

*Trabajar en
pandemia*

*Un análisis en clave
geográfica de las
heterogeneidades
laborales y el aislamiento
en el Gran Buenos Aires*



MARÍA EUGENIA GOICOECHEA

INTRODUCCIÓN

Los fracasos generalizados para contener el avance del COVID-19 han puesto de manifiesto que el problema es tanto epidemiológico como urbano, donde las grandes áreas urbanas concentran el mayor volumen de contagios y, a la vez, son los principales focos de propagación. Sin embargo, no se trata sólo de una cuestión de aglomeración y densidad. Son las condiciones en las cuales la ciudad se produce y reproduce económica, social y territorialmente y, frente a ello, el problema de la desigualdad urbana, los principales obstáculos para el control sanitario. Con la pandemia resonó de la forma más cruda la crisis sociohabitacional (Méndez Gutiérrez del Valle, 2020; Vidal-Koppmann, 2021), junto con la precariedad e informalidad laboral de gran parte de la sociedad (Beccaria y Maurizio, 2020; Goren y Ferrón, 2020; Fernández Alvarez et. al, 2020). Los trabajadores con condiciones de trabajo estructuralmente más desfavorables fueron los más afectados por los efectos coyunturales de la pandemia; inversamente, los empleos calificados o de mejores condiciones lograron

adaptarse con mayor facilidad al trabajo remoto, poniendo en evidencia la espiral de ventajas y desventajas sociales que se actualiza en contexto de pandemia (Goren, 2021a y 2021b).

Partiendo de estos planteos, el presente artículo avanza en el estudio de las desigualdades sociales en contexto de pandemia, indagando en torno a la relación entre aislamiento y trabajo en Gran Buenos Aires (GBA) durante el período de vigencia del Aislamiento Social Preventivo y Obligatorio (ASPO). Al mismo tiempo, profundiza estos enfoques incorporando la dimensión geográfica que permite identificar las expresiones territoriales de la desigualdad en cuanto a densidad poblacional, pautas de movilidad y condiciones sociohabitacionales. Tomando la escala metropolitana, este estudio propone una mirada sintética –a través de estadísticas comparadas y procesamiento georreferenciado según jurisdicciones– de la capacidad de respuesta diferencial de los habitantes frente a la crisis sanitaria y las restricciones a la movilidad dispuestas por las autoridades políticas, entre el 20 de marzo y el 6 de noviembre de 2020 (Decreto de Necesidad y Urgencia del PEN N° 297/2020).¹

Para el estudio del aislamiento se recupera la noción de (in)movilidad como forma de enfatizar en los condicionantes que inciden sobre la práctica social del desplazamiento territorial y no en el universo del viaje como unidad de estudio. A estos fines se procesa información publicada por el Programa de las Naciones Unidas para el De-

1. El Decreto 297/2020 estableció que las personas sólo podrán realizar desplazamientos mínimos e indispensables para aprovisionarse de artículos de limpieza, medicamentos y alimentos. Quedaron exceptuados del aislamiento y de la prohibición de circular, los trabajadores afectados a las actividades y servicios declarados “esenciales” en la emergencia.

sarrollo (PNUD) bajo la plataforma Grandata.² La metodología de relevamiento de la movilidad en este caso permite analizar comparativamente los eventos realizados por usuarios de telefonía móvil fuera del hogar, un día base previo a la cuarentena (identificado a tal fin como el miércoles 11 de marzo de 2020) con respecto a fechas posteriores a la misma: 25 de marzo de 2020, primer miércoles de ASPO; 10 de junio de 2020, fecha intermedia pasados tres meses de su inicio; y 9 de septiembre de 2020, que refleja las dinámicas urbanas en un contexto de ASPO avanzado. Si bien las restricciones a la movilidad finalizaron el 6 de noviembre del 2020, para el mes de octubre ya se observa un comportamiento más heterogéneo entre las distintas jurisdicciones conforme a las excepciones y permisos otorgados.

El estudio de las pautas de (in)movilidad se complementa con una mirada articulada de las condiciones sociohabitacionales y económicas de la población en base a datos del Censo Nacional de Población, Hogar y Vivienda de 2010. En cuanto al empleo y condición de ocupación, la principal fuente de información proviene de la Encuesta Permanente de Hogares. Como ésta arroja datos con mayor nivel de agregación geográfica que el municipal, se decidió trabajar con datos del Producto Bruto Geográfico (PBG), que ofrece una aproximación de los tejidos productivos predominantes en cada municipio. No es lo mismo un entorno donde predominan las actividades industriales, que donde priman los servicios financieros; por lo tanto, las prácticas

2. La plataforma se encuentra disponible en línea (<https://covid.grandata.com/methodology>). Se advierte que al ser la plataforma Grandata una herramienta de análisis global diseñada con criterios estándar aplicables a comparar diferentes contextos urbanos del mundo, su metodología puede dar lugar a subregistros dadas las condiciones habitacionales locales. La plataforma advierte sobre los desplazamientos de los habitantes en todas sus formas (pedestres, en bicicletas o moto), incluyendo así las pautas de circulación peatonal de cercanía.

de la movilidad urbana también serán diferentes y se verán diversamente afectadas por las restricciones a la circulación como respuesta frente a la pandemia. Se emplean para ello fuentes provistas por el Instituto de Estudios Sociales en Contexto de Desigualdad (IESCO-DE) de la Universidad Nacional de José C. Paz.³ Complementariamente se toman en consideración las estimaciones del PBG a 2008 desarrolladas por Lódola, Brigo y Morra (2010) y también se recupera información sobre empleo difundida por el Instituto del Conurbano de la Universidad Nacional de General Sarmiento.⁴

El capítulo se organiza en tres grandes apartados. En primer lugar, se conceptualiza el aislamiento desde el enfoque de la movilidad como práctica social condicionada geográfica, histórica y socioeconómicamente; y se presenta la noción de (in)movilidad. Con ello, se busca conformar un marco teórico a partir del cual analizar y comprender la relación particular entre movilidad y trabajo durante el período de vigencia del ASPO en GBA. Posteriormente, se avanza en el análisis de las dinámicas de (in)movilidad según municipio durante el período de aislamiento, y su diálogo con las condiciones sociohabitacionales y laborales de la urbe. Finalmente, se recapitulan algunos de los hallazgos alcanzados y se esbozan conclusiones preliminares, señalando los ejes para seguir indagando a futuro.

3. A partir de su plataforma interactiva disponible en <https://unpaz.edu.ar/index.php/informes-covid-genero-y-trabajo/sectores-de-actividad>

4. Mediante la plataforma de información geográfica disponible públicamente en <https://www.argis.com/home/webmap/viewer.html?useExisting=1>. Realizada en base a datos del Ministerio de Trabajo, INDEC, Observatorio del Conurbano –UNGS–, Ministerio de Producción de la Provincia de Buenos Aires y UEAC-Agencia I+D+i (2020).

EL AISLAMIENTO COMO (IN)MOVILIDAD URBANA Y LA CUESTIÓN DEL TRABAJO

El enfoque de la movilidad urbana permite entender el aislamiento como una práctica social posibilitada por condiciones materiales, de recursos y activos de la población, articulando, así, la mirada sobre gestión del ASPO en GBA con una perspectiva crítica vinculada al problema de la desigualdad urbana.

Recuperamos la definición de Andrea Gutiérrez (2012) sobre la movilidad, entendida como una práctica social de desplazamiento entre lugares con el fin de concretar actividades cotidianas. Involucra el desplazamiento de las personas y sus bienes, y conjuga deseos y/o necesidades de viaje (o requerimientos de movilidad) y capacidades objetivas y subjetivas de satisfacerlos, de cuya interacción resultan las condiciones de acceso de grupos sociales a la vida cotidiana (2012: 68). Siguiendo a la autora, el acercamiento a la movilidad en tanto práctica social habilita reconocer su complejidad y multidimensionalidad como movilidad “concebida”, “efectiva” y “realizada”. Es decir, identificar las opciones de viaje existentes conforme al contexto social; las que las personas reconocen posibles para sí; y las opciones de viaje que finalmente las personas adoptan: diferenciar lo que el viajero hace y no hace, lo que puede y lo que conoce, lo que elige y prefiere (Gutiérrez, 2012: 66-67).

Esta mirada, centrada en los sujetos y sus posibilidades y no en los viajes en sí, abre paso para reflexionar cómo en contexto de pandemia el concepto mismo de movilidad urbana pareciera verse distorsionado. Continuamos, en este sentido, con las reflexiones de Dhan Zunino Singh (2020) al señalar que aquello que era considerado un atributo positivo, vinculando la movilidad urbana con la movilidad

social, pareciera quedar obturado frente a las medidas sanitarias. Siguiendo al autor, con el término (*in*)movilidad ponemos el acento en este cambio de sentido que de manera excepcional observa la movilidad urbana en el escenario actual, y advertimos desde una perspectiva crítica que la posibilidad de sostener estas condiciones de (*in*)movilidad depende también de los recursos y activos sociales.

En relación con el mundo del trabajo, la crisis sanitaria trajo la necesidad de suspender o reformular la manera en que se llevan adelante determinadas labores que implicaban contacto entre personas, propiciando la inmovilidad. Frente a esto, el impacto entre los trabajadores “no esenciales” (Decreto de Necesidad y Urgencia del PEN N° 297/2020) fue diferencial, reconociéndose un gradiente de situaciones que (re)activaron la espiral de ventajas y desventajas sociales, dependiendo de la condición de vulnerabilidad social (Katzman, 1999; Rodríguez Vignoli, 2001).

Estudios sobre la provincia de Buenos Aires durante el primer y segundo trimestre de 2020, realizados por miembros del IESCODE en base a datos de la EPH, corroboraron esta cuestión (Goren, 2021a y 2021b). Para el primer trimestre se advierte cierta correlación entre el nivel de instrucción y la reducción del empleo, sobre todo en el caso de las mujeres. Para el segundo trimestre se observa la continuidad de esas tendencias desiguales en un contexto de pérdida de trabajo mayor: quienes resultaron más afectados/as por la caída de la actividad económica fueron los/as trabajadores/as de menores niveles educativos, mientras que aquellos/as con estudios superiores pudieron sostener, en mayor medida, sus fuentes de empleo (Goren, 2021a: 28). Asimismo, la informalidad laboral medida entre los trabajadores asalariados u obreros explicó gran parte de la pérdida del

empleo en contexto de pandemia (Goren, 2021a: 40). Finalmente, tal como demuestran estos estudios, frente a las restricciones sanitarias de aislamiento impuestas por el Estado nacional, cada rama o sector de actividad contempló actividades habilitadas e inhabilitadas; con lo cual el impacto en el nivel de ocupación y tipo se explicó, en mayor medida, por la posibilidad de realizarlo de manera remota⁵ respetando las medidas de aislamiento dispuestas.

Se identifican en este desempeño desigual dos tendencias polares estrechamente vinculadas al tipo de empleo y su condición de (in)movilidad. Por un lado, trabajadores y empresas que han podido reconvertir sus actividades o las formas de llevarlas adelante mediante cambios en las lógicas organizacionales y tecnologías de producción —que suponen una mayor flexibilización en los esquemas laborales—, como las nuevas prácticas de *outsourcing* y aumento del teletrabajo. Esto incluyó a un sector minoritario de la fuerza de trabajo (mayormente profesional y teletrabajable). Según un informe de CIPPEC (2020) al mes de mayo del mismo año, de los 7,5 millones de ocupados en actividades no exceptuadas del ASPO, unos 2,2 millones podrían haberse desempeñado desde una locación remota (aproximadamente el 29%). De esos 29%, el 82% pertenece a categorías profesionales y técnicas y el 67% cuenta con empleos registrados. Otro informe sostiene que el máximo de trabajo remoto (índice ITR) en CABA es de 32,7% y en PBA del 28,4% (Red ISPA, 2020).

5. Según lo expresa el informe “gran parte de las ocupaciones teletrabajables de sectores habilitados fueron realizadas de manera remota durante los últimos meses (tal como sucede en algunos casos en el sector de la salud o en la administración pública). De manera contraria, a lo largo del análisis, la no habilitación también se encuentra atravesada por el criterio de la potencialidad de realizar teletrabajo, como es el caso del sector de enseñanza, entre otros” (Goren, 2021a: 50).

Por el otro, en el extremo opuesto se reconocen aquellos trabajadores que, tal como señala Zunino Singh (2020), dependen de la economía diaria y de moverse físicamente para garantizarse un ingreso mínimo de subsistencia. Asimismo, son muchas veces quienes sostienen la (in)movilidad de otros, facilitando la circulación de los bienes necesarios y garantizando el funcionamiento de la infraestructura de (in)movilidad. Las situaciones de informalidad y precariedad laboral se dan en mayor medida en este grupo que, por su parte, tiene una relación funcional sistémica con el mercado formal y con la maximización de ganancias de las empresas (Neffa, 2010).

En función de lo expuesto, es posible señalar que la pandemia trajo situaciones de coyuntura que agudizaron los problemas preexistentes asociados a las heterogeneidades estructurales del mundo del trabajo (Chávez Molina y Molina Derteano, 2020). A continuación se propone una mirada al respecto, considerando al GBA en perspectiva geográfica y comparada, y tomando la (in)movilidad como clave de análisis de la heterogeneidad laboral y la desigualdad urbana frente a la emergencia sanitaria.

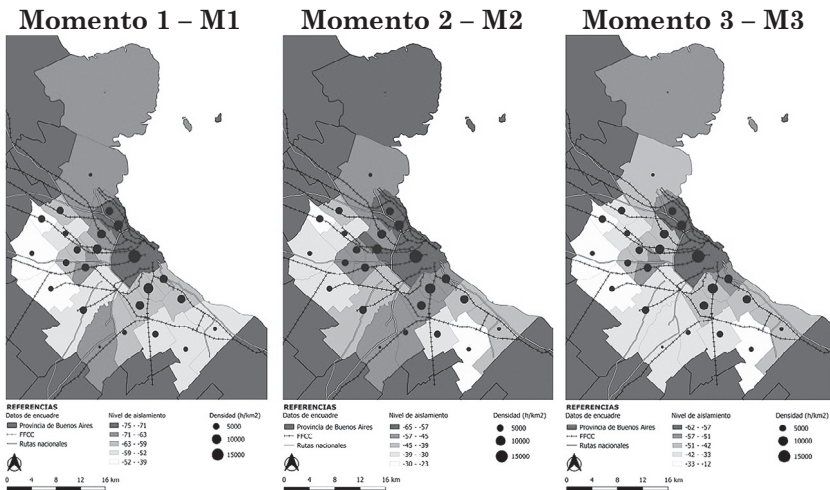
RESULTADOS

ALGUNAS PAUTAS GENERALES DE LA (IN)MOVILIDAD DEL GBA FRENTE AL COVID-19

Una mirada a las pautas de (in)movilidad según municipio (Figura 1) pone de manifiesto la influencia de las dimensiones territoriales, particularmente de las jerarquías urbanas y de la densidad poblacional (que siguen la lógica concéntrica), y de los ejes de desplazamiento

interjurisdiccional, ya que fueron éstos los aspectos más considerados al momento de pensar medidas de contención de la circulación.

Figura 1. Variaciones de la movilidad urbana durante el ASPO según jurisdicción del GBA según fechas escogidas.



Fuente: elaboración propia en base a datos de GranData (2020), INDEC (2010) y Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires.

Nota: la cartografía se expresa en desvío estándar respecto a la media para cada fecha (23 de mayo, 9 de abril y 9 de septiembre), considerando los porcentajes de reducción de la movilidad sobre el día base (11 de marzo de 2020).

En primer lugar, se destacan las restricciones a la movilidad interjurisdiccional y al uso del transporte público, habilitado oportunamente solo para las personas afectadas a la realización de las actividades esenciales. Incluso, tras la salida del ASPO el 6 de noviembre, comenzó a autorizarse la circulación en automóvil particular, pero el transporte público continuó restringido para aquellos trabajadores esenciales. En concordancia, la Figura 1 permite corroborar que los municipios más articulados al área central a partir de líneas férreas observan la mayor reducción de la movilidad urbana. Esto se observa, con variaciones de intensidad, en las tres fechas analizadas: 25 de marzo, 10 de junio y 9 de septiembre.

En segundo lugar, también corresponde atender a la configuración demográfica. Cabe señalar que la densidad poblacional por municipio sigue linealmente la distribución anular según coronas, siendo las áreas más alejadas de CABA las que observan los niveles más bajos en cuanto a cantidad de habitantes por km². Sin embargo, la dinámica de la circulación en el GBA está particularmente definida por su condición de sistema urbano (Abba, 2013; Abba et. al, 2015). En tanto, por encima de la movilidad interna de los propios municipios, son las principales áreas urbanas y centralidades, junto con los desplazamientos interurbanos, los que condicionan la movilidad de la metrópoli. Frente a ello, no fueron precisamente los municipios con menor densidad los que directamente más aumentaron su movilidad a lo largo del tiempo (hay un comportamiento en este sentido, pero no es lineal).

En esta línea de reflexiones, es posible identificar algunos patrones de aislamiento –o de (in)movilidad– que permanecieron estables en los tres momentos analizados. Existe un núcleo duro de jurisdiccio-

nes con los niveles más altos de aislamiento, densidad poblacional y que se encuentran conectados por vías de circulación de importante jerarquía: CABA, Vicente López y San Isidro. Hacia la periferia en sentido noroeste, la zona conformada por los partidos de José C. Paz, Moreno y Merlo también da cuenta de un comportamiento sostenido en el tiempo, pero que en este caso es inverso y refiere a los niveles más bajos de aislamiento (especialmente en José C. Paz), registra densidad poblacional baja, y menor incidencia del transporte público. Por su parte, el resto de las áreas, en particular el corredor sur y sudoeste, registraron un comportamiento más variado.

LA (IN)MOVILIDAD DEL GBA SEGÚN CONDICIÓN Y RAMA DE ACTIVIDAD

Frente a las limitaciones de la Encuesta Permanente de Hogares (EPH) para acceder a información sobre condición de actividad y tipo de empleo a nivel municipal, optamos por trabajar con el indicador del Producto Bruto,⁶ ya que refleja la actividad económica de las unidades productivas ubicadas en el territorio de referencia. Recibe la denominación de Producto Bruto Interno (PBI) cuando es generado por factores productivos residentes dentro de las fronteras de un

6. El Producto Bruto se corresponde con el Valor Agregado Bruto, que es el valor de los bienes y servicios finales producidos en dicho territorio en un año. La diferencia entre ambos radica en que, mientras que el valor agregado es una asignación de egreso (pago al trabajo, tierra y capital), el Producto Bruto es una fuente de ingreso (entradas por ventas del producto). Las actividades se organizan en dieciséis rubros: industria manufacturera; servicios inmobiliarios, empresariales y de alquiler; comercio por mayor, por menor y de reparaciones; transporte, almacenamiento y comunicaciones; agricultura, ganadería, caza y silvicultura; administración pública, defensa, seguridad social; construcción; enseñanza; servicios comunitarios, sociales y personales; servicios sociales y de salud; actividades vinculadas a la provisión de energía eléctrica, gas y agua; intermediación financiera y otros servicios financieros; hoteles y restaurantes; hogares privados que contratan personal doméstico; pesca y servicios conexos; explotación de minas y canteras.

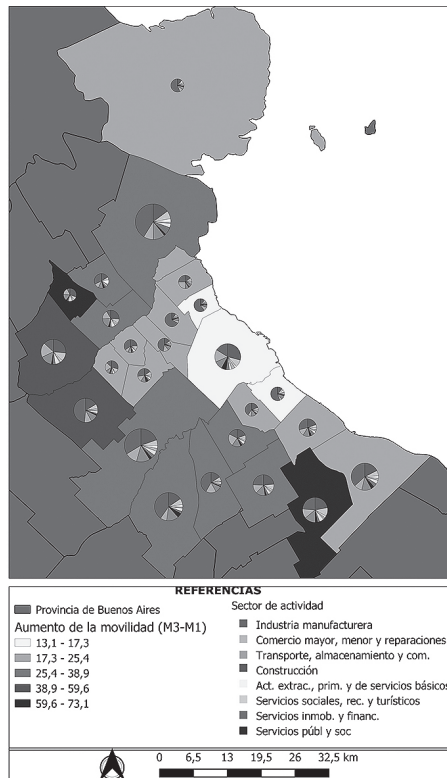
país; y de Producto Bruto Geográfico (PBG), si está referido a una jurisdicción política subnacional (región, provincia o municipio). El último dato oficial consignado para cada uno de los municipios data del año 2004, cuando se realizó el último Censo Económico Nacional del que se publicaron resultados, que constituye la principal fuente de información para su cálculo. Si bien posee un nivel de desactualización considerable, esto no conlleva un impedimento para su uso dado que lo que interesa a los fines del presente estudio es la distribución de las actividades al interior de los municipios (su estructura productiva en términos de perfiles dominantes).

La Figura 2 sintetiza un análisis comparado del desempeño de la (in)movilidad durante el período de estudio y de las principales actividades según municipio. Inicialmente, se reconoce un mapa temático con los niveles de incremento de la movilidad registrados entre el 25 de marzo y el 9 de septiembre. En segundo lugar, se solapan gráficos de torta con la distribución de las 16 actividades del PBG para cada municipio que son, a su vez, reorganizadas y sintetizadas en sus categorías para simplificar su lectura.⁷ Asimismo, en este análisis también se incluye el Cuadro 1, que precisa la articulación del desempeño de la (in)movilidad con las actividades según rama y sector

7. Algunas actividades fueron reagrupadas. “Actividades extractivas, primarias y de servicios básicos” comprende a la agricultura, ganadería, caza y silvicultura; la pesca y servicios conexos; la explotación de minas y canteras y la prestación de servicios públicos vinculados con la provisión de electricidad, agua y gas. “Servicios sociales, recreativos y turísticos” incluye los servicios comunitarios, sociales y personales; la actividad de hoteles y restaurantes; y los servicios de hogares que contraten personal doméstico. “Servicios inmobiliarios y financieros” abarca servicios inmobiliarios, empresariales, alquileres y actividades de intermediación financiera y otros. “Servicios públicos y sociales” refiere a las prestaciones de la administración pública, defensa, seguridad social, a enseñanza y a servicios de salud y otros sociales afines.

del PBG y, además, incluye algunas variables relacionadas con la dimensión de las condiciones de empleo y ocupación de la población.

Figura 2. Desempeño de la (in)movilidad y rama de actividad del PBG en GBA.



Fuente: elaboración propia en base a datos sobre movilidad urbana de GranData (2020) y sobre actividades del PBG, en base a datos de 2004, de IESCODE-UNPAZ (2020).

Cuadro 1. Desempeño de la (in)movilidad, rama y sector de actividad según PBG y condiciones socioproductivas en jurisdicciones de GBA.

| Partidos | M1 25/3/2020 | M2 10/6/2020 | M3 9/9/2020 | M1 - M3 (%) | Ind. manuf. | Com mov., men. y repar. | Transp., almac. y comunic. | Extract, prim. y de serv. básicos | Constr. Servicios | Dens. del empl. formal | Desocup. | Univers. No usa comp. |
|-----------------------|-----------------|-----------------|----------------|----------------|----------------|-------------------------------|----------------------------------|--|-------------------|------------------------------|----------|--------------------------|
| Gral. San Martín | -63 | -46 | -47 | 25.40 | 66.48 | 6.91 | 5.88 | 1.76 | 1.03 | 17.94 | 3.82 | 3.78 |
| Vicente López | -75 | -65 | -62 | 17.33 | 60.24 | 9.56 | 5.74 | 1.71 | 2.92 | 19.8 | 2.96 | 14.92 |
| San Fernando | -67 | -57 | -51 | 23.88 | 56.02 | 8.03 | 7.61 | 2.36 | 2.46 | 23.52 | 4.29 | 4.59 |
| Avellaneda | -61 | -51 | -53 | 13.11 | 55.02 | 5.99 | 9.17 | 4.81 | 2.53 | 22.47 | 4.24 | 4.49 |
| Merlo | -48 | -30 | -25 | 47.92 | 48.3 | 9.57 | 10.01 | 1.37 | 1.57 | 29.18 | 4.73 | 1.58 |
| Tres de Febrero | -61 | -65 | -48 | 21.31 | 47.29 | 12.99 | 10.54 | 2.39 | 1.37 | 25.44 | 3.78 | 4.53 |
| Esteban Echeverría | -59 | -45 | -39 | 33.90 | 42.59 | 16.64 | 10.52 | 1.8 | 3.11 | 27.34 | 5.02 | 2.70 |
| Tigre | -64 | -47 | -44 | 31.25 | 41.13 | 8.97 | 10.75 | 3.21 | 7.03 | 28.9 | 4.24 | 5.09 |
| Lanús | -61 | -48 | -46 | 24.59 | 40.64 | 8.55 | 12.11 | 2.85 | 2.3 | 33.25 | 4.28 | 3.98 |
| Ezeiza | -63 | -50 | -40 | 36.51 | 40.27 | 7.4 | 14 | 3.03 | 2.67 | 32.61 | 4.91 | 1.64 |
| Berazategui | -55 | -41 | -42 | 23.64 | 36.75 | 9.65 | 11.51 | 3.24 | 4.38 | 34.45 | 5.22 | 2.68 |
| Hurlingham | -61 | -48 | -47 | 22.95 | 34.58 | 8.72 | 9.05 | 2.56 | 3.14 | 41.93 | 4.49 | 3.40 |
| La Matanza | -56 | -40 | -38 | 32.14 | 33.67 | 12 | 13.16 | 2.71 | 3.55 | 34.91 | 4.05 | 1.97 |
| Malvinas Argentina | -60 | -39 | -39 | 35.00 | 32.23 | 10.82 | 10.61 | 10.32 | 3.6 | 32.4 | 4.94 | 1.74 |
| Quilmes | -60 | -43 | -45 | 25.00 | 28.97 | 12.17 | 12.5 | 3.06 | 6.36 | 36.96 | 4.56 | 3.94 |
| Morón | -66 | -50 | -51 | 22.73 | 27.32 | 14.13 | 11.94 | 2.36 | 4.00 | 40.16 | 4.07 | 6.95 |
| San Isidro | -74 | -60 | -57 | 22.97 | 25.1 | 25 | 8.56 | 2.68 | 9.22 | 29.05 | 3.41 | 13.36 |
| Alte. Brown | -52 | -36 | -35 | 32.69 | 24.42 | 13.75 | 14.46 | 2.02 | 3.56 | 42.28 | 4.82 | 2.50 |
| Florencio Varela | -52 | -23 | -14 | 73.08 | 23.61 | 12.23 | 14.36 | 2.58 | 3 | 43.83 | 5.44 | 0.95 |
| Lomas de Zamora | -61 | -47 | -43 | 29.51 | 17.38 | 23 | 16 | 2.67 | 2.77 | 37.61 | 4.12 | 4.34 |
| CABA | -71 | -62 | -60 | 15.49 | 16.22 | 15.37 | 10.44 | 2.34 | 4.05 | 51.59 | 3.73 | 15.79 |
| Ituzaingó | -60 | -46 | -45 | 25.00 | 13.45 | 21 | 10.02 | 2.14 | 5.58 | 48.06 | 4.25 | 5.61 |
| Moreno | -47 | -30 | -19 | 59.57 | 13.15 | 19 | 15.44 | 2.38 | 3.3 | 46.97 | 5.36 | 5.20 |
| San Miguel | -54 | -36 | -33 | 38.89 | 8.55 | 17 | 20 | 2.59 | 3.27 | 49.06 | 4.18 | 3.88 |
| Jose C. Paz | -39 | -23 | -12 | 69.23 | 7.23 | 16.83 | 16.21 | 1.98 | 3.25 | 54.79 | 4.83 | 1.11 |

Fuente: elaboración propia en base a datos sobre movilidad urbana de GranData (2020); sobre actividades del PBG, en base a datos del 2004, de IESCODE-UNPAZ (2020); sobre densidad del empleo formal del Instituto del Conurbano de la Universidad Nacional de General Sarmiento y de INDEC (2010).

Nota: las variaciones en la movilidad se expresan en porcentajes respecto de la media para cada fecha (23 de mayo, 9 de abril y 9 de septiembre), considerando los porcentajes de reducción de la movilidad sobre el día base (11 de marzo de 2020). “Servicios” engloba a los recreativos, sociales y turísticos, y a los inmobiliarios, financieros, públicos y sociales, que individualmente observan un comportamiento similar a la categoría agregada. La densidad de empleo formal se calcula dividiendo el número de personas con dicho atributo por la superficie del partido.

Como primera reflexión, se destaca una relación inversa entre la proporción de servicios y de industria manufacturera según municipio (Cuadro 2). Es así como, en este orden de intensidad, General San Martín, Vicente López, San Fernando y Avellaneda observan la mayor presencia de ingresos por industria manufacturera; e, inversamente, los niveles más bajos de ingresos por servicios. Paralelamente, José C. Paz, San Miguel, Moreno, Ituzaingó y CABA son jurisdicciones donde priman los servicios y que observan, inversamente, niveles marcadamente bajos de industria.

Salvo excepciones, como el caso de Merlo, la alta concentración de actividades vinculadas a la industria manufacturera se corresponde con altos niveles de acatamiento del ASPO. Más allá del tipo de actividad industrial que se desarrolle, y del carácter “esencial” de éstas, en términos generales se observan pautas de inmovilidad. Inversamente, esta relación no se da de manera tan clara en el caso de los municipios donde predominan los servicios, donde se identifican

mayores heterogeneidades en cuanto a los niveles de inmovilidad. Por ejemplo, CABA registra los niveles más elevados de inmovilidad que, a su vez, se sostienen a lo largo del ASPO. Por el contrario, municipios con alta concentración de actividades de servicios como San Miguel, Moreno y José C. Paz registran los mayores niveles de movilidad. Esto se relaciona con las características que observa el sector terciario en la economía de inserción mundial dependiente, como la ciudad metropolitana de Buenos Aires, y con el problema de la “terciarización espuria” (Márquez López y Pradilla, 2015). En nuestras ciudades, una de las características más importantes del sector terciario como generador de empleo es su diversidad en cuanto al nivel de instrucción, estabilidad laboral y remuneración. Producto de esto, la tendencia hacia la terciarización implica una segmentación cada vez mayor del mercado laboral, dando lugar a grupos bien diferenciados en función de su nivel de instrucción, su seguridad laboral y su condición de empleo. Crecen en importancia los grupos de trabajadores altamente calificados con empleos formales y, junto a éstos, los empleos precarios e informales. Bajo este señalamiento, en los escenarios locales, la terciarización estaría respondiendo menos al desarrollo de las “funciones de comando” propias de las ciudades globales (Sassen, 2001), y más al crecimiento de la sobrepoblación relativa en las ciudades con actividades de subsistencia afines al sector terciario (como “changas”), lo cual lleva a una terciarización espuria. Queda entonces abierto otro eje de interrogación, vinculado a la incidencia fundamental que parece tener la informalidad y precariedad laboral en las posibilidades de (in)movilidad.

Por su parte, la distribución de las actividades comerciales y de transporte y comunicación, específicas del sector terciario, observan

un comportamiento similar a los servicios, aunque con cierta heterogeneidad. Es interesante entonces advertir comparadamente sobre el desempeño de dos municipios que observan niveles elevados de ingresos vinculados a la actividad comercial y que cuentan con centralidades tradicionales importantes: San Isidro y Lomas de Zamora. San Isidro, con niveles similares entre comercio, industria y servicios (de 25,1%; 25% y 29,05% respectivamente), logró reducir de manera considerable su movilidad al inicio de la cuarentena –M1– en un 74%. Posteriormente, fue aumentando su circulación interna, incrementándose en casi 23% al M3. En el segundo caso, Florencio Varela registra menor proporción de actividad industrial que comercial, y mayor peso del resto de los servicios (17,38%; 23% y 37,61%, respectivamente). En este municipio el nivel de aislamiento, del 61%, fue menor que en San Isidro y se sostuvo menos (ya que creció más del 29% entre M1 y M3). Por supuesto que este desempeño no puede considerarse de manera aislada y debe ser complementado en su lectura con las diferentes dimensiones sociales y territoriales ya presentadas. La Figura 2 incorpora la dimensión geográfica desde la cartografía y habilita reconocer que, más allá de las composiciones del PBI, opera la incidencia de la estructura socioterritorial en el desempeño del aislamiento. El corredor costero del Río de la Plata observa los menores incrementos de la movilidad en los períodos estudiados (M1 a M3); del mismo modo que los municipios de la periferia muestran los mayores incrementos.

El GBA concentra al sector industrial dentro de la estructura productiva de la provincia de Buenos Aires, y por ello observa niveles de densidad poblacional elevados. Es de esperar entonces que la incidencia del COVID-19 y su capacidad de propagación sea más perjudi-

cial en esos partidos que concentran densidad y, como sostienen Ló-dola y Picón (2020), el virus genere un efecto plutocrático afectando en mayor medida a los municipios económicamente más importantes, siendo éstos los que deben acatar con mayor eficacia las medidas de aislamiento. No obstante, también es correcto pensar, tal como se viene sosteniendo a partir de los hallazgos, que la (in)movilidad constatada en estos municipios existe también porque efectivamente puede garantizarse. Parece entonces pertinente incorporar un último aspecto a considerar, vinculado a las condiciones de empleo y ocupación de la población que se presentan en el Cuadro 2. Aquí es posible identificar con claridad la relación existente entre el desempeño de la (in)movilidad y la densidad formal del empleo y la desocupación. Es, asimismo, vinculante con la proporción de población con nivel de estudios universitario completo e, inversamente, con el uso de computadora (variables que reflejan habilidades y nivel de instrucción de la población trabajadora). Es decir, los municipios con población mayormente empleada y en empleos formales y con mayor mano de obra calificada, son los que observan un mejor desempeño frente al cumplimiento de las medidas de aislamiento.

Es por lo tanto importante advertir que la reducción de la movilidad no implica necesaria y linealmente la reducción de la actividad económica. Y, frente a ello, los municipios con mejores condiciones sociales, económicas y educativas son los que observan trabajadores con mayor capacidad de reemplazar el vínculo presencial (cuando esto lo permite). La (in)movilidad exige el equipamiento e infraestructura de conexión (básico y fundamental), pero también son necesarios otros atributos inmateriales tanto del trabajador, a partir de sus habilidades informáticas, como de las unidades económicas, mediante

una cultura organizacional diferente y una orientación hacia resultados, con métricas de avance y rendimiento (Albrieu, 2020). Estos aspectos ponen al desnudo las desigualdades previas que atraviesan y condicionan de fondo la capacidad de respuesta a las medidas de control de la circulación de población, capital y mercancías frente al COVID-19.

LA (IN)MOVILIDAD DEL GBA SEGÚN CONDICIONES SOCIOHABITACIONALES

La mirada a la (in)movilidad según las características del empleo y atendiendo a los principales rasgos territoriales (como densidad y vías de circulación) no termina, sin embargo, de explicar con claridad la evolución del GBA durante el ASPO. Por último, un avance en el análisis incorporando datos sociohabitacionales con base a los relevamientos del Censo Nacional de Población, Hogar y Vivienda del 2010, permite confirmar estadísticamente que solo los municipios con las mejores condiciones sociales, económicas y habitacionales han podido responder con eficacia al aislamiento y han logrado sostenerlo en el tiempo.

El Cuadro 2 que se presenta a continuación permite ver, conjuntamente y según municipio, los niveles de reducción de la movilidad para las fechas estimadas –M1, M2 y M3–; los cambios en el nivel de (in)movilidad entre el M1 y M3; los principales indicadores de pobreza en base al Índice de Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI); las características de la vivienda; la dotación de infraestructura sanitaria; variables que permiten aproximar ciertos rasgos socioeducativos como el porcentaje de población con nivel de estudios de universitario completo y la disponibilidad de computadora en el hogar.

Cuadro 2 . Desempeño de la (in)movilidad y condiciones sociohabitacionales según municipio de GBA.

| | M1 25/3/2020 | M2 10/6/2020 | M3 9/9/2020 | M1 pub.a M3 (%) | Sin trans. pub.a 300 mts | NBIviv. | NBI cond. sanit. | NBI hacin. | NBI escolar | NBI cap. subs. | Viv. insuf. | Aqua fuera del terreno | Aqua fuera del terreno | Univ. compi. comput. | No usa del comput. | Densidad (hab/ km ²) |
|-----------------------|-----------------|-----------------|----------------|-----------------------|--------------------------------------|---------|------------------------|---------------|----------------|-------------------|----------------|---------------------------------|---------------------------------|----------------------------|--------------------------|--|
| Avellaneda | -61 | -51 | -53 | 13,11 | 3,72 | 2,53 | 1,27 | 2,19 | 0,30 | 0,33 | 8,38 | 0,42 | 0,42 | 4,49 | 39,01 | 6530 |
| CABA | -71 | -62 | -60 | 15,49 | 1,54 | 4,41 | 0,86 | 1,53 | 0,14 | 0,09 | 4,03 | 2,12 | 0,10 | 15,79 | 26,07 | 14216 |
| Vicente López | -75 | -65 | -62 | 17,33 | 2,43 | 1,59 | 0,43 | 0,71 | 0,07 | 0,05 | 2,44 | 0,12 | 0,06 | 14,92 | 24,81 | 7978 |
| Trés de Febrero | -61 | -65 | -48 | 21,31 | 3,34 | 1,80 | 0,77 | 1,89 | 0,26 | 0,20 | 5,66 | 2,63 | 0,32 | 4,53 | 37,46 | 7901 |
| Hurlingham | -66 | -50 | -51 | 22,73 | 1,95 | 1,44 | 0,81 | 1,30 | 0,18 | 0,17 | 5,39 | 2,86 | 0,25 | 6,95 | 34,73 | 5769 |
| Morón | -61 | -48 | -47 | 22,95 | 4,08 | 2,22 | 1,62 | 2,89 | 0,30 | 0,32 | 11,24 | 6,49 | 0,82 | 3,40 | 41,41 | 5115 |
| San Isidro | -74 | -60 | -57 | 22,97 | 3,26 | 1,42 | 0,71 | 1,55 | 0,19 | 0,18 | 4,02 | 1,46 | 0,13 | 3,36 | 27,65 | 5694 |
| Berazategui | -55 | -41 | -42 | 23,64 | 9,42 | 4,45 | 2,31 | 4,60 | 0,31 | 0,53 | 14,61 | 6,47 | 0,55 | 2,68 | 44,94 | 1467 |
| San Fernando | -67 | -57 | -51 | 23,88 | 6,61 | 3,20 | 1,87 | 4,02 | 0,32 | 0,38 | 11,08 | 4,69 | 0,57 | 4,59 | 39,92 | 186 |
| Mercedes | -61 | -48 | -46 | 24,59 | 1,80 | 1,49 | 1,17 | 2,40 | 0,28 | 0,29 | 8,94 | 3,58 | 0,33 | 3,98 | 41,76 | 9499 |
| Huizunao | -60 | -46 | -45 | 25,00 | 3,78 | 2,06 | 0,95 | 2,02 | 0,25 | 0,21 | 9,02 | 5,23 | 0,61 | 5,61 | 35,93 | 4389 |
| Quilmes | -60 | -43 | -45 | 25,00 | 6,53 | 3,96 | 2,34 | 3,85 | 0,34 | 0,47 | 16,03 | 6,73 | 0,80 | 3,94 | 45,24 | 6372 |
| Gral.San Martín | -63 | -46 | -47 | 25,40 | 6,93 | 2,91 | 1,14 | 2,98 | 0,32 | 0,29 | 9,54 | 4,02 | 0,51 | 3,78 | 40,50 | 7430 |
| Lomas de Zamora | -61 | -47 | -43 | 29,51 | 4,08 | 2,90 | 2,71 | 4,06 | 0,39 | 0,49 | 18,90 | 9,88 | 1,24 | 4,34 | 47,35 | 7059 |
| Tigre | -64 | -47 | -44 | 31,25 | 11,65 | 5,26 | 2,55 | 4,34 | 0,39 | 0,48 | 17,97 | 9,51 | 1,46 | 5,09 | 41,04 | 1237 |
| La Matanza | -56 | -40 | -38 | 32,14 | 8,72 | 5,32 | 2,46 | 5,01 | 0,57 | 0,56 | 23,32 | 13,68 | 1,91 | 1,97 | 49,55 | 5394 |
| Alto Brown | -52 | -35 | -35 | 32,69 | 7,79 | 4,53 | 2,61 | 4,37 | 0,45 | 0,66 | 21,84 | 12,85 | 2,13 | 2,50 | 46,55 | 4275 |
| Echeverría | -59 | -45 | -39 | 33,90 | 7,88 | 3,37 | 2,70 | 5,32 | 0,46 | 0,58 | 24,15 | 13,68 | 2,32 | 2,70 | 47,69 | 2503 |
| Malvinas Argentina | -60 | -39 | -39 | 35,00 | 10,91 | 4,70 | 3,07 | 5,20 | 0,50 | 0,58 | 24,92 | 15,16 | 1,84 | 1,74 | 47,09 | 5110 |
| Ezeiza | -53 | -50 | -40 | 36,51 | 15,60 | 5,43 | 2,67 | 7,26 | 0,68 | 0,75 | 34,44 | 22,79 | 4,07 | 1,64 | 49,52 | 691 |
| San Miguel | -54 | -36 | -33 | 38,89 | 5,88 | 3,08 | 1,76 | 3,80 | 0,40 | 0,48 | 19,74 | 11,62 | 1,67 | 3,88 | 42,72 | 3336 |
| Merlo | -48 | -30 | -25 | 47,92 | 7,46 | 4,58 | 2,30 | 5,37 | 0,48 | 0,62 | 27,20 | 16,02 | 2,02 | 1,58 | 51,42 | 3053 |
| Moreno | -47 | -30 | -19 | 59,57 | 11,83 | 5,19 | 2,43 | 6,46 | 0,63 | 0,71 | 31,40 | 17,89 | 3,75 | 1,72 | 52,53 | 2431 |
| Jose C. Paz | -39 | -23 | -12 | 69,23 | 9,88 | 4,30 | 3,54 | 5,88 | 0,65 | 0,86 | 32,93 | 20,39 | 3,72 | 1,11 | 54,70 | 5303 |
| Jurgenio Yarabá | -52 | -23 | -14 | 73,08 | 13,67 | 8,03 | 3,58 | 7,33 | 0,68 | 0,95 | 32,58 | 18,07 | 2,30 | 0,95 | 53,86 | 2243 |

Fuente: elaboración propia en base a datos sobre movilidad urbana de GranData (2020) y del INDEC (2010).

Nota: las variaciones en la movilidad se expresan en porcentajes respecto de la media para cada fecha (23 de mayo, 9 de abril y 9 de septiembre), considerando los porcentajes de reducción de la movilidad sobre el día base (11 de marzo de 2020).

De esta lectura conjunta se observan dos situaciones polares y un gradiente intermedio. En primer lugar, se destaca el conjunto de municipios que registra los mayores porcentajes de reducción de la movilidad (M1, M2 y M3), y que además sostienen la inmovilidad durante el período de estudio (M1-M3%). Estos se corresponden con la cuña de riqueza del noreste del GBA: CABA, Vicente López, Tres de Febrero y San Fernando. A su vez, son los municipios que registran los niveles más bajos en NBI (en todas sus dimensiones) y que tiene las mejores condiciones educativas y de acceso a computadora. Evidenciando similar correlación pero con menor intensidad, también pueden incluirse en este grupo a algunos de los municipios de la primera corona, como Avellaneda, Morón y Hurlingham. Nuevamente resulta interesante articular esta mirada con el nivel de densidad poblacional, ya que en este grupo de municipios más favorecidos se concentran las mayores densidades. Como segundo grupo, es posible identificar a los municipios que han reducido en menor medida su movilidad y que, a su vez, observan las condiciones sociohabitacionales más desfavorables y densidad poblacional baja: Florencio Varela, José C. Paz, Merlo y Moreno. Finalmente, hay un tercer agrupamiento de municipios que observaron un desempeño intermedio en cuanto a reducción de la movilidad, y que encierran situaciones sociohabitacionales heterogéneas entre sí, pero que en general corresponden a niveles medios: Quilmes, Tigre, Lomas de Zamora, Esteban Echeverría y Almirante Brown.

CONCLUSIONES

Las reflexiones iniciales sobre la pandemia desde los enfoques epidemiológicos se orientaron a enfatizar en los problemas derivados de la

densidad poblacional presente en las ciudades, en su aglomeración y en las múltiples instancias de intercambio e interacción social que estarían representando mayor riesgo de contagio. En efecto, las medidas de restricción de la movilidad estuvieron mayormente orientadas en ese sentido y fueron los municipios de las áreas centrales y afines los más afectados por el ASPO. No obstante, los resultados alcanzados pusieron en evidencia que entender el aislamiento como una posibilidad, posibilidad de (in)movilidad, también permite ver que en un contexto en el que las restricciones a la circulación eran iguales para todos los municipios, los que pudieron respetarlas son los que cuentan con mejores condiciones socioeconómicas y laborales. En efecto, esos municipios son también los que observan niveles de densidad poblacional mayores. Quedó así manifestada la relación entre la capacidad de sostener el aislamiento como respuesta sanitaria y las problemáticas derivadas de la desigualdad urbana y socioeconómica de la población, más que de los problemas de densidad o compacidad de la ciudad.

También es necesario advertir las complejidades de entender el aislamiento como (in)movilidad y, en ese sentido, como posibilidad. Comprender al GBA como un sistema urbano permite ver también que los municipios donde la movilidad urbana es mayormente posibilitada por el uso del transporte público, son los que se ven más impactados frente al ASPO. Considerando que las restricciones en este tipo de medios de transporte continuaron en contexto de Distanciamiento Social, Preventivo y Obligatorio (DISPO), también lleva a entender los mapas presentados de un modo diferente: expresaron también la limitación de la circulación interjurisdiccional derivada de las restricciones al uso de los sistemas guiados de transporte pú-

blico. En el mismo sentido, pueden estar dando cuenta del aumento de la movilidad interna a escala barrial, que se explica por la realización de las estrategias de “changueo” en contextos de informalidad y precariedad laboral.

La incorporación de las dimensiones económicas vinculadas al tipo de actividad o perfil productivo de cada municipio funcionó sobre todo como variable de control. Aún con las deficiencias ya señaladas para medir y reflejar la actividad laboral de las personas, quedó demostrado que la (in)movilidad en los municipios, con independencia del predominio de los tejidos industriales, comerciales o de servicios, estuvo particularmente condicionada por la calidad del empleo. Los mayores niveles de aislamiento en los municipios de predominio industrial se explican, sobre todo, por el alto nivel de formalidad del sector. Muchas de las actividades industriales comenzaron a ser incluidas entre las exceptuadas por el ASPO y, a su vez, muchas de estas lograron refuncionalizar sus estructuras orgánico-funcionales para continuar operando con nuevos protocolos y formas de teletrabajo. También tuvieron la ayuda del Estado para el pago de salarios de trabajadores (in)movilizados. Es necesario profundizar los estudios en este sentido, pero es válido afirmar que las limitaciones a la movilidad en este sector no implicaron directamente un cese de actividades.

Finalmente, este estudio también abre nuevos interrogantes para identificar algunas tendencias en las formas de empleo y movilidad en el contexto pospandemia; así como también los desafíos y oportunidades que representan para la gestión metropolitana. Además, la dimensión geográfica aportó una faceta significativa para orientar y precisar las políticas de compensación económica, identificando a los municipios más afectados por la pandemia.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Abba, A. P. (2013). El fuego fatuo del emergente periurbio y luces del atardecer suburbano, patrones urbanísticos y movilidad. En M. Cerasoli (ed.), *Libro de Actas del 9º Congreso “Ciudad y Territorio Virtual”* (pp. 1388-1404). Roma: Roma Tre-Press.
- Abba, A. P.; Goicoechea, M. E.; Furlong, L.; Susini, S. y Laborda, M. (2015). El mapa social de la región metropolitana de Buenos Aires en 2010: una caracterización de la estructura socio-territorial y una mirada a las transformaciones recientes a partir de los mapas sociales. En S. Vidal-Koppmann (comp.). *Metrópolis en mutación*. Buenos Aires: Café de las Ciudades.
- Albrieu, R. (2020). *Evaluando las oportunidades y los límites del teletrabajo en Argentina en tiempos del COVID-19*. Recuperado de <https://www.cippec.org/wp-content/uploads/2020/04/Albrieu-abril-2020-Oportunidades-y-limites-del-teletrabajo-en-Argentin....pdf>
- Argentina, Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (2010). Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas. Año 2010. Recuperado de <https://redatam.indec.gov.ar/argbin/RpWebEngine.exe/PortalAction>
- Argentina, Poder Ejecutivo Nacional. Decreto de Necesidad y Urgencia N°297 (2020). Recuperado de <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/decreto-297-2020-335741>
- Beccaria, L. y Maurizio, R. (24 de abril de 2020). Los impactos inmediatos de la pandemia: cuando la diferencia es entre quienes continúan percibiendo ingresos y quienes lo perdieron. *Alquimias económicas*. Recuperado de <https://alquimiaseconomicas.com/2020/04/24/los-impactos-inmediatos-de-la-pandemia-cuando-la-diferencia-es-entre-quienes-continuan-perciendo-ingresos-y-quienes-lo-perdieron/>

- Chávez Molina, E. y Molina Derteano, P. (2020). Una Salida con forma de “V”. *Revista Anfibia*. Recuperado de <https://revistaanfibia.com/ensayo/una-salida-forma-v/>
- CIPPEC (2020). *Políticas públicas para pensar el sendero laboral hacia la nueva normalidad post- COVID 19*. Recuperado de <https://www.cippec.org/publicacion/politicas-publicas-para-pensar-el-sendero-laboral-hacia-la-nueva-normalidad-post-covid-19/>
- Fernández Álvarez, M. I.; Laurens, M. P.; Pacífico, F.; Pederiva, C.; Señorans, D.; Sorroche, S. y Stefanetti, C. (2020). *La economía popular durante la cuarentena. Relevamiento realizado en el marco del proyecto monitor laboral Covid-19*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: CITRA- UMET.
- Goren, N. (coord.), (2021a). *Informe 1. La situación de los/as trabajadores/as ocupados/as de la provincia de Buenos Aires ante las medidas de ASPO: primer trimestre de 2020*. José C. Paz: EDUNPAZ. Recuperado de <https://edunpaz.unpaz.edu.ar/OMP/index.php/edunpaz/catalog/book/56>
- (2021b). *Informe 2. La situación de los/as trabajadores/as ocupados/ de la Provincia de Buenos Aires ante las medidas de ASPO: segundo trimestre de 2020*. José C. Paz: EDUNPAZ.
- Goren, N. y Ferrón, G. (comp.) (2020) *Desigualdades en el marco de la pandemia. Universidad y territorio*. José C. Paz: EDUNPAZ.
- Gran Data (2020). *Gran Data COVID-19 mapa para Latinoamérica*. Recuperado de <https://covid.grandata.com>
- Gutiérrez, A. (2012). ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re)construir las definiciones básicas del campo del transporte. *Revista Bitácora Urbano Territorial* 21(2), 61-74.
- Instituto de Estudios Sociales en Contextos de Desigualdades (IESCODE) (2020). *Covid 19. Trabajo, género y desigualdades en la Provincia de Buenos Aires*. José C. Paz: UNPAZ. Recuperado de <https://www.unpaz.edu.ar/informes-covid-genero-y-trabajo/sectores-de-actividad>

- Katzman, R. (1999). *Activos y estructuras de oportunidades. Estudios sobre las raíces de la vulnerabilidad en Uruguay*. Montevideo: CEPAL.
- Lódola, A., Brigo, R. y Morra, F. (2010). *Economía de los Gobiernos Municipales. Teoría y aplicaciones a la Argentina. Producción en la Provincia de Buenos Aires*. (Informe PICT 799/2007). Serie Documentos de Trabajo N° 98. Departamento de Economía de la Facultad de Ciencias Económicas – Universidad Nacional de La Plata. Recuperado de <http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/45923>
- Lódola, A. y Picon, N. (2020). COVID-19 y estructura productiva: sus efectos sobre el partido de La Plata. *Revista Econo*, (20)10, 8-12.
- Márquez López, L. y Pradilla, E. (2015). *Los territorios latinoamericanos en la mundialización del capital*. II Seminario Internacional La fase actual del capitalismo y la urbanización en América Latina: lo general y lo particular. Escuela de Planeación Urbano-Regional, Facultad de Arquitectura, Universidad Nacional de Colombia. Medellín. Recuperado de <http://www.relateur.org/Uploads/Lisett%20Marquez%20Lopez,%20Emilio%20Pradilla%20Cobos.pdf>
- Méndez Gutiérrez del Valle, R. (2020). *Sitiados por la pandemia. Del colapso a la reconstrucción: apuntes geográficos*. Madrid: REVIVES.
- Neffa, J. C. (comp.). (2010). *La corrosión del trabajo*. Buenos Aires: CEILPIETTE / CONICET.
- Red ISPA (2020). *La Argentina frente al COVID-19: desde las respuestas inmediatas hacia una estrategia de desarrollo de capacidades*. Recuperado de https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/informe_red_ispa_v12.pdf
- Rodríguez Vignoli, J. (2001). *Vulnerabilidad y grupos vulnerables: un marco de referencia conceptual mirando a los jóvenes*. Santiago de Chile: CELADE- CEPAL.
- Sassen, S. ([1991] 2001). *La ciudad global*. New York, Londres, Tokio. Buenos Aires: EUDEBA.

- Universidad Nacional de General Sarmiento (2020). Mapa del Observatorio del Conurbano. Recuperado de <https://www.arcgis.com/home/webmap/viewer.html?useExisting=1>
- Vidal-Koppmann, S. (coord.) (2021). *Metrópolis en la encrucijada. Nuevas amenazas, debilidades estructurales y oportunidades pospandemia*. Buenos Aires: IMHICIHU – CONICET.
- Zunino Singh, D. (2020). Virus y Movilidad. Charlas sobre Espacio y Cultura. *Revista Bifurcaciones*. Recuperado de <https://youtu.be/DiEoBzDbLzw>