

PERSPECTIVAS DE INVESTIGACIÓN



¿Cuánto cambió la movilidad de las personas de ingresos altos y bajos durante la pandemia?



Antes de la pandemia, el ingreso y la movilidad estaban correlacionados positivamente. Concretamente, el porcentaje de personas que se desplazaban más de 1 km al día era 15 puntos porcentuales más alto entre las personas de ingresos altos que entre sus contrapartes de ingresos bajos.



Al comienzo de la pandemia (entre abril y junio de 2020), ambos grupos experimentaron importantes reducciones de la movilidad. Sin embargo, las personas de ingresos altos redujeron la movilidad en 19 puntos porcentuales más comparadas con las personas de ingresos bajos.



Estos patrones pueden atribuirse parcialmente al hecho de que las personas de ingresos altos tienen más probabilidades de tener empleos que puedan realizar de forma remota. También pueden tener más ahorros que les permitan dejar de trabajar si el teletrabajo no es viable.

CONTEXTO

La llegada de la pandemia de la COVID-19 amenazó con provocar una de las crisis sanitarias, económicas y sociales más graves que América Latina haya vivido en los tiempos modernos. Para disminuir el contagio del virus, los gobiernos implementaron numerosas medidas que provocaron una brusca disminución de la movilidad humana entre marzo y junio de 2020. Sin embargo, ¿todos cumplieron estas directrices? ¿Pudieron las personas de altos y bajos ingresos reducir la movilidad en la misma medida? ¿Cuánto redujo su movilidad cada grupo?

PROYECTO

Estudiamos las diferencias en los patrones de movilidad de las personas de bajos ingresos y altos ingresos en ocho grandes áreas metropolitanas en América Latina. Primero, calculamos el porcentaje de personas que viajan más de 1 km al día utilizando datos georreferenciados de los teléfonos celulares proporcionados por la empresa Veraset. Después, formamos grupos socioeconómicos utilizando datos del censo del porcentaje de personas mayores de 25 años que completaron la educación secundaria. Combinando estas bases de datos, comparamos la movilidad antes de la pandemia (5-11 de marzo de 2020) y durante el comienzo de la pandemia (12 de marzo al 14 de junio de 2020) para estimar las diferencias entre los grupos socioeconómicos.

RESULTADOS

Los resultados indican que antes de la pandemia la movilidad era mayor entre las personas de ingresos altos en comparación con las personas de ingresos bajos en las ocho ciudades analizadas. En promedio, el porcentaje de personas que viajaban al menos 1 km al día era 15 puntos porcentuales más alto entre las personas de ingresos altos en comparación con las personas de ingresos bajos. Las mayores diferencias en la movilidad entre estos dos grupos se observaron en Ciudad de México y Guadalajara, donde las brechas eran de 23 y 25 puntos porcentuales, respectivamente. En cambio, en Guayaquil se observó la brecha de movilidad más pequeña por grupo socioeconómico (7 puntos porcentuales).

Durante los primeros meses de la pandemia (marzo a junio de 2020), con la implementación de las políticas de distanciamiento social, la movilidad humana disminuyó, aunque la intensidad de la reducción fue diferente dependiendo de la situación socioeconómica. En las ocho ciudades analizadas, las personas de ingresos altos redujeron la movilidad en un promedio de 44 puntos porcentuales, mientras que las personas de ingresos bajos redujeron la movilidad en sólo 25 puntos porcentuales. Es decir, la reducción de la movilidad entre las personas de ingresos altos fue un 75% (19 puntos porcentuales) mayor. Esta considerable reducción invirtió los patrones anteriores a la pandemia: al comienzo de la pandemia, las personas de ingresos bajos viajaban más que las personas de ingresos altos en seis de las ocho ciudades incluidas en el estudio. Las únicas dos ciudades donde las personas de ingresos altos siguieron mostrando tasas de movilidad más altas fueron Guadalajara y Ciudad de México. Una explicación es que en estas dos ciudades las personas de ingresos altos eran mucho más móviles antes de la pandemia que las personas de ingresos bajos. Aún así, en estas dos ciudades, las personas de ingresos altos redujeron más su movilidad en comparación con sus contrapartes de ingresos bajos.

IMPLICACIONES PARA LAS POLÍTICAS

La pandemia del coronavirus tuvo como consecuencia cambios drásticos en los patrones de movilidad debido a la implementación de las políticas de distanciamiento social y a las campañas de información. Dado que la reducción de la movilidad reduce el contagio de la COVID-19, es importante entender la capacidad que tienen las personas para cumplir estas medidas. Sin embargo, también es pertinente tener en cuenta el contexto en que se implementan las políticas de distanciamiento social. Dados los altos niveles de informalidad y desigualdad en América Latina y el Caribe, el cumplimiento de estas políticas puede ser más fácil para las personas de altos ingresos que para las de bajos ingresos.

La evidencia presentada en este documento sugiere una estrecha relación entre movilidad y condiciones socioeconómicas. Concretamente, aunque observamos que todos los grupos socioeconómicos redujeron su movilidad durante los primeros meses de la pandemia, estas reducciones fueron más considerables entre las personas de ingresos altos que las personas de ingresos bajos. Estos patrones se pueden atribuir parcialmente al hecho de que las personas de ingresos altos tienen más probabilidades de tener empleos que puedan realizarse de forma remota. En cambio, las personas de ingresos bajos a menudo están empleadas en ocupaciones manuales o de contacto de alto riesgo, que en la mayoría de los casos no se pueden realizar de forma remota. Además, la falta de ahorros de las personas de ingresos bajos y la consiguiente necesidad de seguir trabajando también pueden impedir que esas personas reduzcan su movilidad. Por lo tanto, cuando se reflexiona sobre la duración y la rigurosidad de las políticas de distanciamiento social, los responsables de las políticas públicas deberían tener en cuenta que las personas de bajos ingresos pueden experimentar de manera desproporcionada costos económicos más altos que les impiden reducir su movilidad en una mayor proporción.

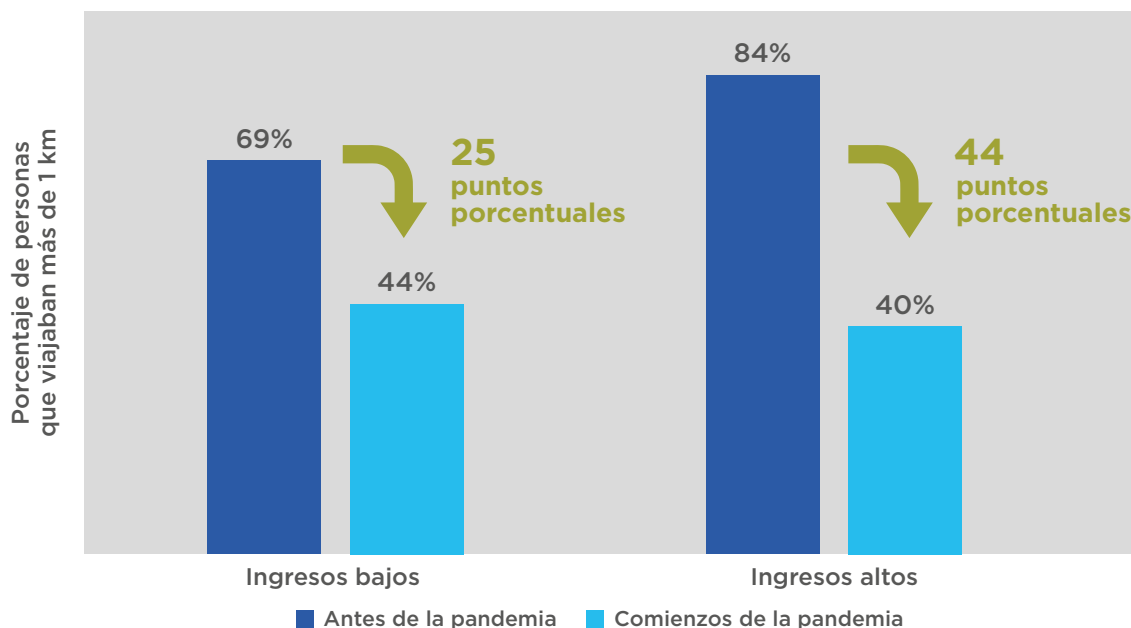
Concepto clave



VARIACIÓN EN PUNTOS PORCENTUALES

La diferencia bruta entre estos dos porcentajes. Por ejemplo, una reducción del 10% al 9% es una disminución de 1 punto porcentual. Esto no equivale a una reducción del 1%.

Gráfico 1. Cambios en la movilidad de personas de ingresos altos y bajos debido a la pandemia



Nota: Cada barra muestra la movilidad promedio de las ocho ciudades analizadas. Las barras en azul oscuro representan el porcentaje de personas que viajaban más de 1 km durante el período anterior a la pandemia (5-11 de marzo). Las barras en azul claro corresponden a la misma medida de movilidad durante el comienzo de la pandemia (12 de marzo-14 de junio). Las barras de la izquierda muestran estos promedios para las personas de ingresos bajos mientras que las dos barras de la derecha presentan esta información para las personas de ingresos altos. Para cada grupo socioeconómico, las flechas verdes y el texto en verde presentan la reducción en puntos porcentuales de la movilidad después de la pandemia.

INVESTIGACIÓN DEL BID SOBRE LA MOVILIDAD HUMANA

Este estudio forma parte de un proyecto más amplio que produjo el Mapa de Movilidad de las Personas, que muestra los efectos de la COVID-19 en América Latina y el Caribe. Este proyecto, dirigido por el Departamento de Investigación del BID, contó con la colaboración del Departamento de Tecnología de la Información, el Sector de Instituciones para el Desarrollo, el Sector de Conocimiento, Innovación y Comunicación, el Departamento Legal y Secretaría.



ESTUDIO COMPLETO

[Aromi, J. Daniel, María Paula Bonel, Julián Cristia, Martín Llada y Luis Palomino. 2021. "Socioeconomic Status and Mobility during the COVID-19 Pandemic: An Analysis of Eight Large Latin American Cities."](#)

DEPARTAMENTO DE INVESTIGACIÓN Y ECONOMISTA JEFE

El Departamento de Investigación y Economista Jefe es un generador de ideas innovadoras que apoyan la agenda de políticas estratégicas del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y sus países miembros con el fin de lograr un desarrollo económico sostenible y equitativo de la región. Para maximizar el impacto de su investigación, el Departamento de Investigación lleva a cabo actividades que sirven de insumos a otros departamentos del Banco, los gobiernos, la comunidad académica y la sociedad civil en la región.

