

Os Estudos de Mobilidade Social e Ocupacional: Passado, Presente e Desafios para o Futuro

Felícia Picanço

Por quase um século, os estudos de mobilidade ocuparam espaço relevante na Sociologia. Ao longo desse percurso de construção e consolidação de uma tradição, o elemento básico da análise de mobilidade é o olhar sobre a relação entre a origem (variáveis dos pais ou da primeira ocupação do indivíduo) e o destino do indivíduo (situação do indivíduo na sua primeira ocupação ou no momento da pesquisa). Para tanto, inicialmente parte de uma classificação das ocupações em grupos, categorias, estratos ou classes, segundo as orientações teóricas e metodológicas do pesquisador.

Elementos Básicos da Análise de Mobilidade

A análise básica de mobilidade focaliza três tipos de movimento: intergeracional, intrageracional e intergeracional total. A mobilidade intergeracional é o movimento que o indivíduo faz em relação ao seu pai¹ quando ingressa no mercado de trabalho (primeira ocupação). A posição de origem é a categoria da ocupação do pai e o destino é a categoria da primeira ocupação do filho. A mobilidade intrageracional é o movimento que o indivíduo faz em relação a si mesmo: da categoria da primeira ocupação para a categoria da ocupação que estava no momento da pesquisa. A posição de origem

é a categoria da primeira ocupação do indivíduo e o destino é a categoria da ocupação atual do indivíduo. A mobilidade intergeracional total compara a situação do indivíduo no momento da pesquisa com a ocupação do pai. A posição de origem é a categoria da ocupação do pai (quando o indivíduo tinha 15 anos ou ingressou no mercado de trabalho) e o destino é a categoria da ocupação do indivíduo no momento da pesquisa (usualmente designada como categoria atual).

Os cruzamentos são apresentados em tabelas, tal como o modelo a seguir, onde N é o número absoluto de casos e dentro das células estão os números de casos para cada categoria de origem e destino. Cada uma dessas análises (intergeracional, intrageracional e intergeracional total) se caracteriza a partir da distribuição da imobilidade, apresentada na diagonal da tabela, e da mobilidade, as células fora da diagonal da tabela. Ou seja, alguns reproduzem a categoria ocupacional de origem (imobilidade) e outros se movem para fora dessas categorias (mobilidade). Dos conceitos emergem as taxas; uma delas é a taxa de imobilidade e mobilidade. A taxa de imobilidade é soma das células da diagonal ($N_{11} + N_{22} + N_{33} + \dots + N_{1010}$) dividida pelo total de indivíduos (N_{++}) e a taxa de mobilidade pode ser calculada simplesmente extraindo de 1,0 a taxa da imobilidade; afinal, o que não é imobilidade é mobilidade. Essas são as chamadas taxas absolutas de mobilidade.

Modelo de Tabela de Mobilidade

Origem	Destino										Total
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	N ₁₁	N ₁₂	N ₁₃		...			N ₁₈	N ₁₉	N ₁₁₀	N ₁₊
2		N ₂₂									N ₂₊
3			N ₃₃								N ₃₊
4				N ₄₄							N ₄₊
5					N ₅₅						N ₅₊
6						N ₆₆					N ₆₊
7							N ₇₇				N ₇₊
8								N ₈₈			N ₈₊
9									N ₉₉		N ₉₊
10	N ₁₀₁	N ₁₀₂	N ₁₀₃		...					N ₁₀₁₀	N ₁₀₊
Total	N ₊₁	N ₊₂	N ₊₃	N ₊₄	N ₊₅	N ₊₆	N ₊₇	N ₊₈	N ₊₉	N ₊₁₀	N ₊₊

A tabela total da mobilidade pode ser apresentada em porcentagem em vez de números de casos. Assim, o total da tabela é 100%, a soma das porcentagens da diagonal é a taxa absoluta da imobilidade em porcentagem e a taxa da mobilidade é o resultado da subtração da taxa de imobilidade do total de 100%.

A análise das taxas citadas acima é acompanhada pela interpretação de mais duas tabelas: fluxo de saída e fluxo de entrada. Na tabela do fluxo de saída, a marginal de linha, isto é, o fim de cada linha, soma 100%. O objetivo é apresentar a composição da origem segundo o destino, e responde à questão: qual o destino dos indivíduos que têm determinadas origens? Assim, podemos construir uma análise sobre as características da hereditariedade, ou seja, sobre a força que os pais situados em determinadas categorias tem em transmitir suas posições. Na tabela do fluxo de entrada, a marginal de coluna, isto

é, o fim de cada coluna, soma 100%. O objetivo é apresentar a composição do destino segundo a origem e responde à questão: qual a origem dos indivíduos que estão em determinados estratos ou categorias? Desse modo, analisamos qual o grau de autocrutamento das categorias e a sua heterogeneidade, ou seja, temos elementos para analisar o grau de fechamento ou abertura dessas categorias.

Se os grupos, categorias, estratos ou classes definidas pelo pesquisador compuserem uma hierarquia, aqueles que saem das suas categorias de origem podem alcançar melhores posições fazendo mobilidade ascendente ou cair para posições inferiores, fazendo mobilidade descendente. Se a hierarquia for construída identificando a categoria 1 como a de maior *status* e/ou prestígio e a 10 a de pior, a mobilidade ascendente é a soma de todas as proporções contidas nas células abaixo da diagonal e a mobilidade

descendente é a soma de todas as proporções contidas nas células acima da diagonal.

Esses fluxos para fora dos estratos são resultados de dois processos essenciais: (i) a dinâmica de abertura e fechamento de oportunidades ocupacionais, que é impulsionada pela dinâmica da estrutura da sociedade; e (ii) pela competição entre os indivíduos no mercado de trabalho, que conduz a trocas de posições entre os indivíduos na estrutura ocupacional.

O primeiro processo descreve parte da mobilidade, aquela que ocorre em função da evolução da dinâmica de abertura e fechamento de oportunidades, mensurada pela comparação entre o número total de indivíduos na posição de origem e na posição de destino. Esta é a definição de mobilidade estrutural, cuja taxa é calculada em duas etapas. Primeiro, subtrai-se da proporção da categoria de destino a proporção da categoria de origem; os resultados das subtrações serão negativos quando a proporção de origem for maior que a de destino, e positivos quando a proporção de destino for maior que a de origem. Segundo, somam-se os resultados positivos; tal soma supõe expressar a criação de oportunidades ocupacionais entre o momento 1 (origem) e o momento 2 (destino). Assim, a mobilidade estrutural define grande parte dos fluxos em sociedades que passaram por intensas mudanças estruturais, as quais resultaram na abertura de novas oportunidades nas zonas urbanas em atividades ligadas à indústria, serviços e comércio.

Por outro lado, a dinâmica estrutural não explica todos os fluxos entre os estratos. Quando reduz a dinâmica de criação de novas posições, os indivíduos preenchem as oportunidades já existentes mediante a troca: para que um indivíduo ascenda, outro tem que descer. Nessa perspectiva, as características individuais condicionam muito mais o

desenho das trajetórias ocupacionais. Esta é a definição de mobilidade de circulação, cuja taxa calcula-se subtraindo da taxa de mobilidade total a mobilidade estrutural.²

A mobilidade de circulação é interpretada como mais presente em sociedades mais industrializadas, modernas e competitivas, porque é resultado de um mercado de trabalho com menor influência das mudanças estruturais e maior influência das características individuais (adquiridas e inatas). Como conseqüência, a concepção de mobilidade de circulação é definida como aquela que ocorre em função da ampliação da competição no mercado de trabalho, onde os condicionantes fundamentais para a natureza do fluxo estão sendo negociados socialmente: competência, experiência, escolaridade formal, sexo, cor, idade, origem social etc. Dito de outra forma, a mobilidade de circulação mensura a permeabilidade dos grupos e, portanto, a fluidez social (Merllié e Prévot, 1997).

A distinção entre mobilidade estrutural e de circulação não é tão simples, ou talvez não tão visível quanto o cálculo das taxas indique. Várias críticas foram feitas sobre essas medidas; uma delas aponta que a distribuição das categorias das ocupações dos pais não é o retrato da estrutura ocupacional de uma geração, pois os pais podem pertencer a gerações distintas, além de que não é uma amostra dos pais e sim dos indivíduos a partir da qual obtemos informações sobre os pais. Conseqüentemente, o fundamento do cálculo da taxa de mobilidade estrutural, que é a comparação entre a estrutura ocupacional no momento 1 (a origem como a categoria da ocupação do pai) com a estrutura ocupacional no momento 2 (o destino como a primeira ou atual ocupação do indivíduo) não se sustenta.

De porte dessas considerações iniciais é possível seguir.

Passado e Presente: Apresentação das Grandes Matrizes

O marco zero dos estudos de mobilidade é o trabalho de Sorokin (1927), no qual a mobilidade foi concebida como a transição de um indivíduo ou grupo de uma posição para outra, e que pode ocorrer horizontalmente, sem mudança visível na posição social, ou verticalmente, quando há mudança ascendente ou descendente de um estrato para outro. Segundo o autor, existem sociedades mais abertas, nas quais os poros para a passagem de um estrato para outro estão mais presentes, o que significa que as membranas que separam os estratos são mais penetráveis ou porosas. No entanto, à medida que a porosidade aumenta, novas barreiras de acesso vão sendo criadas, por isso mesmo, na sociedade industrial, cujo dinamismo fomenta a crença de aumento contínuo da mobilidade vertical, pois a herança social é alta. No entanto, tal herança não impede que haja mobilidade vertical deslocando os indivíduos de seus grupos iniciais. Por isso, a mobilidade vem acompanhada do individualismo e, como saída, os indivíduos vinculam-se a instâncias coletivas como partidos e agremiações. Mas, tende continuamente a transmitir tradições, hábitos e comportamentos, seja através da família, seja através da escola. Família e escola são dois canais fundamentais que permitem a circulação dos indivíduos entre os estratos. Esses canais, no entanto, ao mesmo tempo que permitem a circulação, são munidos de filtros que selecionam os indivíduos. Dessa perspectiva, a mobilidade social é funcional para a integração social no sentido de que assegura a alocação do “homem certo para o lugar certo”.

A partir do estudo inaugural de Sorokin, erigiu-se uma tradição sociológica dedicada ao projeto de conceituar, mensurar, compreender e explicar a mobilidade

nas sociedades. E, na construção dessa tradição, cristalizaram-se matrizes teóricas e metodológicas que exploraram diferentes formas de responder à mesma questão: mobilidade entre o quê? (Morgan, 2006).

Segundo Merlié e Prévot (1997) e Silva (1999), os estudos de mobilidade podem ser agregados em torno de três grandes ciclos. O primeiro é inaugurado nos anos 1950 e 1960, com as comparações internacionais; o segundo, a partir do final dos anos 1960, com novas proposições para a comparação internacional e o estudo inovador de Blau e Duncan (1967); e o terceiro, que tem lugar nos anos 1980, foi marcado pelo desenvolvimento da análise de dados e retorno às discussões fundadas nas problemáticas apresentadas no primeiro ciclo. Foi ao longo dos ciclos que as duas grandes matrizes se constituíram.

A primeira matriz nasce após a Segunda Guerra Mundial, a partir de uma recomendação do Comitê de Pesquisa sobre Estratificação Social da Associação Internacional de Sociologia (ISA) para que fossem desenvolvidas pesquisas sobre mobilidade social entre gerações. Até então, o estudo mais relevante tinha sido o de Sorokin. O pós-guerra foi a era das grandes enquetes nacionais nos países anglo-saxões e no norte da Europa, apresentadas nos estudos de Rogoff (1953) sobre Indianápolis nos Estados Unidos; Warner e Abegglen, Glass (1954) sobre a Grã-Bretanha; Carlsson (1965) sobre a Noruega; e Svalatoga (1965) sobre a Dinamarca. A partir desses estudos nacionais consolidou-se uma das hipóteses-guia dos estudos de mobilidade, na qual o aumento da mobilidade é tomado como consequência do processo de industrialização das sociedades. Deduzia-se, então, que sociedades mais industrializadas teriam taxas mais elevadas de mobilidade (Boudon, 1981; Erikson e Goldthorpe, 1992). Essa conclusão/hipótese sustentava-se fortemente nos seguintes argumentos:

- (i) as mudanças ocorridas da sociedade tradicional ou pré-industrial para a sociedade industrial afetaram a divisão do trabalho, cujo resultado foi a criação de novas e diversificadas ocupações na indústria e nos setores de classe média, bem como a redução de outras tantas, em especial as ligadas à agricultura;
- (ii) a burocratização da sociedade, que significou a racionalização das organizações, tornou o processo seletivo para o preenchimento dos cargos e empregos mais meritocrático, onde educação e experiência eram atributos (adquiridos) mais significativos do que origem social;
- (iii) as mudanças demográficas e na infraestrutura das cidades melhoraram o padrão de vida dos indivíduos, permitindo maior acesso a informações, formações e a melhores condições de vida.

Dessa forma, a igualdade progressiva na aquisição educacional e as melhorias no padrão de vida favoreceriam a redução da desigualdade de oportunidades ocupacionais e da herança social, pois os indivíduos com origens sociais diferentes poderiam competir mais equitativamente.

Os estudos nacionais do pós-guerra foram os pontos de partida para as análises comparativas internacionais construídas especialmente por Lipset e Bendix (1959) e Miller (1960). As análises apresentadas por esses autores e por aqueles que os seguiram foram fundadoras de uma nova perspectiva teórica e metodológica no estudo da mobilidade por demonstrar a relevância da comparação internacional e ter construído outras hipóteses explicativas para o fenômeno da mobilidade. Além da ênfase na comparação internacional, o legado dos estudos foi fundamental para recolocar a questão da relação

entre a industrialização e a mobilidade e do lugar dos fatores psicológicos e subjetivos no processo de mobilidade.

De forma geral, as grandes conclusões dos estudos dos autores que seguiram Lipset, Bendix e Miller foram três. A primeira, de que países com distintos graus de industrialização tinham taxas similares de mobilidade e, conseqüentemente, não haveria evidências para corroborar a hipótese de que a mobilidade cresce ao lado do processo de industrialização da sociedade. A segunda, de que há relação entre a industrialização e o crescimento das taxas de mobilidade; afinal, as taxas de mobilidade são maiores nas sociedades industriais quando comparadas com sociedades tradicionais, mas não existe uma relação necessária entre crescimento econômico e elevação dessas taxas, pois são encontrados países em diferentes estágios de industrialização e diferentes taxas de crescimento com semelhantes taxas de mobilidade. Desse modo, são os estágios iniciais da industrialização os grandes responsáveis pela elevação da mobilidade e a expansão dessa industrialização permite alcançar certo nível de mobilidade; no entanto, não há uma relação necessária entre a expansão da industrialização e a ampliação da mobilidade. E a terceira conclusão explícita que existe um papel para o desejo de ascensão social que varia de acordo com os contextos. Por trás dessas três conclusões estão os argumentos a seguir.

A mobilidade é, para essa perspectiva teórica, resultado de dois processos. Um deles é a oferta de posições e o outro é o processo de trocas de indivíduos entre posições, isto é, da mobilidade estrutural e da mobilidade de circulação. O primeiro processo, a mobilidade estrutural, tem sua dinâmica impulsionada pela ampliação e redução dos estratos ocupacionais; sendo assim, fatores demográficos, tais como fecundidade, mortalidade e migração, são fundamentais. O

segundo processo tem sua dinâmica impulsionada pela capacidade competitiva dos indivíduos: enquanto alguns sobem, outros descem. Nesse sentido, a mobilidade de circulação evidencia o grau de igualdade de chances da sociedade, pois quanto mais a mobilidade for impulsionada pela circulação, mais os indivíduos estão ocupando espaço pela competição entre eles e, possivelmente, menos pela necessidade de preencher lugares novos que vão sendo criados. Logo, se há aumento da mobilidade de circulação em detrimento da redução da mobilidade estrutural considera-se que a sociedade está mais competitiva, igualitária e aberta do ponto de vista das chances de mobilidade.

A similaridade das taxas de mobilidade entre os países é explicada pela hipótese de que nos estágios iniciais do desenvolvimento econômico das sociedades industriais é comum encontrar altas taxas de mobilidade estrutural, pois novas ocupações vão sendo criadas e o desejo de ascensão social garante que elas sejam preenchidas. Na medida em que a sociedade vai atingindo um nível razoável de desenvolvimento, a geração de emprego diminui seu ritmo, as barreiras sociais vão sendo menos visíveis e as desigualdades podem tender a se diluir um pouco, mas em graus diferentes. Nesse contexto, o desejo de ascensão social vai-se arrefecendo.

Nessa perspectiva, é evidente, a preocupação com a formalização de uma teoria que explicasse tanto os elementos “objetivos” da mobilidade como os elementos subjetivos e, portanto, o foco no indivíduo. O argumento geral era de que a mobilidade é impulsionada por aspectos psicológicos, pois a posição que os indivíduos ocupam interfere na avaliação que fazem de si mesmos e na sua auto-estima; portanto, lutarão para manter sua posição se estiverem em vantagem ou lutarão para aumentar sua posição se estiverem em desvantagem.

Ao agregar, então, as disposições estruturais da sociedade e psicológicas dos indivíduos para explicar a mobilidade, essa perspectiva: (i) desloca-se em parte do determinismo da teoria do industrialismo, mas não deixa de estar atrelada à orientação liberal voluntarista, ou seja, uma das versões do *homo oeconomicus*; (ii) resolve o “problema sociológico” de ter encontrado taxas semelhantes de mobilidade para diferentes sociedades, bem como de taxas não semelhantes para países semelhantes; e (iii) descarta a explicação culturalista da mobilidade, isto é, que imputa aos elementos culturais as motivações para as ações que resultam em movimentos entre as posições sociais. Conseqüentemente, ao mesmo tempo que golpeiam a crença na hipótese de que maior crescimento nas sociedades industrializadas implica mais mobilidade social, enfatizam a crença em um indivíduo racional e voluntarista.

A questão posta para essa perspectiva foi: se as taxas de mobilidade não variam de acordo com o crescimento econômico e sim em função dos efeitos estruturais (como, por exemplo, taxa de fecundidade e abertura de oportunidades ocupacionais) e das motivações que advêm da ampliação das oportunidades, como é possível explicar taxas diferentes para países com características estruturais semelhantes? Apenas pelas motivações individuais?

Desde a década de 1970, algumas respostas foram sendo dadas para não delegar apenas às disposições subjetivas ou culturais as diferenças de mobilidade entre países semelhantes. Featherman, Hauser e Jones (1975) propuseram que a similaridade entre as taxas dos países deveria ser olhada a partir dos padrões das chances relativas de mobilidade que estão subjacentes às taxas e com isso mensurar-se-ia a similaridade da abertura e fechamento das estruturas de classe entre os países, e não somente o “fenótipo”, as taxas absolutas.

As taxas absolutas, tal como visto acima, são aquelas que têm como base de cálculo a porcentagem de indivíduos dentro das células da tabela. A tabela total é a porcentagem de indivíduos em cada célula, tendo como referência de cálculo o total da tabela. A tabela de fluxo de saída mostra a porcentagem dos indivíduos de cada categoria de origem segundo o destino (100% na linha) e a tabela de fluxo de entrada mostra a porcentagem de indivíduos de cada categoria de destino segundo a sua categoria de origem (100% na coluna). As taxas relativas referem-se às razões de chances (*odds ratio*), que significam as razões entre as chances dos indivíduos de categorias de origem distintas de estar em uma categoria de destino. Sendo assim, na tabela de mobilidade são calculadas várias razões de chances. Por exemplo, podemos calcular a razão de chance de ter origem na categoria de Profissionais e estar na categoria de Profissionais (*odds 1*), em relação a ter origem na categoria Ocupações Manuais Gerais e estar na categoria de Profissionais (*odds 2*).

A razão de as chances de indivíduos com origens tão distintas estarem na mesma categoria é:

$$\theta = \frac{odds_1}{odds_2} \quad \text{onde: } odds = \frac{p}{(1-p)}$$

A hipótese de Featherman, Hauser e Jones, como ficou conhecida, argumenta que na análise das taxas relativas seria encontrada menos variação ainda, ou seja, a mobilidade analisada pelas taxas relativas tende a ser constante ao longo do tempo.

Não obstante a continuidade de desenvolvimento das questões teóricas e metodológicas da primeira matriz e dos estudos empíricos para teste das grandes hipóteses até então levantadas, o cenário da década de 1970 foi dominado pela nova perspectiva de

concepção, tratamento dos dados e análise da mobilidade proposta por Blau e Duncan (1967) no estudo *The American occupational structure*, que fundou a segunda matriz. Essa matriz, no entanto, não se distancia das orientações filosóficas e teóricas sobre o indivíduo na sociedade ocidental moderna e industrial, presentes na primeira matriz. Parte da perspectiva de que a sociedade vai sendo “colonizada” pela burocratização, pelo desenvolvimento industrial e por critérios universais de seleção, e, conseqüentemente, a herança social tende a perder espaço. A universalização dos critérios compatibiliza-se com três grandes fatores estruturais geradores de condições para existir a mobilidade social ascendente: o progresso tecnológico e econômico, a mobilidade geográfica e a fecundidade; é nesse contexto que os indivíduos se movimentam em busca da aquisição de melhores posições em relação a si mesmos e aos seus pais. Esses movimentos, no entanto, sofrem o impacto de alguns fatores, tais como a cor da pele e o fato de ser imigrante.

O fenômeno social da mobilidade deve ser analisado a partir da aquisição de *status* dos indivíduos, e assim torna necessário perguntar qual a influência de determinadas características inatas e adquiridas, em especial a escolarização, sobre a realização ocupacional e como essas influências modificam o efeito da origem social nesse processo de realização (Blau e Duncan, 1967)? A investigação sobre a aquisição de *status* (*status attainment*) se propõe, segundo os autores, a passar da descrição das taxas e dos fluxos da mobilidade para a sua explicação. A decomposição da mobilidade em origem e destino visa responder a algumas questões, por exemplo: como e em que grau as circunstâncias de nascimento condicionam o futuro dos indivíduos? Como as características inatas e adquiridas operam nesse processo?

Do ponto de vista metodológico, Blau e Duncan apontam dois problemas nas análises anteriores sobre mobilidade. O primeiro problema era que a ocupação do pai, declarada pelos indivíduos, não poderia ser tratada como o retrato da estrutura ocupacional na geração dos pais, porque os filhos têm idades distintas, portanto seus pais pertenceram a gerações diferentes. O segundo problema trata do conceito de mobilidade perfeita sobre o qual as análises anteriores se debruçaram. O ponto é que os cálculos da razão de mobilidade com base na mobilidade perfeita sofrem a influência das diferenças entre os marginais da tabela de mobilidade, isto é, do tamanho de cada classe ou categoria, logo prejudicam as estimativas, porque categorias muito grandes tendem a obscurecer a associação, e as categorias muito pequenas a superestimá-las.

Para sair da “descrição das taxas para a explicação da mobilidade” e dos problemas apontados, os autores propõem outro instrumento para o tratamento dos dados nas análises de mobilidade, fundamentado na análise de trajetória (*path analysis*), a qual, aplicada ao estudo da mobilidade, é um modelo causal que calcula os efeitos das variáveis da origem social, educação, primeira ocupação etc. sobre a posição ocupacional dos indivíduos e, para tanto, tem como elemento central uma escala de *status* social. A análise dos efeitos dos coeficientes mostra que no *status* da primeira ocupação dos indivíduos, a maior influência é a educação do indivíduo, ocupação do pai e escolaridade do pai; e, no *status* da ocupação atual, a maior influência é a educação do indivíduo, primeira ocupação e, por último, as variáveis da origem. No entanto, os efeitos não explicados superam o efeito de qualquer variável. Segundo os autores, os achados indicam que, pelo fato de a mobilidade ser intensa nas sociedades industriais, é perfeita-

mente compreensível que não haja muito alto e direto impacto da origem familiar sobre a mobilidade, o que torna o fenômeno mais complexo e dá lugar para que os efeitos não explicados sejam maiores.

Segundo Cuin (1993), nessa perspectiva, o objeto de análise é, na verdade, as condições que permitem a reprodução da estrutura social por meio das condutas individuais, e não o movimento dos indivíduos na estrutura social. Isso porque os autores estão analisando os impactos que variáveis ligadas à origem social e ao indivíduo (educação e primeira ocupação) têm sobre a ocupação atual do indivíduo. Logo, não se trata da análise das trajetórias dos indivíduos (movimento entre a primeira ocupação e a ocupação atual). Do lado teórico-metodológico, assume-se o foco na universalização, na aquisição e no indivíduo e, do lado do cálculo estatístico, assumem-se os elementos da estrutura como determinantes no processo individual de aquisição de posições, uma difícil combinação.

Difícil é, também, para os críticos da perspectiva, a metrificação das ocupações, pois a hierarquização delas soa por demais arbitrária e sujeita a equívocos. Isso porque, ao agrupar as ocupações seguindo a escala métrica de prestígio e *status* para construir a hierarquia de categorias ocupacionais, corre-se o risco de juntar ocupações com naturezas muito distintas e, com isso, obscurecer elementos importantes para a análise das influências estruturais nas taxas de mobilidade.

As críticas nunca foram suficientes para aplacar o peso dessa matriz nos estudos de mobilidade, muito pelo contrário. As questões abertas por Blau e Duncan deram enorme fôlego aos estudos de mobilidade e, juntamente com os avanços na estatística para a análise de dados e modelagem, tornaram os estudos de realização de *status* um ponto de partida central para a compreensão do

fenômeno, se não efetivamente da mobilidade ocupacional, com certeza do impacto das variáveis inatas e adquiridas no processo de inserção ocupacional dos indivíduos.

Os avanços da análise de dados categóricos desenvolvidos a partir dos anos 1970, em particular por Goodman e a modelagem *log-linear*, marcaram definitivamente um novo rumo para os estudos de mobilidade porque permitiram que as questões próprias da primeira matriz fossem mais bem tratadas estatisticamente. O retorno às preocupações originais dos estudos de mobilidade significou, então, voltar a tratar a mobilidade como uma relação entre classes ou estratos sociais e não um processo de realização individual. Do ponto de vista teórico, trouxe uma produtiva discussão dentro das tradições marxiana e weberiana em torno do conceito de classe, que condicionou, do ponto de vista metodológico, formas de operacionalização do conceito e mensuração da estrutura de classe nas sociedades industriais contemporâneas ou, na leitura de alguns, nas sociedades pós-industriais e o revigoramento dos estudos de comparação internacional. E, do ponto de vista do tratamento dos dados, a ênfase passa a estar no padrão de associação dentro das tabelas de mobilidade, agora concebido como mais complexo e com mais recursos estatísticos. Esse novo fôlego da análise de mobilidade é dado pelos estudos de Goldthorpe (1980), Erikson e Goldthorpe (1992) e Wright (1997) e formaliza o que Erikson e Goldthorpe chamam de perspectiva classe-estrutural ou contexto conceitual de uma estrutura de classe, como alternativa à perspectiva da realização de *status* ou contexto conceitual de uma hierarquia social.

As perspectivas, segundo os autores, encerram conjuntos distintos de problemas sociológicos. Como foi salientado anteriormente, a perspectiva da aquisição de *status* enfatiza os condicionantes do movimento

(ascensão ou descensão) feitos pelos indivíduos entre posições ou grupos ocupacionais definidos a partir de uma escala de prestígio e *status*. Essa orientação investiga questões significativas como: (i) quem sobe ou desce e por quê?; (ii) qual o papel de características como educação e origem social no destino dos indivíduos?

A perspectiva classe-estrutural, de estudos baseados no contexto conceitual de estrutura de classe, implica agrupar as ocupações não a partir de *scores* similares de *status* e prestígio, mas a partir das posições ocupadas pelos indivíduos dentro do mercado de trabalho e das unidades de produção. Assim, a posição na ocupação (empregadores; conta própria sem empregados; e empregados), o tamanho da propriedade, setor (indústria ou agricultura) e qualificado ou não-qualificado são os critérios utilizados para a classificação das ocupações em classes sociais. Nessa forma de construir o esquema, posições de classe diferentes significam não apenas recursos distintos, mas também exposição diferenciada às mudanças estruturais e chances de mobilidade, o que revela as desigualdades socioeconômicas de uma sociedade. Nesse sentido, o foco não está no movimento vertical dos indivíduos dentro de uma determinada estrutura hierárquica de ocupações ou grupos ocupacionais, pois a mobilidade é concebida em termos de mudanças relacionais, que significam mudanças na natureza das relações dos indivíduos no mercado de trabalho e nas unidades de produção. E, do ponto de vista do tratamento dos dados, salta-se das análises de regressão e de associação entre origem e destino para a análise das taxas relativas de mobilidade, modelo de *quasi*-independência e, em especial, por meio da modelagem *log-linear*.

O modelo de *quasi*-independência implica empregar o modelo de independência em algumas partes da tabela. E os mode-

los *log-lineares* caracterizam-se por especificar que os logaritmos das frequências esperadas da tabela de mobilidade são combinações de certos parâmetros, que são os efeitos das variáveis e os efeitos das interações delas. Essa modelagem apresenta ganhos importantes para o conhecimento da mobilidade social porque ao mesmo tempo que controla os efeitos dos diferentes marginais da tabela (ou seja, dos diferentes tamanhos das categorias ocupacionais), mensura os efeitos das variáveis em separado e os efeitos da interação entre essas variáveis.

Com os ganhos metodológicos crescentes, os estudos de mobilidade refinaram suas análises não só em direção às problemáticas da primeira matriz, mas também renovou o tratamento de dados para as problemáticas ligadas à segunda matriz, saindo das análises de regressão para modelagens mais sofisticadas de dados qualitativos como o modelo Logit e outros parentes próximos dos modelos *log-lineares*. Segundo Treiman e Ganzeboom (1998), já é possível falar de uma nova geração de estudos de mobilidade que buscam desenvolver e refinar as análises multivariadas mais complexas. Nessa geração, os estudos de mobilidade ocupacional encontram um solo muito fértil, na medida em que se nutrem dos avanços estatísticos e do debate teórico cada vez mais amplo.

Outras Estratificações: Idade, Sexo e Cor

As matrizes dos estudos de mobilidade não desconhecem as questões relativas às desigualdades de distribuição de oportunidades e de resultados escolares e ocupacionais alcançados entre grupos sociais definidos segundo características inatas como idade, sexo e cor. No entanto, a maneira como incorporaram essas características varia de acordo

com a unidade de estratificação e análise: o indivíduo ou a família.

Parte-se, então, da construção de que as características inatas são marcas visíveis no indivíduo, por isso são fixas e imutáveis. Mutáveis e, portanto, não tão fixas são as representações sociais sobre essas marcas e as formas como atingem os indivíduos em seu ciclo de vida e na unidade familiar no que diz respeito às chances de inserção profissional/ocupacional, provimentos e compensação das desvantagens. As sociedades em condições econômicas favoráveis (níveis de crescimento, níveis de emprego e estabilidade econômica considerados razoáveis) lidam de forma diferenciada com idade, sexo e cor.

No que diz respeito à idade, do ponto de vista do indivíduo, as desigualdades etárias são compensadas ao longo do ciclo de vida, pois as desvantagens experimentadas em dado momento da vida são compensadas pelas vantagens de outra etapa desse ciclo. Do ponto de vista da unidade familiar, as vantagens e desvantagens são compensadas, pois encontramos indivíduos em distintos momentos dos ciclos de vida. Na questão do gênero, na dimensão individual não há momento de compensação da desvantagem para as mulheres, pois a segregação ocupacional restringe os movimentos femininos ao longo do ciclo de vida produtivo. Essa desvantagem da mulher na partida e ao longo do percurso é compensada no pertencimento a uma unidade familiar, seja na condição de filha, seja na de esposa. Já no que se refere à cor, não há compensação em nenhuma das duas dimensões, pois os casamentos inter-raciais não são dominantes (Lieberson, 1994).

Assim, se a estratificação é tratada a partir da unidade familiar, pode-se supor que, dentro de determinadas condições socioeconômicas, as diferenças de gênero e idade tendem a ser compensadas e as de cor mantidas.

Mas, no âmbito individual, ser mulher, negro ou pardo tem impactos que não são compensados ao longo do ciclo de vida.

Quanto à questão etária, tornou-se ponto quase passivo estudar indivíduos entre 20 e 64 anos, sob o argumento de que é necessário captar indivíduos que já se encontram no mercado de trabalho em posições menos intermitentes. A questão de gênero, por sua vez, sempre ficou entre o pêndulo do tratamento individual ou familiar da estrutura sócio-ocupacional da sociedade. Os estudos que tomam a família como unidade de análise, costumam eleger a situação ocupacional, econômica e social do chefe masculino da família como referência para a construção das classificações ocupacionais ou das classes sociais. As mulheres se tornam invisíveis por argumentos como: estão segregadas no mercado de trabalho; pouco contribuem para a renda familiar; estão majoritariamente inseridas na família na condição de cônjuge ou filha; e não têm impacto sobre a estrutura das classes. De Parsons a Goldthorpe, manteve-se a ausência das mulheres.

Nos estudos cuja unidade de análise eram os indivíduos, Featherman e Hauser (1976) mostraram que as diferenças entre homens e mulheres não eram grandes no que dizia respeito à média do índice socioeconômico entre os grupos ocupacionais; porém, existia menor variância dada a sub-representação das mulheres nas categorias ocupacionais alta e baixa. Featherman e Hauser (op. cit.) e Miller e Hayes (1990) apontaram que a ocupação do pai e a origem rural afetam mais os homens do que as mulheres e que a herança é mais intensa para os homens, em especial no caso daqueles que têm origem rural; em contrapartida, os efeitos da educação são mais intensos para as mulheres. A distinção entre homens e mulheres está intensamente presente nos mecanismos de acesso às posições (processo de aquisição) e não

necessariamente na posição ocupada (resultado). Disso, concluem que o gênero não afeta a estratificação.

Em suma, nem do ponto de vista da aquisição de *status*, nem dos padrões de mobilidade dentro da estrutura de classe, a questão de gênero ganha importância. Como consequência, aponta Haller (2000), as pesquisas que incorporam as variáveis de raça e gênero são importantes na medida em que mostram as vantagens e desvantagens de certas categorias sociais, mas essas situações de estratificação não fazem parte de uma teoria fundamental da estratificação. Esta é a conclusão que sustenta a continuada produção de pesquisa apenas com homens.

Nas últimas décadas, porém, essa posição não é mais hegemônica na literatura sobre estratificação e mobilidade. Os avanços ocorreram, sem dúvida, impulsionados de um lado pelas discussões teóricas e metodológicas das pesquisadoras, intelectuais e militantes feministas e, de outro, pelos diagnósticos da crescente participação das mulheres no mercado de trabalho, do aumento de seus níveis de escolarização e do impacto disso sobre a escolaridade e ocupação dos filhos. Além disso, é indiscutível o crescimento das famílias chefiadas por mulheres, com ou sem a presença de cônjuge.

Sendo assim, ao mesmo tempo que se observa na literatura uma “queixa” sobre a carência teórica, os ganhos nas análises dos dados, bem como a ampliação cada vez mais profícua de estudos conduzem os pesquisadores de volta à teorização sobre os processos de estratificação, geração de desigualdades e dinâmica de mobilidade e trazem com mais força ainda as dimensões de gênero, cor e mercado de trabalho nacionais à cena analítica.

Em suma, as grandes matrizes fincaram suas bases alternando entre: (i) uma concepção de ator social *homo oeconomicus* ou *homo sociale*; (ii) estratificação a partir de classe ou

grupos ocupacionais; (iii) perspectivas teóricas liberais ou marxistas; (iv) indivíduo ou família como unidade empírica e de análise; (v) a mobilidade como processo/sistema ou resultante de fatores (escolaridade, experiência profissional etc.); e (vi) a incorporação ou não das dimensões de sexo e cor. Pode-se dizer, então, que as “leituras” sobre mobilidade foram sendo construídas, ora mais em direção a uma orientação individualista voluntarista, com base na concepção de *homo oeconomicus*, na qual os agentes são construtores de suas trajetórias dentro de contextos sociais que tendem à universalização dos critérios seletivos, ora em direção à orientação funcionalista que estabelece a estabilidade funcional dos sistemas de trocas entre posições, o que implica interpretar a mobilidade não como resultado de ações individuais, mas como funcionamento do próprio organismo social, cuja referência é um *homo sociale*.

Entre essas orientações cristalizadas no passado, o presente da área se configura a partir de três eixos: (i) “leituras” contemporâneas que se esforçam em compatibilizar as perspectivas individualistas e coletivistas de análise teórica, metodológica e estatística (Treiman e Ganzeboom, op. cit.); (ii) discussão sobre a validade empírica das bases teóricas e metodológicas fundacionais da mobilidade, por exemplo, o conceito de classe (Goldthorpe, 2000; Goldthorpe e McKnight, 2006); e (iii) as perspectivas futuras para a área (Grusky e Weeden, 2006).

O Futuro

Os avanços promovidos pela disponibilidade de recursos estatísticos para o tratamento dos dados, assim como a necessária tematização teórica sobre a sociedade contemporânea, indivíduo, gênero, cor, mercado de trabalho, trajetórias, redes sociais etc.

parecem recolocar os estudiosos diante de velhas questões.³ A primeira delas é: mobilidade entre o quê? E a segunda é: quanta mobilidade é socialmente justa ou injusta?

Se antes as questões eram respondidas pela perspectiva da aquisição de *status*, a matriz inaugurada por Blau e Duncan, e pela perspectiva da mobilidade entre classes, a terceira matriz dos estudos contemporâneos na esteira de Goldthorpe, Wright e Erikson, agora requer defesas mais robustas e abertura de novos caminhos. Isso porque as respostas dadas encontram um limite que, segundo Grusky e Weeden (op. cit.), precisa ser revisitado, tanto do ponto de vista teórico como empírico, porque tratam de convenções e quase uma questão de fé entre os estudiosos da mobilidade.

Para esses autores, as três grandes convenções são: (i) a estratificação em classes revela a desigualdade; (ii) as desigualdades são transmitidas por meio das classes; (iii) as classes são poucas e grandes, logo guardam uma enorme diversidade interna. O enfrentamento das convenções, tomadas como limites ao desenvolvimento da área, é o desafio para o futuro dos estudos de mobilidade. E o caminho possível, apontam os autores, depende da incorporação de uma dimensão multidimensional, que, do ponto de vista teórico, pode encontrar-se no conceito de classe social, desde que incorpore outras dimensões além da econômica e da regulação do trabalho. Por isso, propõem que sociólogos e economistas caminhem juntos uma vez que os primeiros fornecem o conceito e os segundos colaboram com o rigor do teste empírico da existência de classes.

As grandes entradas para o futuro dos estudos de mobilidade, incluindo a tradição que no Brasil se renova,⁴ estão abertas. Em primeiro lugar, cabe dar continuidade à construção e discussão teórica e metodológica da mensuração da mobilidade como

forma não apenas de refinar a descrição da mobilidade, mas, fundamentalmente, de evidenciar que os padrões de mobilidade encontrados dependem desses procedimentos. E isso se faz mediante o enfrentamento das convenções presentes na área, que torna grande parte dos estudos reproduções acríticas de técnicas estatísticas e testadores de hipóteses consagradas na tradição.

Em segundo lugar, não se deve obscurecer o debate político, teórico e, porque não dizer, valorativo, embutido nas tomadas de decisões metodológicas e analíticas, uma vez

que, para qualificar a mobilidade existente, se lida com uma questão de pano de fundo: quanto de igualdade de oportunidade torna a sociedade mais justa? Ou, dito de outra forma: quanto de desigualdade de oportunidade é tolerado na sociedade? Para tanto, deve-se buscar integrar cada vez mais a discussão e a análise da mobilidade com a questão da desigualdade e da justiça social.

Notas

1. A ocupação do pai é coletada, em geral, de duas formas. Pergunta-se qual a ocupação do pai quando o indivíduo tinha 15 anos ou pergunta-se qual a ocupação do pai quando o indivíduo entrou no mercado de trabalho.
2. Dito de outra forma, aquilo que não se explica pela variação do tamanho dos grupos ocupacionais de origem e destino é efeito da circulação.
3. Questões essas tão fundamentais que estimularam a publicação recente (2006) da coletânea organizada Morgan, Grusky e Fields, "Mobility and inequality: frontiers on research in sociology and economics".
4. Para o quadro dos estudos de mobilidade no Brasil, ver Silva (1999).

Bibliografia

- BLAU, Peter & DUNCAN, Otis. (1967), *The American occupational structure*. New York, J.Wiley.
- BOUDON, Raymond. (1981), *A desigualdade das oportunidades*. Brasília, Editora da Universidade de Brasília.
- CUIN, Charles-Henry. (1993), *Les sociologues et la mobilité sociale*. Paris, PUF.
- ERIKSON, Robert & GOLDTHORPE, John. (1992), *The constant flux: a study of class mobility in industrial societies*. Oxford, Clarendon Press.
- FEATHERMAN, David & HAUSER, Robert. (1976), "Sexual inequalities and socioeconomic achievement in the U.S., 1962-1973". *American Sociological Review*, 41.
- FEATHERMAN, David; HAUSER, Robert; JONES, F. (1975), "Assumptions of social mobility research in the U.S.: the case of occupational status". *Social Sciences Research*, 4.

- GOLDTHORPE, John. (1980), *Social mobility and the class structure in Britain*. Oxford, Clarendon Press.
- _____. (2000), *On Sociology – numbers, narratives and the integration of research and theory*. Oxford, Oxford University Press.
- GOLDTHORPE, John & McKNIGHT, Abigail. (2006), “The economics basis of social class”, in Stephen Morgan *et al.* (eds.), *Mobility and inequality – frontiers of research in sociology and economics*, Stanford, Stanford University Press.
- GRUSKY, David. *Social stratification – class, race & gender in sociological perspective*. Colorado, Westview Press.
- GRUSKY, David e WEEDEN, Kim. (2006), “Does the sociological approach to studying social mobility have future?”, in Stephen Morgan *et al.* (eds.), *Mobility and inequality – frontiers of research in sociology and economics*, Stanford, Stanford University Press.
- HALLER, Archibald. (2000), “A estrutura de estratificação do Brasil: um programa de trinta e cinco anos de pesquisa”. *Revista Teoria e Sociedade*, Belo Horizonte, UFMG.
- LIEBERSON, STANLEY. (1994), “Understanding ascriptive stratification: some issues and principles”, in David Grusky (org.), *Social stratification: class, race and gender in sociological perspective*. Oxford, Westview Press.
- LIPSET, Seymour & BENDIX, R. (1959), *Social mobility in industrial society*. Berkeley, UCLA Press.
- MERLLIÉ, D. & PRÉVOT, J. (1997), *La mobilité sociale*. Paris, Éditions La Découverte.
- MILLER, Robert & HAYES, Bernadette. (1990), “Gender and intergeracional mobility”, in Geoff Payne e Pamela Abbot (eds.), *The social mobility of women*, Londres, The Falmer Press.
- MORGAN, Stephen. (2006), “Past themes and future prospects for research on social and economic mobility”, in Stephen Morgan *et al.* (eds.), *Mobility and inequality – frontiers of research in sociology and economics*, Stanford, Stanford University Press.
- MORGAN, Stephen; GRUSKY, David; FIELDS, Gary (eds.). (2006), *Mobility and inequality – frontiers of research in sociology and economics*. Stanford, Stanford University Press.
- SILVA, Nelson do Valle. (1979), “As duas faces da mobilidade”. *Dados*, 21.
- _____. (1999), “Mobilidade social”, in Sérgio Miceli (org.), *O que ler na ciência social brasileira (1970-1995)*. São Paulo, Editora Sumaré/Anpocs.
- TREIMAN, Donald & GANZENBOOM, Harry. (1998), *The fourth generation of comparative stratification research*. Meeting of Research Council of the International Sociological Association, Canadá.
- WRIGHT, Erik. (1997), *Class counts*. Los Angeles, UCLA Press.

Resumo

Os Estudos de Mobilidade Social e Ocupacional: Passado, Presente e Desafios para o Futuro
Felícia Picanço

O artigo tem como objetivo apresentar as principais perspectivas acerca da mobilidade social e ocupacional presentes na tradição sociológica. Além disso, buscar identificar os desafios contemporâneos para a área de estudos.

Palavras-chave: Mobilidade social, Mobilidade ocupacional.

Abstract

Studies on Social and Occupational Mobility: Past, Present, and Future Challenges

The article presents the main perspectives about social and occupational mobility in sociological tradition. In addition, it identifies contemporary challenges to the area.

Key words: Social mobility, Occupational mobility

Résumé

Les Études de Mobilité Sociale et Occupationnelle : Passé, Présent et Défis pour le Futur

L'article a pour objectif de présenter les principales perspectives à propos de la mobilité sociale et occupationnelle présentes dans la tradition sociologique. Il cherche, en outre, à identifier les défis contemporains dans ce domaine d'études.

Mots-clés: Mobilité sociale, Mobilité occupationnelle.