión de la meritocracia (Dubet, 2011; Reygadas, 2004).

El análisis planteado en este capítulo permite, en primer lugar, caracterizar la estructura socio-ocupacional de la CABA como una estructura de “clases medias”, lo cual resulta esperable en una ciudad constituida como centro económico y político, atravesada fuertemente por el proceso de tercerización económica y por la globalización. Por otro lado, el impacto de las políticas económicas neoliberales, que en sucesivas etapas destruyeron la matriz industrial, tuvieron impac-

to en la estructura social de la ciudad, más allá del fuerte peso que adquiere la rama de servicios, logrando una caída en las posiciones obreras (principalmente asalariados industriales de grandes establecimientos) y en los pequeños y medianos comerciantes e industriales que perdieron poder de competencia, ante la apertura indiscriminada de bienes importados. Este cambio impulsa a que las generaciones sucesivas de hijos de obreros y pequeños empresarios se desplacen hacia otras clases generando nuevos canales de movilidad social intergeneracional. El mayor acceso a la educación superior y, por ende, a empleos profesionales, así como la ampliación de puestos no manuales rutinarios (asalariados), se convirtieron en destinos probables y posibles para experimentar movilidad ascendente.

Sin embargo, la reproducción social de clase es un fenómeno persistente en la sociedad porteña. En este sentido, los extremos de la estructura de clases, muestran un fuerte nivel de herencia y de dificultad de las distintas clases (incluso aquella contigua a la superior) de ascender a la cúspide, lo que permite aún hablar de ciertos mecanismos de cierre social como forma de mantención del estatus, para el caso de la clase de propietarios, directivos y gerentes; así como de reproducción intergeneracional de situaciones de vulnerabilidad para el caso de la clase de cuenta propia no calificadas.

El análisis de la movilidad relativa, a partir del cual se intenta indagar las pautas de movilidad neutralizando los efectos generados por los cambios económicos y demográficos, remarca las tendencias halladas en el análisis anterior. Particularmente, el modelo-hipótesis que mejor ajusta, en función de los datos con que contamos, describe la existencia de una intensa herencia en los extremos de la estructura de clases, así como la propensión a experimentar movilidad social de corto alcance, es decir, entre clases cercanas.

Finalmente, si bien este capítulo intenta dar cuenta de las principales tendencias de movilidad social en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, algunos interrogantes han quedado postergados para futuras exploraciones. Sería relevante la realización de investigaciones que permitan la comparación de los patrones de movilidad de la ciudad respecto a otras grandes ciudades de Argentina y América Latina. Por otro lado, como bien se dijo en el capítulo, la ciudad forma parte del denominado Aglomerado Gran Buenos Aires. En este sentido, ¿existen diferencias en los patrones de movilidad al considerar todo el Aglomerado? ¿La estructura de oportunidades es igual para los residentes en la ciudad respecto a los del Conurbano? Esos aspectos deben ser considerados para obtener una mirada más completa acerca de la desigualdad de condiciones y oportunidades de clase en la Ciudad de Buenos Aires.

BIBLIOGRAFÍA

- Agresti, Alan (1996). *An introduction to categorical data analysis*. New York: Wiley.
- Baudrillard, Jean (1979). *Crítica de la economía política del signo*. México: Siglo Veintiuno Editores.
- Benza Solari, Gabriela (2012). *Estructura de clases y movilidad intergeneracional en Buenos Aires: ¿el fin de una sociedad de “amplias clases medias”?*. Tesis de doctorado. El Colegio de México, Centro de Estudios Sociológicos, México. Recuperado de https://ces.colmex.mx/pdfs/tesis/tesis_benza_solari.pdf
- Benza Solari, Gabriela (2016). La estructura de clases durante la década 2003-2013. En Gabriela Kessler, *La sociedad argentina hoy. Radiografía de una nueva estructura*. Buenos Aires: Siglo Veintiuno Editores.
- Blau, Peter y Duncan, Otis (1967). *The American occupational structure*. New York: John Wiley & Sons.
- Boado, Marcelo (2010). *Re-visión de análisis de tablas e introducción a modelos log-lineales*. Versión octubre. Material inédito del curso de posgrado de nombre homónimo, dictado en el marco del Doctorado en Ciencias Sociales, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires.
- Bourdieu, Pierre (2012a). *La distinción. Criterios y bases sociales del gusto*. Buenos Aires: Taurus.
- Bourdieu, Pierre. (2012b). *Las estrategias de la reproducción social*. Buenos Aires: Siglo Veintiuno Editores.
- Cachón Rodríguez, Lorenzo (1989). ¿Movilidad social o trayectorias de clase?: elementos para una crítica de la sociología de la movilidad social. Madrid: Centro de Investigaciones Sociológicas (CIS).
- Costa Pinto, Luis Álvaro (1964). *Estructura de clases y cambio social*. Buenos Aires: Paidós.
- Chávez Molina, Eduardo (2013). *Desigualdad y movilidad social en el mundo contemporáneo*. Buenos Aires: Miño y Dávila.
- Chávez Molina, Eduardo y Gutiérrez Ageitos, Pablo (2009). Movilidad intergeneracional y marginalidad económica. Un estudio de caso en el Conurbano Bonaerense. *Población de Buenos Aires*, 6(10), pp. 29-48.
- Dalle, Pablo (2012). Cambios recientes en la estratificación social en Argentina (2003-2011). Inflexiones y dinámicas emergentes de movilidad social. Argumentos. *Revista de crítica social*, (14).
- Dalle, Pablo (2016). *Movilidad social desde las clases populares: un estudio sociológico en el Área Metropolitana de Buenos Aires 1960-*

2013. IIGG-CLACSO.

- Dubet, François (2011). *Repensar la justicia social: contra el mito de la igualdad de oportunidades*. Buenos Aires: Siglo Veintiuno Editores.
- Echeverría Zabalza, Javier (1999). *La movilidad social en España*. Istmo: Madrid.
- Erikson, Robert; Goldthorpe, John H. y Portocarero, Lucienne (1979). Intergenerational class mobility in three Western European societies: England, France and Sweden. *The British Journal of Sociology*, 30(4), pp. 415- 441.
- Erikson, Robert y Goldthorpe, John H. (1992). *The constant flux: A study of class mobility in industrial societies*. USA: Oxford University Press.
- Fachelli, Sandra y Lopez-Roldán, Pedro (2012). *Análisis de movilidad social*. Universitat Autònoma de Barcelona. Facultat de Ciències Polítiques i de Sociologia.
- Fachelli, Sandra (2013). ¿La crisis aumenta las diferencias entre estratos sociales?: la medición del cambio social en Argentina. *Empiria. Revista de metodología de ciencias sociales*, n°25, pp. 13-46.
- Filgueira, Carlos (2001). Estructura de oportunidades y vulnerabilidad social: aproximaciones conceptuales recientes. En CEPAL. Seminario internacional. *Las diferentes expresiones de la vulnerabilidad social en América Latina y el Caribe*. Santiago de Chile: CEPAL.
- Filgueira, Carlos y Geneletti, Carlo (1981). *Estratificación y movilidad ocupacional en América Latina*. Naciones Unidas.
- Ganzeboom, Harry; Treiman, Donald y Ultee, Wout (1991). Comparative intergenerational stratification research: Three generations and beyond. *Annual Review of sociology*, pp. 277-302.
- Germani, Gino (1955). *Estructura social de la Argentina: Análisis estadístico*. Buenos Aires: Solar.
- Germani, Gino (1961). Estrategia para estimular la movilidad social. *Desarrollo económico*, pp. 59-96.
- Germani, Gino (1963). La movilidad social en la Argentina. En Seymour Lipset y Richard Bendix, *Movilidad social en la sociedad industrial*. Buenos Aires: EUDEBA.
- Glass, David y Hall, John R. (1954). *Social Mobility in Great Britain: A Study in Intergenerational Change in Status. Social Mobility in Great Britain*. Reino Unido: Routledge and Kegan Paul.
- Gómez Rojas, Gabriela (2009). *Estratificación social, hogares y género*:

- incorporando a las mujeres*. Tesis de Doctorado. Manuscrito inédito. Doctorado en Ciencias Sociales, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires. Consultado en Biblioteca Norberto Rodríguez Bustamante.
- Goodman, Leo (1965). On the Statistical Analysis of Mobility Tables. *American Journal of Sociology*, 70(5), pp. 564-585.
- Goodman, Leo (1972). A General Model for the Analysis of Surveys A General Model for the Analysis of Surveys. *American Journal of Sociology*, 77(6), pp. 1035-1086.
- Hauser, Robert (1980). Some Exploratory Methods for Modeling Mobility Tables and Other Cross-Classified Data. *Sociological Methodology*, 11, pp. 413-413.
- Hout, Michael (1983). *Mobility Tables*. Sage University, Sage publications, Newbury Park.
- INDEC. (2003). *¿Qué es el Gran Buenos Aires?*. Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC), Buenos Aires.
- Jorrat, Jorge Raúl (1987a). Exploraciones sobre movilidad ocupacional intergeneracional masculina en el Gran Buenos Aires. *Desarrollo Económico*, 27(106), p. 261.
- Jorrat, Jorge Raúl (1997). En la huella de los padres: Movilidad ocupacional en el Buenos Aires de 1980. *Desarrollo económico*, n°37, pp. 91- 115.
- Jorrat, Jorge Raúl (2000). *Estratificación social y movilidad: un estudio del área metropolitana de Buenos Aires*. Universidad Nacional de Tucumán, Secretaría de Ciencia y Técnica.
- Jorrat, Jorge Raúl (2008). Exploraciones sobre movilidad de clases en Argentina: 2003-2004. *Documentos de Trabajo*, n°52.
- Kerbo, Harold. (1998). *Estratificación social y desigualdad: el conflicto de clases en perspectiva histórica y comparada*. España: McGraw-Hill Interamericana.
- Kessler, Gabriel y Espinoza, Vicente (2007). Movilidad social y trayectorias ocupacionales en Argentina: rupturas y algunas paradojas del caso de Buenos Aires. En Rolando Franco; Arturo León y Raúl Atria, *Estratificación y movilidad social en América Latina: transformaciones estructurales de un cuarto de siglo*. CEPAL.
- Lipset, Seymour y Bendix, Richard (1963). *La movilidad social en la sociedad industrial*. Buenos Aires: Eudeba.
- Miller, Seymour (1960). Comparative social mobility. *Current Sociology*, 9(1), pp. 1-61.
- Nun, José; Murmis, Miguel y Marín, Juan Carlos (1968). *La marginalidad en América Latina: informe preliminar*. Instituto Torcuato Di Tella,

Centro de Investigaciones Sociales.

- Pla, Jésica (2012). *Trayectorias inter generacionales de clase y marcos de certidumbre social. La desigualdad social desde la perspectiva de la movilidad*. Región Metropolitana de Buenos Aires. 2003-2011. Tesis para optar por el título de Doctora en Ciencias Sociales. Manuscrito inédito. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires.
- Pla, Jésica (2016). *Condiciones objetivas y esperanzas subjetivas. Movilidad social y marcos de (in) certidumbre. Un abordaje multidimensional de las trayectorias de clase. Argentina durante la primera década del siglo XXI*. Buenos Aires: Editorial Autores de Argentina.
- Powers, Daniel y Xie, Yu (2000). *Statistical methods for categorical data analysis*. New York: Academic Press.
- Quartulli, Diego y Salvia, Agustín (2011). La movilidad y la estratificación socio-ocupacional en la Argentina. Algo más que un sistema en aparente equilibrio. *Laboratorio*, (24).
- Raczynski, Dagmar (1973). Tasas y pautas de movilidad ocupacional en el Gran Santiago. *Cuadernos de Economía*, 10(29), pp. 66-95.
- Reygadas, Luis (2004). Las redes de la desigualdad: un enfoque multidimensional. *Política y cultura*, (22), pp. 7-25.
- Riveiro, Manuel (2011). Los ángeles no tienen sexo. La movilidad social sí. En Instituto de Investigaciones Gino Germani, Facultad de Ciencias Sociales (UBA) - Departamento de Sociología - Facultad de Humanidades (UNMDP), Mar del Plata. *Seminario Internacional Movilidad y Cambio Social en América Latina*. Mar del Plata, noviembre de 2011.
- Sassen, Saskia (1998). Ciudades en la economía global: enfoques teóricos y metodológicos. *EURE* (Santiago), 24(71), pp. 5-25.
- Sautu, Ruth (2016). La formación y la actualidad de la clase media argentina. En Gabriela Kessler, *La sociedad argentina hoy. Radiografía de una nueva estructura*. Buenos Aires: Siglo Veintiuno Editores.
- Solari, Aldo (1966). *Estudios sobre la estructura social uruguaya*. Montevideo: Arca.
- Solís, Patricio y Boado, Marcelo (2016). *Y sin embargo se mueve. Estratificación y movilidad intergeneracional de clase en América Latina*. México: Centro de Estudios Espinosa Yglesias.
- Sorokin, Pitirim (1927). *Social mobility*. USA: Harper & Row.
- Sorokin, Pitirim (1953). Estratificación y Movilidad Social. *Revista Mexicana de Sociología*, 15(1), p. 83.

- Torche, Florencia y Wormald, Guillermo (2004). Estratificación y movilidad social en Chile: entre la adscripción y el logro. *Serie Políticas Sociales*, vol. 98. Santiago de Chile: CEPAL.
- Torrado, Susana (1992). *Estructura social de la Argentina, 1945-1983*. Buenos Aires: Ediciones de la Flor.
- Torrado, Susana (1998). La medición empírica de las clases sociales. En *Familia y diferenciación social*. Buenos Aires: Eudeba.
- Torrado, Susana (2004). *La herencia del ajuste. Cambios en la sociedad y la familia*. Colección Claves para todos. Buenos Aires: Ed. Capital Intelectual.
- Velázquez, Guillermo (2007). Población, territorio y calidad de vida. En Susana Torrado, *Población y bienestar en la Argentina del primero al segundo Centenario*. Buenos Aires: Edhasa.