

Movilidad laboral y estrategias de arraigo rural

JESÚS OLIVA SERRANO (*)

1. DIVERSIDAD Y MOVILIDAD. LAS ENCRUCIJADAS DEL MUNDO RURAL

1.1. La movilidad como paradigma de la modernidad

Para continuar en su arraigo local, más de la mitad de los residentes en el conjunto formado por los municipios de menos de 10.000 habitantes en España se trasladan rutinariamente al trabajo en otro municipio. Esta condición se generaliza de manera especial en ciertos grupos locales y diferentes paisajes económicos y sociales. Como fenómeno social, y como estrategia residencial y laboral, aparece más generalizada en las áreas industrializadas, las que se configuran bajo la dinámica de las grandes regiones metropolitanas, en aquellas económicamente más dinámicas, etc. Pero también en otros entornos más ruralizados, donde se convierte en un recurso imprescindible para habitarlos, como en los hábitats dispersos (donde el municipio se compone de pedanías y barrios segregados) y las áreas más orientadas sobre una función residencial. Algunas ocupaciones predominantes en las estructuras ocupacionales rurales tienen un carácter itinerante (construcción, transportes, recolectores agrarios, instaladores,...) pero, en general, son también muy numerosas las prácticas sociales cotidianas de los residentes rurales (en relación con el consumo, la formación, el ocio, etc.) que se ven sometidas a este continuo movimiento (entre la zona de residencia y la escuela, el instituto, los centros comerciales, etc., en los municipios vecinos, las cabe-

(*) *Departamento de Sociología. Universidad Pública de Navarra.*

- Revista Española de Estudios Agrosociales y Pesqueros, n.º 211, 2006 (143-187).

ceras comarcales y las capitales). La itinerancia es ya una forma intrínseca de la vida rural para muchos grupos sociales. De hecho, la automovilidad privada, la posibilidad de salir fuera del pueblo cuando se necesita, se ha convertido para ellos (jóvenes, mujeres, nuevos residentes, ...) en la condición estratégica que sustenta su arraigo rural.

Sin embargo, pese a la importancia adquirida por este fenómeno en las sociedades modernas, sus consecuencias y relaciones sociales han sido relativamente ignoradas por los estudiosos de las ciencias sociales. Con frecuencia, sus sentidos sociales (por ejemplo, en cuanto estrategia laboral) han sido interpretados de manera unívoca y simplificada. Se han descrito más a menudo sus manifestaciones inmediatas, pero no han sido exploradas otras relaciones (por ejemplo, su impacto sobre los procesos de desarrollo local). Y tampoco parece haber sido convenientemente analizada la movilidad en cuanto fenómeno socialmente producido y organizado. Es decir, atendiendo a las dimensiones ideológicas, económicas y políticas que entraña su regulación.

A pesar de esta falta de atención, a lo largo de nuestra historia reciente, la generalización de la movilidad fue vista como el fenómeno con el que parecía tomar forma la modernidad (Berman, 1980). Sobre este supuesto implícito actuaban tanto la planificación urbana moderna como la continua radicalización del proceso de individuación que privilegiaban la circulación del cuerpo individual (frente a las masas organizadas) y una movilidad que, para ser efectiva, debía hacerse progresivamente indiferente a los lugares y los otros (Sennett, 1994). En este sentido, la movilidad y la velocidad fueron fetichizadas como características de la utopía (urbana) moderna (la *velocitta* de los *futuristas* italianos). El *fordismo*, por otro lado, logró encarnar estas bases ideológicas y materiales en el automóvil (Marcuse, 1954; Morin, 1965) igual que esa misma ideología de la vida moderna se extiende hoy metafóricamente a las nuevas tecnologías nómadas de la comunicación, reiteradamente presentadas en asociación con el movimiento y la capacidad para comprimir los tiempos y espacios cotidianos. Nuestras representaciones de la movilidad encierran así también una poderosa ilusión sobre la capacidad del hombre para actuar y manipular su mundo cotidiano.

La movilidad incorporada a todas nuestras prácticas sociales nos convierte en unos *sedentarios nómadas* (Bericat, 1994) que rotan constantemente sobre los mismos nodos cotidianos dispersos (lugar de trabajo, residencia, el pueblo, de los familiares...). Esta omnipresencia

de la movilidad en nuestras relaciones, la aceptación de sus accidentes como un tributo necesario de la vida moderna, su dimensión política como recurso desigual y determinante de los entornos de oportunidades, la necesidad de regular de forma cada vez más compleja su ejercicio, etc., son todos ellos procesos que señalan el carácter medular y estructurante que ha adquirido en las sociedades contemporáneas. Buena muestra de ello es la importancia adquirida por la movilidad en las sociedades del último siglo es la reiteración con la que sus metáforas (el nómada, el peregrino, el turista,...) (Attali, 1990; Urry, 1990; Bauman, 1996), sus paisajes (autopistas, estaciones...) (Augè, 1992) y sus procesos (como la creciente *compresión espacio-temporal* señalada por Harvey –1989– o el poder globalizado sustentado por el *espacio de los flujos* que refiere Castells –1996–) han sido considerados por los estudiosos como la esencia de la radicalización de la experiencia moderna.

1.2. Paisajes, actores y estrategias sociales. Los heterogéneos futuros rurales

Durante mucho tiempo, la contraposición antitética de aquella modernidad móvil (y urbana) fue representada por la inercia y estabilidad del mundo rural (una balsa de aceite; el reservorio moral frente al torbellino social de la ciudad; la vida anclada por el trabajo agrario, el aislamiento geográfico-cultural y el peso de la tradición). Nada de esto, sin embargo, parece hoy propio ni característico del mundo rural en las sociedades postindustriales y *glocalizadas*. Nuestros pueblos se han convertido en escenarios donde confluyen nuevas tendencias residenciales y movimientos migratorios y, a las viejas orientaciones productivas de sus economías locales, se añaden ahora otras dinámicas (turísticas, medioambientales...), así como los desplazamientos cotidianos de buena parte de sus residentes o las oportunidades e incertidumbres del nuevo capitalismo global. Durante las últimas décadas del siglo pasado han tomado forma en ellos un variado elenco de actores sociales y, a través de todos estos procesos, el propio mundo rural se muestra como una realidad cada vez más compleja y sobre la que son llamados a intervenir de forma polivalente los poderes locales para la organización del bienestar o el desarrollo, la mediación social entre sus heterogéneos residentes o la interlocución con los diferentes niveles de las administraciones públicas.

El resultado de esta metamorfosis son unos *paisajes sociales* progresivamente diversificados que han segmentado la ruralidad como realidad social y que se muestran a sus residentes como entornos (demo-

gráficos, políticos y económicos) diferenciados frente a los cuales dirigen sus acciones, toman decisiones y elaboran sus estrategias (residenciales, laborales, familiares...). Por ejemplo, los paisajes de declive económico y social, envejecidos y masculinizados, que invitan a la emigración juvenil y femenina. O los escenarios de reconversión productiva (industrial, minera, pesquera, etc.) que trasladan la incertidumbre sobre el futuro a las nuevas generaciones. Pero también los paisajes residenciales que reciben la dispersión metropolitana. Aquellos beneficiados por súbitos procesos de desarrollo económico imperfecto que consagran a medio plazo en la zona otros procesos de desorganización social (abandono escolar, descualificación...). En otras ocasiones se presentan como economías de *monocultivo* sectorial donde la mayoría de las empresas (y puestos de trabajo) dependen de un mismo sector (turismo, madera, calzado, agroindustria...) y hacen así especialmente sensibles o vulnerables a estas localidades respecto a la evolución de mercados internacionales concretos.

Pero después de los procesos de desagrarización, desindustrialización, deslocalización productiva,... también han cambiado notablemente los actores que encontramos en estos escenarios. Poco tienen que ver ya con aquellos de las sociedades agrarias tradicionales ni con los más cercanos de las sociedades modernas industriales que describían los estudiosos rurales de los años del *desarrollismo*. Como actores sociales se presentan hoy absolutamente *descentrados*, carentes de los nítidos contornos que los diferenciaban en el pasado a partir de su relación con la producción. En otros trabajos hemos recurrido a etiquetas que nos permitieran capturar esta nueva diversidad de los residentes rurales. Por ejemplo, diferenciándolos a partir de su relación con la localidad, sobre el juego de la oposición entre *locales* y *nuevos residentes* (Camarero, 1995; Oliva y Camarero, 2002). Asociadas a esta distinción surgían también otros grupos (*hijos del pueblo*, *veraneantes*, etc.) con una expresión propia. Cuando considerábamos sus narrativas y estilos de vida todos ellos se presentan como portadores de diferentes recursos y capitales (económicos, relacionales, culturales...). A veces aparecen con posiciones enfrentadas respecto al uso y consumo de los recursos (agua, suelo, paisaje, patrimonio...) y los no recursos locales (ruido, contaminación, residuos, etc.), ante el ordenamiento y planificación del *escenario* local (planes de ordenación urbana, proyectos y promociones, etc.) o respecto a las políticas que regulan la vida municipal y sus representaciones del futuro. Según el contexto y la coyuntura, pueden presentarse más o menos *organizados* (representados por asociaciones –ciudadanas, ecologis-

tas, vecinales, profesionales, empresariales, etc.–), o bien encarnados ellos mismos como instituciones (ayuntamiento, administraciones –local, autonómica, estatal, europea, etc.–, sindicatos, partidos,...) y portando un discurso social identificable. Pero también aparecen numerosos grupos *no organizados* (jóvenes, mujeres, inmigrantes, trabajadores pendulares, etc.) y sin un discurso público que permanecen en un estado latente hasta que son activados y movilizados por determinadas situaciones.

El insistente interrogante que aflora cuando reflexionamos sobre estos procesos es cómo acabarán configurándose a medio plazo los heterogéneos *melting pot* rurales del futuro (su diversidad étnica y sociológica). Por ejemplo, allí donde la agroindustria intensiva concentra a los nuevos recolectores, o en el litoral turístico que atrae las migraciones de retiro procedentes del norte de Europa, o en los entornos que reciben la dispersión residencial de las *clases de servicios* urbanas, etc. Sin duda, los ejemplos avanzados de estos futuros a medio plazo, de los cuales ya se viene haciendo eco la prensa (1), anuncian una nueva y variopinta ciudadanía rural para los próximos años.

1.3 Objetivo y estructura del artículo

Este artículo tiene como objeto poner de manifiesto el carácter estratégico adquirido por la movilidad en las estrategias laborales y los procesos de arraigo rural. En este sentido, pretende aportar una reflexión provechosa para la discusión y el diseño de las políticas orientadas al mundo rural. Es precisamente en los procesos de gestión donde la información y el conocimiento sobre la movilidad laboral como fenómeno social adquieren mayor relevancia y oportunidad. En las páginas que siguen llevamos a cabo una discusión crítica de las perspectivas y aproximaciones tradicionales que han estudiado la movilidad, así como del potencial que encierran las ciencias sociales para analizarla. Consideramos a continuación los procesos de reestructuración económica y productiva de las últimas décadas y sus consecuencias para el mundo rural y la naturaleza del trabajo. En las secciones posteriores llevamos a cabo una exploración de los paisajes, perfiles sociológicos y mercados de trabajo donde se insertan los trabajadores pendulares residentes en las áreas rurales. Ilustra-

(1) Por ejemplo, la noticia firmada por I. Olmerdo, «El milagro de Talayuela» en *El País*, del 12/08/2003 y las aparecidas en relación con el debate sobre el voto de los inmigrantes en las elecciones municipales en *El País*, 26/08/2006 y del 24/08/2006.

mos después este análisis con algunos casos recabados en diferentes trabajos de campo durante los últimos años.

2. LOS SENTIDOS SOCIALES DE LA MOVILIDAD

2.1. Investigar la itinerancia

Las fuentes de información secundaria tienden a presentarnos las sociedades locales como sistemas cerrados. Sin embargo, los trabajos de campo suelen descubrir otros procesos que no encajan bien en estos presupuestos implícitos en muchas de nuestras reflexiones sobre el mundo rural. Por ejemplo, que algunos grupos allí empadronados residen alternativamente en varios municipios, o que una parte sustancial trabaja fuera del mismo, pero también que la propia definición de la comunidad local es una construcción simbólica (Cohen, 1985) y, como tal, puede extenderse a los que ya se marcharon pero acuden periódicamente e incluso pueden involucrarse en negocios, asociaciones y otros proyectos locales sin estar viviendo (oficialmente) en ella. Lo que expresa esta idea es que debemos trabajar con nociones e indicadores adecuados para estudiar unas sociedades progresivamente móviles y que traspasan en todas las direcciones sus límites espaciales. Si el objetivo de la producción de conocimiento científico es generar una reflexión sobre la realidad social que sea susceptible de ser integrada en los procesos de gestión y las políticas públicas, el estudio de la movilidad se convierte hoy en una tarea decisiva. Muchos de los procesos de cambio que ahora analizamos respondían a tendencias sociales que no pudieron ser anticipadas ni previstas en las décadas anteriores porque aún nos hallábamos inmersos en la óptica propia de los años del éxodo rural-urbano. Observar hoy su evolución y estimar sus consecuencias es la única manera de anticipar sus futuros posibles.

La forma de empleo de los aparatos metodológicos, por otro lado, determina nuestra observación de los fenómenos sociales. Por ejemplo, frente a la interpretación del sentido unívoco que a menudo encontramos en los procedimientos de la encuesta, las entrevistas en profundidad suelen registrar otros sentidos múltiples, metafóricos, incluso contradictorios (*anexactos*, diría Ibañez, 1985), pero que nos acercan más a la forma como los propios grupos sociales entienden su vida cotidiana y toman sus decisiones. Los estudios rurales han sido pródigos en esta tradición investigadora y los trabajos de campo se han consolidado como un instrumento que ha desvelado procesos ocultos a las fuentes estandarizadas que eran claves imprescindibles para entender lo que ocurría. Por ejemplo, para visualizar la impor-

tancia del trabajo femenino (de las 'ayudas familiares' en las explotaciones agropecuarias, en los pequeños negocios familiares, en el cuidado de los mayores...). En la medida que este trabajo ha sido visibilizado por los estudios rurales también ha podido ser objeto de políticas sociales y de una regulación específica.

A menudo, la consolidación de una orientación o paradigma que ha logrado investigar de manera estabilizada su objeto persiste en su orientación incluso después de que los objetivos y presupuestos de partida hayan perdido su significación original. En los contextos de *ciencia extraordinaria* que describía Kuhn (1962), cuando los viejos paradigmas ya no explican la proliferación de anomalías ni avanzan en la producción de conocimiento, parece necesario volver a profundizar en las singularidades, hacerse otras preguntas y pergeñar otras miradas, volver de nuevo a perdernos en la complejidad del objeto para tratar de comprenderlo mejor. Esta exposición inicial pretende abrir una breve reflexión preliminar sobre los modos como exploramos, en tanto que investigadores sociales, los procesos de cambio que afectan al mundo rural.

2.2. Del estudio del movimiento a la comprensión de la movilidad

La consecuencia más importante derivada de los estudios recientes sobre la movilidad es sin duda la necesidad de integrar diferentes perspectivas en un enfoque que dé cuenta de una manera más completa de la misma como fenómeno social, comprenderla como una práctica social con sentido. Los estudios realizados en el ámbito del planeamiento de los transportes y la geografía espacial han generado una valiosa información sobre la evolución de los patrones de los viajes cotidianos. Sin embargo, la movilidad ha sido considerada demasiado a menudo como el resultado inmediato de la aplicación de una tecnología. Por su parte, las perspectivas más economicistas han dado también por supuesta la demanda de transporte. De esta manera, las especialidades científicas han servido inicialmente más para diluir el tema de estudio que para conocerlo en toda su profundidad. Su reducción a lo descriptivo o al individuo y la ignorancia de otras dimensiones como el análisis político de las infraestructuras, han dejado inexploradas numerosas relaciones al tiempo que otras fueron consideradas, demasiado precipitadamente, como dadas o normalizadas.

Las aportaciones más recientes han mostrado las insuficiencias de estos primeros enfoques y la necesidad de contextualizar socialmente el análisis de la movilidad cotidiana más allá de su estudio como

simple movimiento abstracto. Es difícil entender como se elaboran las estrategias de movilidad cotidiana si no vamos más allá del viaje en sí mismo (Whipp y Grieco, 1989; Sheller y Urry, 2000; Cresswell, 2001) para estudiarla en relación con las subculturas generacionales, de género, de clase, étnicas, etc. Sólo desde esta perspectiva podremos abordarla como resultado de prácticas sociales dotadas de sentido con las cuales los actores tratan de recomponer una vida cotidiana que ha sido segmentada por los procesos productivos, urbanísticos, etc. Por ejemplo, las limitaciones en el uso de una tecnología de transporte son a menudo más políticas que técnicas (Yago, 1983), pero se asumía que el cambio tecnológico determinaba los desplazamientos y que la población mostraba la misma rigidez y repetición del medio de transporte utilizado.

Sin embargo, lejos del presupuesto de unos individuos autónomos que toman decisiones independientes de su entorno, los estudios basados en el análisis de las actividades (Chapin, 1974; Hägerstrand, 1970, 1973) mostraron cómo se imponían las constricciones espacio-temporales y sociales a la movilidad en ciertos grupos sociales hasta entonces invisibilizados (mujeres con cargas familiares, ancianos, niños, no conductores,...). También desde la geografía urbana, las perspectivas centradas sobre la relación entre género y transporte han proporcionado las mejores críticas a los planteamientos ciegos respecto a las limitaciones de la movilidad de los grupos femeninos en la ciudad o a su movilidad forzada por el desempeño de los roles de género (Pickup, 1988; Grieco, 1995; Rosenbloom, 1993; Law, 1999). Desde estos enfoques se han ido incorporando otras variables al análisis de la movilidad cotidiana (como las condiciones étnicas o de clase social) que ilustran la necesidad de una perspectiva comprensiva. Una orientación que explique, por ejemplo, cómo se legitiman de acuerdo a los 'habitus' de clase los deberes cotidianos, las solidaridades intergeneracionales o las formas de trabajo.

Por otro lado, tanto la movilidad como la comprensión espacio-temporal que facilitan los medios de comunicación y transporte requieren ser socialmente producidas y organizadas. Por ejemplo, mediante la configuración de lo que Sheller y Urry (2000), denominan el *sistema de la automovilidad*, que hace del coche privado el medio de transporte más eficaz. Pero también cuando se requiere garantizar la inmovilización y concentración de las infraestructuras, los servicios y los trabajos necesarios para que otros se muevan. La naturaleza socio-política de la movilidad es así también el resultado de la dominación de una serie de valores sobre otros (el derecho a contaminar, a generar riesgos, a ocupar los espacios cotidianos, etc.). Pero además, a

medida que la movilidad es cada vez más la consecuencia y el instrumento necesario para una sociabilidad y participación pública propias de un mundo donde los individuos simultanean cada vez más campos, papeles y relaciones sociales, ésta se configura como un elemento estratégico de la ciudadanía (Ascher, 2001). Las políticas sociales, en general, y aquellas orientadas al desarrollo, en particular, deberían considerar este papel creciente que adquiere la movilidad en relación con la inclusión social.

Como recurso cada vez más necesario para la vida social e intrínsecamente ligado a las condiciones de clase, de género, generacionales, etc., la movilidad conforma un abanico de posiciones sociales desiguales que requieren una reflexión detenida. Aquellos que pueden utilizar sin limitaciones trenes de alta velocidad, autopistas de peaje, conexiones telemáticas o aparcamientos privados, imprimen a sus practicas cotidianas una comodidad y velocidad multiplicada. Sus tiempos se dilatan, sus distancias se reducen y su tránsito hacia cualquier lugar se flexibiliza. Por el contrario, los grupos menos afortunados son relegados a una fricción fatigosa y rígida (transportes públicos, autovías gratuitas, atascos...) cuando no permanecen atrapados en una movilidad dependiente que los enfrenta así con una realidad progresivamente compleja e indomable.

2.3. Estrategias familiares y sentidos sociales de la movilidad

Podemos considerar entonces la movilidad como la suma de una combinación de recursos (automóvil, acceso a redes sociales, a la información...), una serie de destrezas o habilidades (por ejemplo, conducir), un capital que puede incrementarse, reducirse (por ejemplo, con la edad o los cambios residenciales), o también transformarse e intercambiarse por otros capitales (por ejemplo, accediendo a mercados de trabajo extralocales). En este sentido, Kaufmann et al. (2004) han propuesto analizar la movilidad como un «*capital social*», conectándola así con la estructura social a distintos niveles e incorporando tres relaciones: las posibilidades de acceso o no a las diferentes formas de movilidad; las habilidades para reconocerlas y usarlas; y la interpretación de las propias elecciones. Pero a la vez, se trata también de un fenómeno intersubjetivo, ordenado por nuestros sentidos y representaciones. Unas prácticas que, cuando son observadas en la vida cotidiana y en los contextos familiares, se nos presentan como algo que se aprende, prepara y elabora socialmente. Por ejemplo, cuando arraigarse en el pueblo de origen mediante el viaje rutinario a mercados de trabajo distantes se configura como una estra-

tegia perfeccionada a través de varias generaciones (ver la sección 6.5 más adelante). Por otro lado, todos los factores que junto con la movilidad nos permiten comprimir y almacenar el tiempo y el espacio de una manera predecible (las redes sociales, la distribución de roles, los medios de transporte, etc.) aparecen también mediados por las diferentes subculturas (locales, de clase, de género, generacionales, etc.) que a menudo establecen toda una serie de complejas regulaciones morales sobre sus formas y usos sociales.

3. LA MOVILIZACIÓN DEL TRABAJO RURAL

3.1. De la descentralización a la deslocalización

En las décadas finales del siglo pasado, las diferentes teorizaciones sobre el final del *fordismo* (en cuanto modelo de regulación y acumulación capitalista) asociaban su desorganización con un período que abría nuevas oportunidades para el mundo rural. Por un lado, las experiencias de desarrollo local que se describían entonces, como la *Terza Italia* de Brusco (1985); la *segunda ruptura industrial*, de Piore y Sabel (1990); el *desarrollo local*, de Vazquez Barquero (1988); la *industrialización rural* (ITUR, 1987; Latella, 1991; Housel, 1985; Garafoli, 1984; Sanz, 1984) o difusa, describían unos procesos de pequeña escala, no concentrados ni centralizados, a menudo sustentados por las propias culturas locales y protagonizados por una red de pequeñas y medianas empresas, etc. Estas firmas competían de manera efectiva en los mercados en una coyuntura económica de crisis generalizada del modelo de la gran empresa (que seguía organizando procesos productivos basados en *economías de escala*). Se presentaban como formas de desarrollo de «desde abajo», no planificado, organizado mediante formas de trabajo que implicaban una doble ruptura con ciertos presupuestos del *taylorismo* y el *fordismo* (cualificación polivalente frente a descualificación, trabajo en grupo; subcontratación de fases del proceso productivo, etc.).

En este contexto de reestructuración productiva, la respuesta de las grandes firmas, que buscaban una estrategia de salida de la crisis, fue la reorganización de sus viejos procesos productivos masivos y concentrados (encarecidos ahora por la estructuración del mercado del crudo, los elevados costes de una mano de obra ampliamente organizada y la incertidumbre generada por la progresiva segmentación del consumo). La subcontratación, la flexibilización y reducción de las plantillas, la descentralización de las unidades que requerían emplear trabajo de forma intensiva hacia las antiguas periferias

industriales donde encontraban las ventajas de los *efectos frontera* (polígonos industriales nuevos y descongestionados, incentivos fiscales...) y hacia las áreas rurales (donde encontraban bolsas de trabajo convenientemente socializadas por la escasez secular de trabajo) fueron en su momento algunas de las alternativas.

De forma paralela a la desestabilización favorecida por la globalización y el final de la *guerra fría* se configuraba poco a poco una verdadera *división internacional del trabajo* (Frobel et al., 1980; Hall, 1985), basada en una segmentación espacial y la generación de un nuevo *fordismo periférico* (Massey, 1984, Lipietz, 1986; Marsden, 1987). La antigua división entre trabajo cualificado, trabajo descualificado y concepción podía ser ahora separada en otras tantas bolsas de trabajo, permitiendo así rentabilizar de manera efectiva la desigualdad entre las regiones articulando nuevas economías *de alcance* mundializadas (Lash y Urry, 1984; Harvey, 1989). Mientras toda esta mudanza tomaba forma y maduraba, el trabajo se ocultaba e invisibilizaba cada vez más detrás de unos *fetiches* que ya no se sabía quién ni dónde se producían. No sorprende que entonces se hablase del final del trabajo o del advenimiento de un nuevo trabajo impoluto, tecnologizado y ejecutado sin esfuerzo. El trabajo parecía así convertirse en el «primer mundo» en un objeto misterioso y resolutivamente mágico, pues ocultaba sus raíces fordistas en otros lugares. Como explican Castillo *et al.* (2002) «*Los procesos productivos se disuelven y extienden en el territorio, entre naciones y regiones diversas, y con ellas se hace casi incorpóreo el colectivo de trabajadores y personas que constituye la parte viva de los procesos de trabajo y de producción*» (íbidem, pág. 157).

De esta manera, las formas tempranas de *descentralización* industrial, que empezaron describiendo la difusión productiva desde los entornos metropolitanos a las áreas rurales se convirtieron un poco más tarde en la *deslocalización* globalizada. Como apunta Bauman (2001), el capital, literalmente, se ha «evaporado» en su penúltima abstracción global y, a medida que se libera de su fricción territorial requiere que los restantes factores del proceso productivo (materias primas, trabajo, energía...) adquieran esa misma fluidez y flexibilidad (flujos migratorios, desregulación del mercado de trabajo, tutela del mercado del crudo, etc.). Un proceso que parecía haber sido ralentizado hasta ahora en España por la resistencia de numerosas pequeñas y medianas empresas que seguían subcontratando el trabajo intensivo de las grandes firmas (un buen número de ellas localizadas en las zonas rurales o empleando a sus residentes). Pero esta etapa parece superada si consideramos los cierres y reestructuraciones

experimentadas recientemente en algunos sectores de actividades maduras.

Bajo la presión de las nuevas economías emergentes, la desregulación de los mercados de trabajo, y la revolución de las tecnologías de la información y la comunicación, las experiencias de desarrollo local y las «ventajas» de localización de las zonas rurales han sido sometidas a una nueva competencia internacional. Ahora son precisamente aquellos sectores donde el empleo de mano de obra es más intensivo (calzado, textil, industria auxiliar del automóvil, juguetería...) los pioneros en este proceso. La *deslocalización* supone incluso a veces una estrategia de supervivencia de las propias firmas locales que buscan mantener ciertas plantillas fidelizadas (reducidas a los empleos cualificados, el diseño y la mercadotecnia), para externalizar las fases rutinarias o las producciones «baratas» (con las que compiten frente a las de otros países). En otras ocasiones, responden a un juego de competitividad entre las propias fábricas que una misma multinacional mantiene en varios países.

3.2. La *posfordización* de los territorios y los procesos de trabajo rural

Como resultado de estos procesos, el mundo del trabajo rural ha experimentado una profunda transformación de sus viejas estructuras ocupacionales (Oliva, 1996). Por un lado, la *desagrarización* ha convertido a una buena parte de las explotaciones y familias monoagrarias en otras pluriactivas, y las nuevas actividades ligadas a la conservación medioambiental han reducido el peso de este sector. Por otro lado, la irrupción de empleos ligados a las nuevas *economías de signos y lugares* (Lash y Urry, 1994) (turismo, patrimonio,...) los nuevos papeles *posproductivos* del mundo rural (recreacional, medioambiental...) y la creciente demanda de servicios asociados a la salud, el trabajo emocional y los cuidados personales (residencias y cuidado de ancianos, balnearios...) generan un abanico de oportunidades (gestión de establecimientos, guías, monitores, agroturismo, guardería medioambiental, lucha contra incendios...) que, si bien parece excesivo considerar como *yacimientos de empleo*, sin duda aparecen como un sector emergente. Pero además, la continua diversificación de las actividades donde se emplean los residentes rurales se relaciona también con un aumento generalizado de la movilidad que facilita su inserción en los mercados de trabajo extralocales. Este nomadismo postindustrial, por otro lado, difiere completamente de los viejos patrones de la movilidad *fordista* debido a la gran diversidad de sus destinos y direcciones.

Las salidas diarias de los trabajadores pendulares, la doble estacionalidad que desencadenan los veraneantes y los turistas, los nuevos procesos migratorios y los cambios en las tendencias residenciales configuran, junto con otros procesos, un mundo rural progresivamente heterogéneo en sus tiempos y espacios. Por un lado, éstos son vividos ahora de forma complementaria como públicos y privados, locales y globales (o *glocales*), etc. y sus ritmos responden a las cadencias de otras actividades (temporadas turísticas, demandas de mercados exteriores,...) (2). Bajo esta itinerancia generalizada, los pueblos y las ciudades cada vez lo son más a tiempo parcial, y no siempre ni de una manera permanente como lo fueron en el pasado.

Algunos autores han visto esta *posfordización* del territorio como una progresiva erosión de las estructuras temporales institucionalizadas durante el siglo pasado (flexibilización de los tiempos y lugares del consumo, el trabajo y la sociabilidad; intensificación y aceleración de las actividades cotidianas –compras, ocio, doble jornada femenina...–; cambios en los procesos y lugares del trabajo –deslocalización, *just in time*,...–; etc.). Como resultado, asistimos a la multiplicación de unas formas de movilidad a+sistemática (Martinotti, 1996) mucho menos predecibles y más difíciles de recolectivizar en los servicios públicos que los movimientos pendulares (*commuting*) tradicionales. Además, a medida que los costes de la disolución de las viejas políticas, modelos y valores del Estado del Bienestar se han trasladado a las clases medias (desregulación del mercado de trabajo, reestructuración productiva, privatización, refamilización...) proliferan nuevas demandas e intereses fragmentados (Alonso, 2000) que, en lo que se refiere a la movilidad, favorecen la consolidación *de la automovilidad* privada (Sheller y Urry, 2000) como recurso necesario para el trabajo, el ocio y la sociabilidad. En lo que respecta al mundo rural, la automovilidad ha transformado completamente su experiencia cotidiana, convirtiéndose en un elemento imprescindible para sostener las relaciones sociales, formas de trabajo y estrategias residenciales.

(2) Una muestra del efecto que estos cambios tienen sobre la vida local queda a menudo simbolizado en los rituales festivos. Por ejemplo, las nuevas fiestas dedicadas al «turista», o al «veraneante» surgidas en algunas comarcas (García et al. 1991) o también la conflictividad que algunas poblaciones navarras vivían recientemente con motivo de las propuestas para modificar las fechas de las fiestas según las iniciativas promovidas por las empresas locales de la agroindustria para adaptarlas a sus ciclos productivos y que se enfrentaron con una fuerte oposición de los ciudadanos que forzaron la realización de diferentes consultas populares y referendums (por ejemplo, los celebrados en 1994 y 2002 en Peralta, o el convocado en 1994 en Sesma).

3.3. La nueva naturaleza *automovilizada* del trabajo

Las tendencias del capitalismo emergente con el cambio de siglo profundizan en las viejas fracturas y relaciones desiguales entre el capital y el trabajo. Por un lado, el capital parece haberse desentendido progresivamente del trabajo concreto, pues ya no lo necesita localizado en un contexto inmediato y accesible. Dada su creciente capacidad para deslocalizarse, puede buscarlo e integrarlo casi en cualquier sitio. Pero esta naturaleza desterritorializada del capital sólo puede disfrutarla y ejercerla en la medida que la transfiere también al mundo del trabajo, flexibilizándolo y fragmentado en episodios subastados a un inmenso ejército de reserva global completamente disponible y sobre el que ya no mantiene ningún compromiso ni responsabilidad. De esta forma, aun localizado y arraigado en el territorio se pide al trabajo que no tenga relación ni fricción con el tiempo ni el espacio. Que se haga, como el propio capital, literalmente volátil (contratos por horas, disponibilidad, esperas y viajes no remunerados, trabajo en el domicilio y a domicilio, procesos *on line* y *just in time*, etc.).

Los costes sociales de esta aceleración y compresión espacio-temporal que experimentan los procesos productivos asoman inevitablemente por los puntos de sutura que sostienen la automovilización del trabajo. Por ejemplo, esos accidentes *in itinere* que ya superan la cuarta parte del total de siniestros con un desenlace mortal y que son aceptados como un coste social necesario. Pero también aparecen ilustrados por esas figuras intermediarias que conectan el capital con las bolsas de mano de obra (generacional, sexual y étnicamente) más adecuadas para cada una de las fases de los procesos productivos. Como los *furgoneteros* que suministran braceros ecuatorianos para la recolección (Castellanos y Pedreño, 2001; Ortega, 2001) o los *pistolos* que hacen lo propio en el sector de la construcción (Oliva, 1995; Oliva y Díaz, 2005). Es paradójico que las gasolineras de las salidas de los pueblos y ciudades a las que acuden a repostar cada mañana las cuadrillas de autónomos que trabajan fuera (recolectores agrícolas, especialistas de la construcción, instaladores, ...) se hayan convertido en puntos de encuentro a donde acuden también los trabajadores inmigrantes que buscan un jornal y esperan una indicación para subirse al coche. Las estaciones de servicio de la automovilidad reproducen así, metafóricamente, la vieja plaza de los pueblos latifundistas donde se reclutaban los jornaleros para la cosecha o el puerto de los pueblos donde acudían para enrolarse los pescadores. La diferencia (sustancial) es que ahora el propio trabajo se contrata a sí mismo.

Pero la automovilización que ahora se demanda al trabajo se hace presente también en la imperiosa necesidad de los recién llegados de homologar sus permisos de conducir (por ejemplo, algunas de las primeras actuaciones de las delegaciones locales de los sindicatos han tenido como objeto mediar y ofrecer cursos adaptados con este propósito para diferentes colectivos de inmigrantes). O, por ejemplo, en el proceso sufrido en ciertos pueblos manchegos donde los conductores de autobuses que trasladan a los albañiles de la construcción a Madrid se han convertido en autónomos hipotecados en la compra y explotación de su propio vehículo.

4. PAISAJES Y PERFILES DEL TRABAJO MOVIL

4.1. Perfiles sociales del trabajo móvil

En un estudio anterior mostrábamos cómo la movilidad masculina se asociaba a los entornos rurales próximos a las grandes áreas urbanas, sus corredores industriales y las zonas sobre las que se dispersan las nuevas tendencias residenciales (Camarero y Oliva, 2004). Frente a estos paisajes metropolitanos, la movilidad femenina presentaba una mayor importancia en las zonas sometidas a una recesión demográfica acusada y en las cuales, por el contrario, se registraba un empleo masculino más localizado. Los primeros realizaban más frecuentemente viajes de larga distancia, mientras que en las últimas se trataba más bien de desplazamientos de corta distancia (por ejemplo a los mercados de trabajo de la cabecera comarcal). En cualquier caso, la movilidad para trabajar fuera del municipio se extiende a la mitad de los ocupados rurales registrados por el Censo de 2001 (cuadro 1). Como estrategia laboral y residencial tiende a incrementarse a medida que se reduce el estrato poblacional de residencia y se generaliza de manera especial entre los jóvenes y mujeres de estos municipios (hasta involucrar a 6 o más de cada 10 ocupados de ambos grupos en el hábitat rural por debajo de los 500 habitantes).

El lugar de destino de estos trabajadores pendulares rurales nos aporta también indicios sobre cómo y dónde se produce su inserción laboral (cuadro 2). A medida que se ruraliza más el hábitat de residencia adquieren también mayor importancia los movimientos pendulares inter-rurales (llegando a suponer más de 1 de cada 3 ocupados en el hábitat por debajo de los 2000 habitantes).

Más de la mitad de los grupos de activos más jóvenes (hasta 35 años) se emplean fuera del municipio de residencia, mientras que entre los ocupados maduros (más de 50 años) esta relación se invierte de manera acusada orientándose hacia el arraigo laboral local

Cuadro 1

OCUPADOS DE MÁS DE 16 AÑOS QUE TRABAJAN EN OTRO O VARIOS MUNICIPIOS

Tamaño municipio de residencia	Total ocupados	% móviles	% varones móviles	% mujeres móviles	% móviles <35 años
TOTAL	6.141.804	37,6	41,5	31,3	41,2
Menos de 101 habitantes	11.657	55,5	51,6	66,5	71,0
De 101 a 500 habitantes	133.236	53,4	51,7	57,5	66,8
De 501 a 1.000 habitantes	146.471	52,2	52,7	51,1	63,4
De 1.001 a 2.000 habitantes	259.425	50,6	52,2	47,3	58,9
De 2.001 a 5.000 habitantes	565.953	48,0	50,6	42,9	54,3
De 5.001 a 10.000 habitantes	623.422	45,8	48,6	40,7	49,8
De 10.001 a 20.000 habitantes	832.510	44,9	48,1	39,2	47,8
De 20.001 a 50.000 habitantes	1.057.587	44,2	47,3	39,0	46,5
De 50.001 a 100.000 habitantes	719.019	41,7	45,7	35,3	44,0
De 100.001 a 500.000 habitantes	1.213.640	31,7	35,9	25,3	35,4
Más de 500.000 habitantes	578.884	19,8	24,0	14,3	21,2

Fuente: INE. Censo 2001. Elaboración propia.

Cuadro 2

ORIGEN Y DESTINO DE LOS VIAJES AL TRABAJO

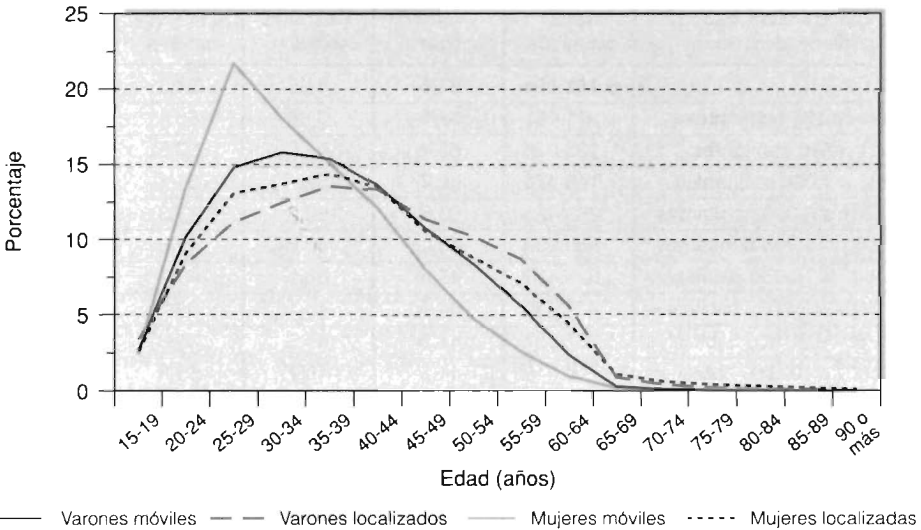
Tamaño del municipio de trabajo			
Tamaño municipio residencia	Totales	<10.000	>10.000
Menos de 2.000	456.680	34,7	65,3
De 2.000 a 10.000	980.227	26,6	73,4
De 10.000 a 100.000	2.193.699	18,2	82,0
De 100.000 a 500.000	994.873	17,8	82,2
Mas de 500.000	451.094	16,5	83,3

Fuente: INE. Censo 2001. Elaboración propia.

(gráfico 1). Las mujeres reducen su movilidad laboral extralocal de una manera muy significativa después de los 30 años, hasta casi desaparecer después de los 60 años de edad. De esta manera, si la movilidad laboral rutinaria es una forma generalizada de inserción laboral para buena parte de los jóvenes rurales, los diferentes hitos posteriores del ciclo vital (matrimonio, hijos, ...) favorecen una progresiva tendencia hacia la localización de la residencia y el trabajo (abandono laboral femenino, cambios residenciales). La presión que ejerce el medio rural sobre sus más jóvenes residentes, en cuanto entorno precarizado de oportunidades de empleo, generaliza en

Gráfico 1

Distribución del peso de los ocupados rurales según sexo, grupos de edad y lugar de trabajo



Fuente: INE. Censo 2001. Elaboración propia.

estos grupos sus estrategias móviles que, por otro lado, debemos comprender también en relación con otras de tipo residencial, matrimonial, etc.

Las mujeres movilizadas monopolizan los empleos de la enseñanza primaria, sanidad, los trabajos administrativos y los servicios personales (en los hogares, atención personal, limpiezas...) mientras que los varones saturan los empleos de la construcción, del sector primario (agricultura, pesca, minería) y los transportes. Por otro lado, la mayoría de los trabajadores rurales movilizados son varones (7 de cada 10). Podemos considerar que de cada 10 trabajadores movilizados 3 son varones empleados en la construcción u ocupaciones de «cuello azul» (*operarios de maquinaria, industria manufacturera, instaladores, etc.*); otros 2 son un hombre y una mujer empleados como profesionales, técnicos titulados, o bien como trabajadores de «cuello blanco» (*administrativos*), y otros 2 más son un varón y una mujer que se emplean como trabajadores no cualificados.

En cuanto al tiempo invertido en estos desplazamientos, aunque sólo un 6% emplea más de una hora son más de trescientos mil los que necesitan más de 30 minutos para llegar al lugar de trabajo (casi la mitad de ellos jóvenes menores de 35 años). Podemos agrupar los

trabajadores pendulares de media y larga duración (por ejemplo, los que se emplean en ocupaciones donde prácticamente 6 de cada 10 invierten más de 20 minutos) en dos grandes grupos: los técnicos y profesionales titulados. Es decir, por un lado, los segmentos más cualificados entre los residentes rurales (*altos funcionarios de la administración pública, directivos de empresas de más de 10 asalariados, técnicos y profesionales de apoyo y profesionales titulados universitarios*) y, por otro lado, una variedad de los grupos ocupacionales más descualificados (*peones de la construcción, peones agropecuarios y de la pesca, trabajadores de los servicios personales, recepcionistas, telefonistas, vigilantes, trabajadores no cualificados del comercio y no cualificados de otros servicios*). Junto a estas dos grandes tipologías encontramos también otros grupos y especialidades más diversos que participan de esta movilidad de media y larga distancia (*operadores de maquinaria agrícola, encargados de obra, maquinistas, auxiliares administrativos*).

Si consideramos el destino de los desplazamientos podemos diferenciar según su orientación los que tienen como destino otro municipio rural (de menos de 10.000 habitantes) que configuran un *commuting* inter-rural. En estas estrategias de movilidad se involucran principalmente los ocupados cualificados del sector primario, las manufacturas (metalurgia, mecánica, peones y cualificados de las manufacturas, encargados y operadores de maquinaria), la agroindustria y otros subgrupos (como los maestros de primaria y los trabajadores de la madera, textil y calzado). Estas actividades definen de manera global los mercados de trabajo rurales, mientras que los que tienen como destino los rangos más urbanizados se encuentran mucho más diversificados.

4.2. Los diferentes paisajes de la movilidad

La atención de otras variables nos permite una observación más atenta de los paisajes del trabajo móvil rural (Tabla 3). Si consideramos las estructuras ocupacionales de los trabajadores movilizados según las diferentes Comunidades Autónomas podemos identificar dos modelos básicos de *commuting* rural. Por un lado, el que muestran los residentes en las áreas más industrializadas y urbanizadas (Cataluña, Madrid y País Vasco) donde la movilidad laboral rutinaria es una estrategia generalizada. No sólo porque el peso de los trabajadores movilizados sobre el conjunto de ocupados es mayor, sino porque también encontramos mayores tasas de movilidad femenina y aparecen más involucrados todos los grupos de edad en esta estrategia laboral y residencial. Como contraposición a este modelo, los

ocupados rurales de dos regiones tradicionalmente latifundistas y menos industrializadas (Andalucía y Extremadura) presentan una movilidad menos importante y más concentrada en los grupos juveniles, así como tasas más bajas de movilidad femenina.

Cuadro 3

CARACTERÍSTICAS DEL TRABAJO MÓVIL RURAL POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS

	Total ocupados móviles rurales	móvil/ local	mj./vr móvil	% movilidad interrural	% móviles <35 vars	% móviles <35 mujs.	% móviles >30 min.
TOTALES	1.740.164	0,93	0,45	24,4	55,4	53,5	28,6
Andalucía	213.403	0,68	0,36	20,0	47,7	41,2	33,4
Aragón	60.667	0,69	0,46	34,5	47,2	51,1	24,8
Asturias (Ppado. de)	21.967	0,70	0,37	25,0	54,4	47,4	33,3
Balears (Illes)	29.352	0,64	0,58	15,6	39,3	41,6	22,1
Canarias	45.547	0,92	0,50	11,3	52,6	49,0	49,7
Cantabria	42.139	1,52	0,40	24,1	70,2	65,4	21,0
Castilla-León	192.737	0,96	0,43	23,7	59,4	62,3	23,7
Castilla-La Mancha	131.920	0,74	0,34	25,2	50,4	44,5	34,4
Cataluña	322.789	1,25	0,59	26,9	60,3	62,2	25,1
C. Valenciana	162.012	0,90	0,45	26,4	53,3	49,0	20,1
Extremadura	60.845	0,52	0,33	29,1	43,8	38,5	26,2
Galicia	154.382	0,90	0,43	20,5	62,8	56,6	28,5
Madrid (Cdad. de)	89.552	1,85	0,52	12,6	68,2	64,7	57,8
Murcia (Región de)	16.040	0,85	0,35	9,4	56,0	41,6	23,8
Navarra (C.Foral de)	65.285	1,26	0,51	37,7	62,1	62,4	18,6
País Vasco	112.813	1,87	0,52	30,6	71,8	69,4	23,0
Rioja (La)	18.714	0,72	0,43	34,6	46,9	48,4	16,0

Fuente: INE. Censo 2001. Elaboración propia.

En una relación próxima al primer modelo, otras comunidades comparten algunas de sus características. Por ejemplo, Navarra también presenta una movilidad laboral importante y más feminizada y, como ocurre con el País Vasco, adquiere un peso importante el *commuting* inter-rural y los desplazamientos que requieren invertir más tiempo. Algo parecido ocurre con otras regiones del entorno, como Aragón y La Rioja. Finalmente, Cantabria coincide con este grupo en las elevadas tasas de trabajadores movilizados y la mayor importancia de los desplazamientos de corta duración.

Por otro lado, compartiendo alguna o varias de las características del segundo modelo descrito encontramos a Castilla-La Mancha y Mur-

cia. En ambas regiones el peso de la movilidad femenina registra las tasas más bajas, y el grueso de los movilizados también se concentra en los grupos menores de 35 años. Castilla-La Mancha además comparte con Extremadura y Asturias las mayores tasas en cuanto a los desplazamientos que requieren emplear más tiempo.

Otras regiones, sin embargo, integran características de ambos modelos. Por ejemplo, Aragón, Canarias o Baleares presentan las menores tasas de trabajadores movilizados. Pero en la primera son los viajes con destino a otro municipio rural los que adquieren mayor peso, mientras en las últimas se orientan más a las zonas urbanas. En Canarias, por otro lado, adquieren una gran importancia los viajes de más duración, mientras que en Baleares se hallan más feminizados pero menos concentrados en los grupos juveniles. Por su parte, Galicia, la Comunidad Valenciana y Castilla-León mantienen unas tasas próximas a la media en los diferentes aspectos considerados.

En resumen, la movilidad laboral aparece como una estrategia de arraigo más efectiva en las zonas rurales próximas a los entornos metropolitanos, en las regiones más industrializadas y en las comunidades uniprovinciales del norte. En todas ellas se configuran unos mercados de trabajo extralocales más diversificados, más accesibles por las redes de comunicaciones y que emplean a los dos sexos y diferentes grupos de edad. Frente a ellas, en otras zonas esta forma de arraigo rural basada en la movilidad laboral rutinaria parece más difícil (cuando no fuerza a la emigración de los jóvenes) o menos necesaria (debido a las tipologías de hábitat más concentrado), esta protagonizada por los más jóvenes y se orienta más hacia mercados de trabajo masculinizados (agricultura, minería, construcción, manufacturas...). En las primeras áreas (especialmente en el norte peninsular y en especial las que conforman el corredor del Ebro) buena parte de los desplazamientos tienen como destino otro municipio rural. Por el contrario, en otras regiones, los movimientos se dirigen en mayor medida hacia las áreas metropolitanas, la capital y las cabeceras comarcales (Canarias, Baleares, Madrid, Murcia)

Por otro lado, la importancia de la movilidad para la inserción laboral de los jóvenes rurales se muestra de una forma más evidente si observamos el peso que los móviles adquieren dentro de su propio grupo de sexo y edad. Esta relación refiere de nuevo a los dos modelos ya comentados, pero aporta algunos matices importantes. En las áreas del primero entre 6 y 7 de cada 10 jóvenes menores de 35 años se desplaza para trabajar en otro municipio. Algo que ocurre también en otras comunidades como Galicia y Castilla-León, que albergan algunos de los mayores contingentes de ocupados rurales (en la

primera esta semejanza es más clara para los varones). Por el contrario, las zonas del segundo modelo perfilado presentan una alta domesticidad laboral femenina (más pronunciada en regiones como Extremadura y Murcia). Una relación presente también en Baleares. En este conjunto de regiones la movilidad laboral masculina, extendida hasta los grupos de edad maduros, se complementa con una fuerte localización del empleo femenino. En las secciones siguientes tendremos ocasión de ilustrar con algunos ejemplos cualitativos estas fórmulas y estrategias familiares.

En cuanto a la variable de género, en la mayoría de las regiones del primer grupo (y también en Aragón, La Rioja, Navarra y Castilla-León) las jóvenes rurales movilizadas registran tasas iguales o mayores que sus homólogos masculinos (entre 6 y 7 de cada 10 mujeres). Sin embargo, su peso se reduce notablemente en el segundo grupo de comunidades (Murcia, Andalucía y Extremadura) donde sólo 3 ó 4 de cada 10 mujeres jóvenes aparecen movilizadas. Los mercados de trabajo a los que pueden acceder los jóvenes se hallan más diversificados en las áreas más industrializadas y urbanizadas, la accesibilidad es mayor y por tanto es más fácil el arraigo local mediante esta estrategia. Sin embargo, los mercados de trabajo extralocales a los cuales este grupo puede acceder en el segundo modelo son más distantes y menos diversos.

Finalmente, en cuanto a las estructuras ocupacionales de las regiones que responden al primer modelo (Madrid, Cataluña y País Vasco, junto con Baleares) adquieren un peso especial los trabajadores «no manuales» (directivos, profesionales y técnicos titulados) (cuadro 4). Por ejemplo, casi 1 de cada 3 del total de los *Directivos de las empresas* y de los *administrativos* que se desplazan al trabajo en otro municipio residen en Cataluña. En cuanto al peso de los trabajadores de los servicios (restauración, personales...) adquiere mucha mayor relevancia en las zonas del litoral y las islas (Canarias, Baleares, Galicia, Cantabria y Asturias), mientras que los trabajadores de «cuello azul» (operarios de maquinaria, montadores, instaladores...) perfilan más las estructuras ocupacionales de Navarra (1 de cada 4 movilizadas), País Vasco, La Rioja y Aragón (1 de cada 5) y los *trabajadores cualificados en la agricultura y la pesca* definen las estructuras ocupacionales móviles de Galicia, Murcia y Andalucía (que junto con Castilla-León y la Comunidad Valenciana suman al 54 por ciento del total). Por otro lado, los trabajadores no cualificados adquieren un peso especial en Andalucía, Extremadura y Murcia (1 de cada 5 movilizadas) y los empleados de las manufacturas y la construcción adquieren mayor peso en Castilla-La Mancha y Galicia (donde suponen casi 1 de cada 3) así como Asturias (1 de cada 4).

Cuadro 4

ESTRUCTURAS OCUPACIONALES DE LOS OCUPADOS MOVILIZADOS RURALES

Comunidad Autónoma de residencia	Totales (sin FFAA)	No Manuales	Manuales	Servicios y no cualificados
TOTAL	1726597	35,8	40,8	23,4
Andalucía	211081	30,1	37,3	32,6
Aragón	60029	35,1	45,1	19,8
Asturias (Principado de)	21807	31,8	44,5	23,7
Balears (Illes)	29260	44,8	30,7	24,5
Canarias	45277	32,0	32,6	35,4
Cantabria	41976	31,8	43,8	24,4
Castilla y León	189622	35,2	40,7	24,1
Castilla-La Mancha	130192	29,8	48,8	21,4
Cataluña	322442	45,1	36,6	18,3
Comunidad Valenciana	161414	33,5	43,8	22,6
Extremadura	59713	29,4	41,0	29,6
Galicia	152575	27,9	47,7	24,4
Madrid (Comunidad de)	88763	51,5	29,1	19,4
Murcia (Región de)	15890	24,8	46,7	28,6
Navarra (C. Foral de)	65213	33,4	46,3	20,3
País Vasco	112706	38,5	42,4	19,2
Rioja (La)	18637	33,7	46,8	19,6

Fuente: INE. Censo 2001. Elaboración propia.

Nota: Las etiquetas de las columnas se agrupan los siguientes grupos ocupacionales CN094 del Censo:

No manuales: *Dirección de las empresas y de las administraciones públicas; Técnicos y profesionales científicos e intelectuales; Técnicos y profesionales de apoyo; y Empleados de tipo administrativo*

Manuales: *Trabajadores cualificados en la agricultura y en la pesca; Artesanos y trabajos cualificados de las industrias manufactureras, la construcción y la minería; Operadores de instalaciones y maquinaria y montadores*

Servicios y No cualificados: *Trabajadores de los servicios de restauración, personales, protección y vendedores de comercio; Trabajadores no cualificados.*

5. LOS MERCADOS DEL TRABAJO MOVIL Y LOCALIZADO

5.1. Trabajo movilizado *versus* trabajo localizado

En la sección anterior hemos visto algunas características del trabajo rural movilizado fuera del municipio de residencia y de los grupos ocupacionales que integran estas estrategias. Si atendemos ahora a la relación entre este trabajo que concurre en los mercados extralocales y el trabajo localizado (cuadro 5) podemos ir un poco más allá en la exploración de las diferentes formas de arraigo local. Por otra parte, el gráfico 2 presenta de una manera sintética los diferentes mercados de trabajo y su relación con los géneros, los grupos generacionales y la localidad.

Cuadro 5

OCUPADOS RURALES MAYORES DE 16 AÑOS QUE TRABAJAN EN OTRO MUNICIPIO

Ocupaciones	Total ocupados	Móvil/ loc.	% móviles			mujeres/ varones
			15-34	35-49	50 y +	
TOTAL	3604.610	0,93	22,8	18,5	6,9	0,453
Fuerzas armadas	15.548	6,85	71,7	12,8	2,8	0,197
Dirección de las empresas y de las administraciones públicas	294.013	0,59	10,8	18,2	8,1	0,336
Técnicos y profesionales científicos e intelectuales	266.828	2,36	32,1	30,5	7,8	1,156
Técnicos y profesionales de apoyo	270.027	1,97	35,2	24,4	6,7	0,675
Empleados de tipo administrativo	249.631	1,35	30,8	21,1	5,5	1,351
Trabajadores de los servicios (restauración, personales, protección, vendedores comercios)	449.480	0,83	25,3	15,3	4,9	1,332
Trabajadores cualificados en la agricultura y en la pesca	355.212	0,17	4,8	5,7	3,8	0,141
Artesanos y trabajadores cualificados de las industrias manufactureras, la construcción, y la minería, excepto los operadores de instalaciones y maquinaria	731.864	1,05	23,3	19,8	8,2	0,084
Operadores de instalaciones y maquinaria, y montadores	472.794	1,43	26,2	22,4	10,2	0,175
Trabajadores no cualificados	499.213	0,66	19,5	14,3	6,1	0,474

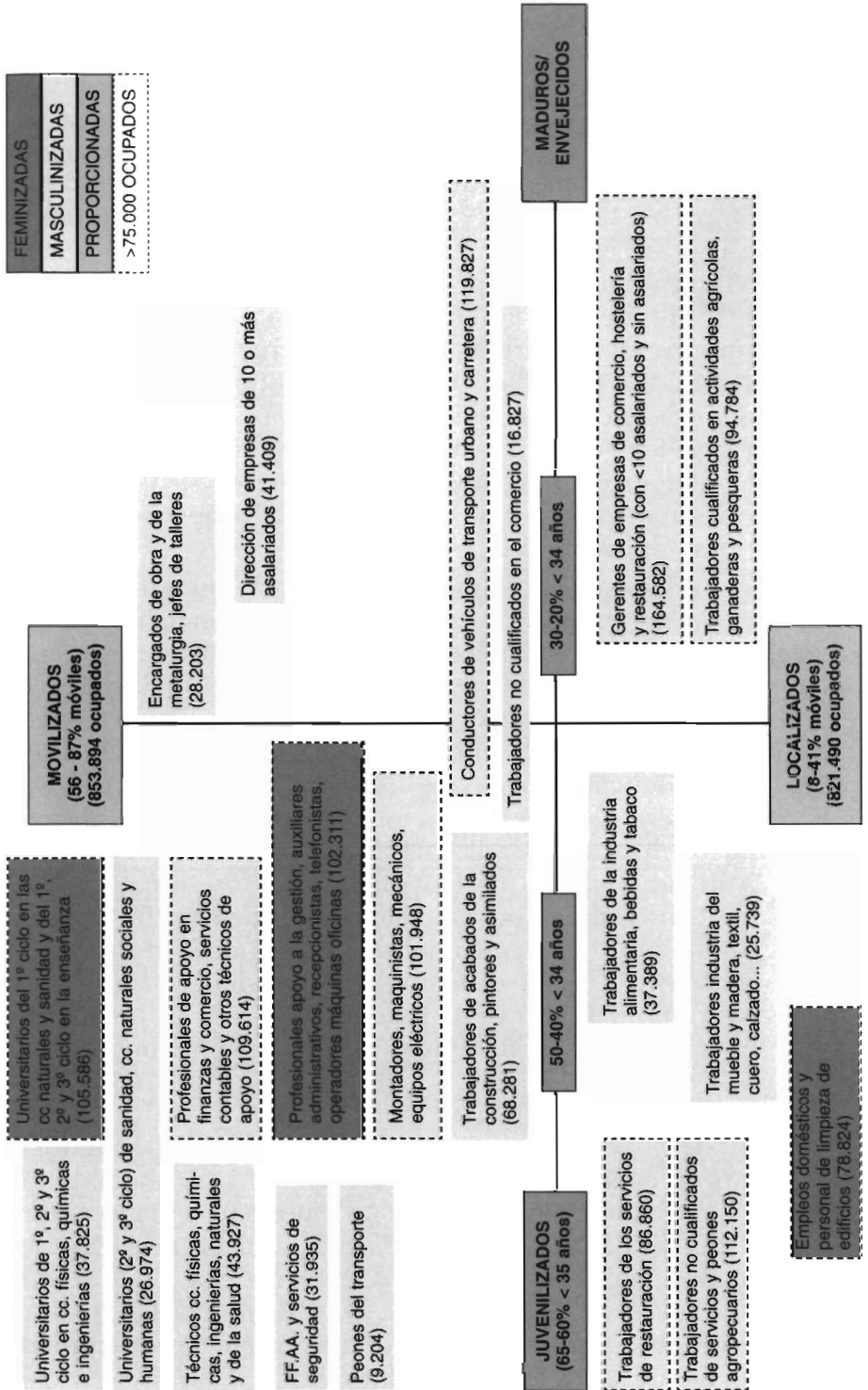
Fuente: INE. Censo 2001. Elaboración propia.

Una serie de ocupaciones que en conjunto suman más de setecientos mil ocupados, se perfilan de manera especial como *trabajo deslocalizado*, pues, en ellas, los que se desplazan a otro municipio suelen duplicar o triplicar a los que se emplean localmente. En algunos casos se trata de empleos monopolizados por los jóvenes, como entre los *profesionales* y los *técnicos* procedentes de los diferentes ciclos y ramas universitarias, donde 6 de cada 10 tenían menos de 35 años. Estas profesiones tienden a masculinizarse o feminizarse según la orientación que ha prevalecido en las diferentes especialidades (así las mujeres duplican a los varones en la enseñanza primaria y cuadruplican su relación en las ramas de la salud). Dentro de estas categorías aparecen más equilibrados generacionalmente los *profesionales de apoyo* (gestión administrativa, financiera y comercial) que se muestran también relativamente masculinizados (salvo en las especialidades administrativas donde las mujeres duplican a los varones).

Como contraste con los anteriores, encontramos otros grupos ocupacionales profundamente masculinizados y mucho más maduros,

Esquema 1

OCUPACIONES MÁS LOCALIZADAS Y DESLOCALIZADAS



como los *directivos de empresas (con más de 10 asalariados)* (donde apenas 3 de cada 10 son jóvenes) y los trabajadores de *cuello azul* y de la construcción (entre ellos, de manera significativa, los *encargados de obra y de la metalurgia, jefes de taller, montadores y ensambladores, operadores de maquinaria y equipos*) (salvo en una de estas ocupaciones los jóvenes apenas suponen entre 2 y 4 de cada 10). Un grupo que también comparte estas características generales es el de los empleados en el transporte (*conductores de vehículos para el transporte urbano o por carretera*) que adquiere un peso especial en las estructuras ocupacionales de los residentes rurales, pues integra a más de cien mil personas). Aquí los varones triplican a las mujeres y los jóvenes no llegaban a ser 4 de cada 10. Finalmente, un grupo menor de *trabajadores no cualificados* (en el comercio, descargadores, peones del transporte,...) y *empleados en los servicios de protección* también registraba altas tasas de deslocalización. Y, como los anteriores, aparecía ampliamente masculinizado y poco juvenilizado (los jóvenes solo mostraban un peso importante en el caso de los *peones*).

Estas ocupaciones del trabajo deslocalizado definen mercados de trabajo extralocales donde los residentes rurales concurren (bien como asalariados o como autónomos) en unos casos debido a la propia naturaleza itinerante de la actividad (construcción, instaladores...), pero también encontramos la huella de aquellos grupos que disfrutaban de una mayor flexibilidad residencial y han deslocalizado su lugar de residencia respecto a los centros de trabajo (profesionales, directivos, etc.). Y junto a ellos, unas estrategias muy diferentes de movilización forzada por la cualificación (por ejemplo, la de los jóvenes titulados rurales insertos en los mercados internos de los servicios públicos –educación, sanidad...– y la de aquellos que resisten en el municipio de origen mientras maduran la decisión vital de independizarse, arraigarse o cambiar de residencia. En este sentido, podemos resumir estas estrategias, por un lado, en los perfiles que representan los varones maduros (que en gran medida ya han decidido su arraigo residencial) y que integran a las *clases de servicios* (directivos, profesionales), los trabajadores manuales (en la construcción, de *cuello azul*, en el transporte...) y un grupo menor de trabajadores no cualificados. Y, por otro lado, las estrategias más juveniles (en las cuales probablemente no todos han tomado ya una decisión de arraigo definitiva) protagonizadas por los titulados cualificados (técnicos, ingenieros, maestros, enfermeras,...), de *cuello blanco* (administrativos, de trato directo...) y el segmento descualificado de los *peones* (que se configura como una puerta de acceso inmediato al mercado laboral para los más jóvenes).

Frente a estos mercados del *trabajo movilizado* podemos definir un grupo de ocupaciones (grafico 2), que suman más de ochocientos mil efectivos y que presentan una elevada localización (en las cuales los que trabajan en el mismo lugar que residen suponen el doble o el triple del total). Los mercados del *trabajo localizado* que definen este grupo se configuran sobre una serie de actividades en general menos cualificadas y en las que adquiere un fuerte peso el sector primario, los pequeños negocios y los servicios personales. Encontramos aquí, por un lado, segmentos muy envejecidos y masculinizados, como los «*gerentes de pequeñas y medianas empresas (con menos de diez asalariados)*» del comercio, la hostelería y restauración, así como los de negocios familiares sin asalariados vinculados a esas mismas ramas (en todas ellas los mayores de 50 años sumaban más de 1 de cada 5 ocupados) y los *trabajadores cualificados* de la agricultura, pesca y ganadería. Y, por otro lado, a los jóvenes, que se integran como mano de obra complementaria y más descualificada de los anteriores. Por ejemplo, los «*trabajadores de los servicios de restauración*» (la mitad menor de 35 años y con una proporcionalidad equilibrada de varones y mujeres) o los «*peones agropecuarios*» que aparecen fuertemente masculinizados y juvenilizados (7 de cada 10 era menor de 35 años) y, finalmente, los trabajadores no cualificados empleados en los *servicios personales* (domésticos, limpiezas,...) que presentan una elevada feminización (las mujeres aquí cuadruplican a los varones). Junto a estos colectivos se sitúa otro grupo menor de «*trabajadores de las manufacturas*» especialmente en los sectores industriales maduros y que requieren un empleo intensivo de mano de obra (alimentación, bebidas, madera y mueble, textil, piel y calzado), también relativamente juvenilizado (los jóvenes suponían 5 de cada 10) y que guarda una cierta proporcionalidad en cuanto a los géneros.

5.2. El continuo de la deslocalización laboral rural

Si concebimos toda esta información en un continuo imaginario que mostrase la deslocalización progresiva de las diferentes ocupaciones de los residentes rurales encontraríamos, en uno de sus extremos, el polo de los *mercados de trabajo más localizados* (por debajo del 40 por ciento de ocupados en otro municipio) que aparece dominado por las actividades ganaderas (apenas el 8 por ciento de móviles), junto con el resto del sector primario y la agroindustria, la hostelería y la restauración, además del pequeño comercio (sin asalariados o con menos de 10), el *empleo doméstico y personal de limpieza* y un grupo más pequeño de *trabajadores de la madera, textil*, etc. Próximo a este primer grupo, que expresa la más elevada correspondencia entre el lugar de

residencia y el de trabajo, encontramos otra serie de ocupaciones que definirían un *mercado de trabajo semilocalizado* (entre el 40 y 50 por ciento de ocupados) formado con los trabajadores de *cuello azul*, los *trabajadores y dependientes del comercio* y los *gerentes de empresas* junto con otros segmentos menores (*empleados de bibliotecas, correos, etc., trabajadores cualificados de actividades agrarias; conserjes de edificios, limpia cristales; otros trabajadores no cualificados de otros servicios*). Se trata como vemos de una prolongación de la estructura ocupacional anterior pero en la cual el peso del sector primario ha sido sustituido por el de la industria manufacturera.

El punto de inflexión, cuando el peso de los ocupados desplazados supera al de los que se hallan localizados y suponen incluso el 60 por ciento, definen unos mercados de trabajo que podríamos considerar *semideslocalizados* y que se forman por los trabajadores de la construcción (*acabados de construcción, trabajadores de la construcción, peones de la construcción, soladores y chapistas*), junto a los grupos de trabajadores de *cuello azul* (los *mecánicos y ajustadores de maquinarias, electricistas* y los *encargados de metalurgia y jefes de talleres mecánicos*) y un subgrupo importante de *auxiliares administrativos con tareas de atención al público*. El siguiente tramo, que perfila ya unos mercados de trabajo *deslocalizados* (entre el 60 y el 66 por ciento de *commuters*) aparece dominado por los trabajadores de *cuello blanco* (*profesionales de apoyo a la gestión administrativa, recepcionistas, telefonistas, empleados de los servicios contables y financieros, auxiliares administrativos*) y los profesionales titulados (*asociados al primer ciclo universitario en la enseñanza o maestros*). También se integran aquí dos subgrupos pertenecientes a los sectores del trabajo manual que dominaban en apartados anteriores (los *maquinistas y operadores de maquinaria agrícola y equipos pesados móviles* y los *encargados de obra*) y aparecen así con una especial movilidad respecto a sus compañeros de actividad.

Finalmente, a la cabeza del *trabajo movilizado* encontramos un conjunto de ocupaciones que registran más del 70 por ciento de ocupados fuera del municipio y que se forma con los *profesionales titulados universitarios* (*en los diferentes ciclos de las ciencias naturales, físicas y de la salud*) (80 por ciento), los *profesionales de apoyo en finanzas y servicios contables y titulados de segundo y tercer ciclo en la enseñanza, los técnicos en físicas e ingenieros*, las *Fuerzas Armadas*, los *conductores de vehículo urbano por carretera* (74 por ciento) y los *Directores de empresas de 10 o más asalariados*.

En resumen, esta secuencia muestra la creciente necesidad de incrementar la movilidad (trabajar fuera del municipio) entre los residentes rurales a medida que aumenta también su nivel de cualificación profesional y el paso desde unos mercados de trabajo más loca-

lizados y ligados a las actividades primarias y manuales a otros mucho más deslocalizados y vinculados a la construcción, el transporte y las actividades no manuales. Y, por otro lado, muestra también la creciente presencia de las llamadas *clases de servicios* que se han asociado de manera recurrente con los nuevos residentes rurales.

5.3. El caso de las trayectorias de inserción laboral femeninas

Las trayectorias de inserción laboral de los jóvenes nos ofrecen una valiosa información sobre los mercados de trabajo que perfilarán a medio plazo las estructuras ocupacionales rurales. Como hemos visto, si atendemos a la localización de la residencia y el trabajo se nos presentan como un mundo profesional polarizado. Por un lado, las trayectorias cualificadas, que tienden a emplearse fuera o de manera itinerante. Bien como titulados (en ambos sexos), o bien con empleos de *cuello blanco* (sobre todo las mujeres) o como trabajadores *manuales* (construcción, transporte, de *cuello azul...*) (los varones). Por otro lado, unas trayectorias menos cualificadas y más sedentarias (orientadas a los mercados locales) que aparecen representadas por los empleados en los servicios de restauración y pequeños negocios (para ambos sexos), así como los peones agropecuarios (sobre todo los varones) y los servicios personales (especialmente las mujeres).

Un estudio reciente de Camarero *et al.* (2006) ilustra, a partir de los datos de una encuesta específica sobre el empleo de la mujer rural, cómo se configuran las diferentes trayectorias de inserción laboral femenina. Este trabajo nos permite ampliar algunos de los procesos identificados a lo largo de las dos últimas secciones. La encuesta realizada registraba al 40 por ciento de las mujeres entrevistadas trabajando fuera del municipio de residencia mientras que la evolución generacional mostraba una progresiva tendencia a la localización. Es decir, la inserción inicial se producía fundamentalmente en mercados laborales extralocales para después transformarse en trabajo cada vez más localizado. Los autores identifican dos momentos laborales en los grupos femeninos que aparecen relacionados no sólo con los hitos del ciclo vital (antes y después del matrimonio y los hijos), sino también con diferentes tipologías de empleos. Los buenos trabajos eran más a menudo extralocales (profesionales, empleos fijos...), mientras que los empleos locales aparecían asociados con más frecuencia a la contratación ocasional o en los sectores descualificados que prolongan los tradicionales roles domésticos femeninos (limpieza, cuidados, servicio doméstico...).

Un aspecto importante reseñado por esta investigación es cómo la reducción de la precariedad laboral aparece sustentada en el transporte privado y se incrementaba sustancialmente entre las mujeres no conductoras. Los autores también identifican dos trayectorias de inserción laboral entre las empleadas más móviles. Por un lado, el modelo que denominan *integración moderna* (protagonizada por 1 de cada 3 mujeres rurales), más frecuente entre las jóvenes menores de 35 años, y las asalariadas con ocupaciones urbanas (profesionales y directivas, administrativas, y comercio) y donde se hacía notar el peso de los nuevos residentes (casi un tercio del total). Este modelo registraba los menores grados de precariedad y los niveles de estudios más elevados (casi un tercio con estudios universitarios) y aparecía claramente dependiente de los mercados de trabajo exteriores (más del 60 por ciento se desplazaban a otro municipio). Una dependencia que lo hacía también más vulnerable en la medida en que la maternidad erosionaba su disponibilidad y dificultaba la movilidad. Por otro lado, el modelo de *inserción juvenil* donde adquirirían más peso las menores de 30 años empleadas en trabajos precarizados y que se orientaban en un doble sentido: aquellos de mayor cualificación (profesionales y directivos) y las actividades que suponen una extensión de los roles domésticos femeninos (limpieza, cuidados). En las posiciones extremas, en relación con la movilidad laboral, encontraban, por un lado, aquellos grupos femeninos con una movilidad «alta» (jóvenes con trabajo fuera del municipio, vehículo propio, que empleaban más de veinte minutos de media en su viaje y disfrutaban de empleos directivos, técnicos o profesionales; servicios y comercio) y en el polo opuesto, los grupos femeninos con una movilidad 'baja' (también jóvenes, menores de 20 años, empleadas en la localidad y sin vehículo propio).

6. ESTRATEGIAS RURALES DE MOVILIDAD LABORAL

6.1. Diferentes formas de moverse para arraigarse

Cuando analizamos estas estrategias, a la vez laborales y de arraigo local, en los propios contextos sociales donde se elaboran como prácticas con sentido y en los cuales revalidan sus significados para cada generación y cultura local (de género, de clase social, etc.) adquieren una profundidad especial. Los recuentos censales agrupan sin distinción tendencias muy diferentes: las *clases de servicios* suburbanizadas con los jóvenes que buscan vivienda asequible en los entornos metropolitanos; las formas de arraigo de los jóvenes rurales cualificados con aquellas propias de grupos maduros que reformulan vie-

jas estrategias campesinas, etc. Por el contrario, las narrativas con las cuales los entrevistados explican los sentidos de su vida cotidiana, sus biografías laborales o su relación emocional con la localidad, descubren *mecanismos sociales* que son explicados en su funcionamiento de una manera sociológica (Bertaux, 1997).

Las primeras estrategias de dispersión residencial metropolitana que acabamos de mencionar, por ejemplo, en la medida que no son elaboradas tanto en unas culturas locales como sobre los referentes de las clases urbanas tienen bien explicitados estos significados en los eslóganes y propuestas del profuso imaginario publicitario desarrollado por las promociones residenciales (Oliva y Rivera, 2003; Oliva y Camarero, 2002a). Este marketing urbanístico recaba con acierto los sentidos y deseos que son después condensados en los conceptos y representaciones del estilo de vida suburbano. Por ejemplo, el ideal de la «*calidad de vida*» heredero de aquella «*ideología clorofila*» (Gaviria, 1971) que animaba la parcelación del campo en los años setenta y que hoy se orienta a proporcionar zonas residenciales para los que quieren vivir en un pueblo pero *son* de la ciudad (Pahl, 1965).

Otras estrategias, sin embargo, presentan unos itinerarios sociobiográficos que muestran una socialización antigua en la movilidad como forma de arraigo local. Se trata con más frecuencia de experiencias que se han visto encarnadas en los padres o en los grupos de iguales y que pueden finalmente fraguarse como una particular cultura del trabajo local y de género madurada como estrategia social por generaciones sucesivas. Por ejemplo, las tres generaciones de albañiles manchegos que hoy se suben a un mismo autobús para trabajar en el área metropolitana madrileña y que comentamos al final de esta sección. En otras ocasiones, se articulan más bien como estrategias familiares que combinan roles sedentarios (la casa, la explotación agropecuaria o el pequeño negocio local regentado por la mujer) con otros móviles (los salarios que el hombre o los hijos obtienen en la construcción, la minería, las fábricas...). El esfuerzo cotidiano del *commuter* requiere entonces de los sentidos y significados de la estabilidad y continuidad que ofrecen la casa, la familia, la localidad, y no ha sido infrecuente ver articuladas estas estrategias en unas economías basadas en la domesticidad activa (autoconstrucción de la vivienda, mantenimiento de huertos y animales, de pequeños negocios, servicios informales, de trabajos temporales...).

Los ejemplos que ilustran esta penúltima sección se refieren en exclusiva a estos últimos tipos de estrategias de movilidad y de arraigo. Todos ellos han sido recabados en diferentes trabajos de campo

desarrollados a lo largo de casi toda la geografía peninsular durante los últimos años (3).

6.2. Los paisajes del trabajo reducido

Hemos visto en las secciones anteriores cómo en los hábitats más ruralizados y remotos la movilidad laboral es la forma de arraigo imprescindible y generalizada. Allí donde el mercado de trabajo local es muy reducido su configuración sobre una tipología de actividades concretas define quiénes serán los grupos sedentarios y quiénes tendrán que optar entre emigrar o arraigarse mediante el trabajo fuera del municipio: *«si te quedas en el pueblo no hay otra salida... no hay otra cosa... o te apuntas a una lista de ciento y pico personas para un año limpiar los colegios y otro año media jornada limpiar la biblioteca y el centro de ancianos...»* (mujer, Grupo de discusión, sur de Andalucía). En estas comarcas el trabajo se encuentra a menudo completamente deslocalizado y los pueblos más pequeños permanecen casi reducidos a su función residencial. En otras zonas, las posibilidades de empleo local se hallan saturadas por las generaciones maduras (por ejemplo cuando la práctica de la agricultura a tiempo parcial o por jubilados no deja tierras ni espacio para los jóvenes que quieren profesionalizarse en esta actividad), o bien sólo consiguen emplear de manera efectiva a uno de los conyuges. En estos casos, es frecuente encontrar estrategias familiares que adoptan combinaciones complementarias de trabajo dentro y fuera según roles de género: *«para los hombres... aquí no hay nada... mi marido se desplaza treinta y cuatro kilómetros diarios ida y otros tantos vuelta... quitando cuatro personas que pueden tener algo de ganadería, nada más. O bueno, después están los profesores, los que trabajan en el Ayuntamiento... la farmacia... y los de los bares, pero, en realidad lo demás todo fuera»* (mujer, 36 años, Castilla-León).

A menudo los mercados de trabajo locales son descritos como una alternativa que también es limitada por su precarización (horarios extendidos, contratación irregular...). Por ejemplo, las duras condiciones que establecen las pequeñas industrias de sectores maduros

(3) Las citas mencionadas en las páginas que siguen pertenecen a perfiles entrevistados en los trabajos de campo de los siguientes proyectos: Oliva, J. y Camarero, L.A. (dirs.): «Escenarios para el desarrollo rural en la Comunidad Foral de Navarra: paisajes, conflictividad y tendencias sociales» (financiado por el Gobierno de Navarra); Camarero, L.A. (dir.) (2005): *Emprendedoras rurales: de trabajadoras invisibles a sujetos pendientes*. Valencia, Uned; Oliva, J. (2000): «Proyecto transfronterizo para el estudio del papel de las instituciones tradicionales en los procesos de desarrollo de las áreas de montaña» (financiado por la Universidad Pública de Navarra); y Oliva, J. y Díaz, M.J. (2002): «La reestructuración productiva y la movilidad laboral: el caso de los 'commuters' castellano-manchegos de la construcción como estrategia laboral» (estudio de caso del proyecto *El trabajo invisible en España: una evaluación y valoración del trabajo realmente existente* (proyecto TRABIN), dirigido por J. J. Castillo y financiado por la CICYT).

(calzado, textil, madera...) que sobreviven subcontratando las fases más intensivas en trabajo de los procesos productivos. Estas experiencias han sido asociadas en la literatura internacional con prácticas de gestión paternalista del trabajo (Doeringer, 1987), por ejemplo, cuando estas empresas locales conforman sus propios *mercados internos* de trabajo reclutando trabajadores según sus necesidades. En este sentido, la descentralización de algunas firmas hacia las áreas rurales buscando una mano de obra dócil y especialmente socializada en la escasez del trabajo ha sido teorizada y descrita en Europa desde los años ochenta: «aquí... no hay mucho donde escoger, ... porque no hay alternativas, ... son siempre trabajos sin seguro, trabajas un montón de horas por un sueldo de miseria. ¿Qué hay para una mujer aquí ...? pues ir a cuidar unos niños por cuarenta mil pesetas trabajando ocho horas sin seguro; ir a trabajar a una cooperativa de punto trabajando un montón de horas, sin seguro, que acabas con la vista destrozada, ... Son cosas pesadas por sueldos de miseria. Pero bueno, si quieres ir subiendo o si no... tienes que montarte tu algo...» (mujer, 33 años, Galicia).

Por otro lado, los mercados de trabajo exteriores se configuran en numerosos paisajes sobre el espacio comarcal o con un carácter regional abarcable mediante estos viajes pendulares (por ejemplo, en las comunidades uniprovinciales). Entonces, son las actividades de la capital, de la cabecera comarcal o de los diferentes pueblos del entorno las que permiten diversificar el abanico de oportunidades de empleo de los jóvenes. Las estructuras ocupacionales rurales se configuran aquí como una réplica de las particularidades y especializaciones de los mercados de trabajo comarcales o regionales. Éste, por ejemplo, es un paisaje que se repite en las zonas de industrialización rural difusa (por ejemplo, en el norte de Navarra y el País Vasco) o en las populosas comarcas del litoral levantino (donde se combinan los empleos estacionales del turismo o la cosecha con las pequeñas industrias manufactureras y la construcción): «en los pueblos pequeños no hay fábricas, y así para trabajar te tienes que mover... (hacia) –pueblo cabecera–, ... cosas así, y bueno la gente va allí. Y los que están ahora, pues hay bastantes jóvenes en las obras o con los camiones o con cosas así...» (varón, 27 años, Navarra); «trabajan por –cabecera comarcal–, o lo que sea. Aquí no hay nada. Bueno hay un taller, lo demás no hay ninguna fabrica, ni nada. Entonces, hay que irse por ahí. Todo el mundo sale» (varón, 27 años, Navarra).

En otras ocasiones se trata de mercados de trabajo exteriores abiertos para los jóvenes trabajadores locales hace tiempo por las generaciones precedentes. A menudo aquellos pioneros, ahora cualificados en ese sector, disponen de los contactos y la experiencia necesarios

para organizar pequeñas empresas especializadas o cuadrillas autónomas bajo su dirección (montadores e instaladores, especializados en transporte, distribución o acabados de la construcción, etc.): «y luego hay también constructoras... Dos empresas constructoras que... tienen aquí... las oficinas y eso, pero trabajan fuera. Y trabajan muchísimo fuera. Llevan a gente de aquí a trabajar; albañiles de aquí» (mujer, 32 años, Navarra). Las culturas locales del trabajo parecen ejercer una influencia decisiva (como ya evidenciaban los estudiosos de las experiencias de desarrollo local comentadas en la tercera sección) en estos procesos. Pueden incluso llegar a caracterizar un municipio o comarca frente a las vecinas con esas actitudes: «no es el pueblo como –un pueblo vecino– que hacen mantas,... es un pueblo más de trabajar fuera, no es de iniciativa propia» (mujer, 59 años, Castilla-León). Sin duda en estas culturas particulares se encuentran algunas de las claves que explican por qué en unas zonas son más fáciles las iniciativas del cooperativismo mientras que en otras comarcas se ha buscado fuera el trabajo. Lo que nos remite de nuevo al hecho de que los sentidos y las estrategias del trabajo son elaborados y aprendidos en los contextos sociales.

Por otro lado, la generalización de la automovilidad y la mejora de las vías de comunicación han comprimido los tiempos y espacios, aproximando los diferentes mercados de trabajo de los entornos urbanos y facilitando así el arraigo local (incluso en la ruralidad más reducida) de los jóvenes: «antes que no había autovía era impensable ir a trabajar todos los días a –una ciudad– En cambio ahora, pues es una cosa que bueno en media hora» (varón, 27 años, Navarra). De esta forma, los espacios más alejados y remotos se integran progresivamente en la dinámica económica de las grandes regiones metropolitanas dando lugar a una constelación de movimientos pendulares: «...ahora ya la gente trabaja en industrias en Pamplona. La mayoría en –una ciudad–, en fábricas,... Van a la mañana, o en el turno que les toque... Y de la agricultura, no viven más que tres o cuatro familias... Yo, que soy once de cuadrilla. Pues, de los once ninguno de la agricultura. En construcción, otro y yo, y después todos los demás en fabricas. Todos. Y van y vienen todos los días...» (varón, 48 años, Navarra). En estas regiones metropolitanas es donde se perciben con mayor nitidez los efectos sociales de la *posfordización* de los tiempos y los territorios que han personalizado las formas y direcciones del *commuting* rural: «ahora estamos... Cinco o seis que vamos todos los días a –una ciudad–, a trabajar. Vamos y venimos. Si pudiéramos ir juntos. Lo que pasa es que como tenemos cada uno un horario diferente, imposible. Es una cosa que no podemos hacer» (varón, 27 años, Navarra).

6.3. Dentro y fuera: sociobiografías y estrategias del trabajo móvil

Las sociobiografías de los trabajadores móviles rurales muestran perfiles con que una experiencia prolongada en la combinación de trabajos dentro y fuera de la localidad. Numerosas trayectorias de hombres y mujeres maduros, incorporados desde una edad temprana a todo tipo trabajos que, a pesar de convertirse en verdaderos trabajadores polivalentes también les ha reservado hasta su madurez como mano de obra oficialmente descualificada: «yo a los catorce años... empecé a coger tomates, ...cumplí los quince años en –ciudad turística en la costa– en un hotel,... Luego me vine, estuve otros tres años trabajando aquí... en una fábrica de pantalones. Ya luego me case, me fui a Francia y me estuve siete años... me fui a trabajar ahí también las manzanas... Y ya luego ya... nos vinimos aquí a poner el supermercado. Empezamos aquí a comprar la casa esta y a obrarla...» (mujer, 44 años, Castilla-La Mancha).

Estas estrategias de trabajo dentro o fuera del municipio a veces se conforman como particularidades de género o generacionales que cambian con el ciclo vital. Por ejemplo, los jóvenes que buscan fuera su primer empleo regularizado o una ocupación adecuada a su titulación después de haber realizado en el ámbito local actividades de ayudas familiares, contratos temporales de aprendiz en fábricas y almacenes, etc. En muchos de estos casos el hogar paterno es un refugio que permite acumular un capital hasta que llegue el momento de tomar la decisión de arraigarse o marcharse. Pero otros grupos pueden optar, en momentos concretos, por dar un giro completo a su estrategia móvil y reorientarse a los mercados de trabajo locales. Por ejemplo, en el caso de las mujeres cuando llegan los hijos y deciden aceptar en la localidad trabajos parciales o sueldos más bajos (complementarios para la economía familiar) que les permiten atender las responsabilidades domésticas («mi mujer... es profesora en...bueno...es un poco guardaría-Ikastola... Está con crios de eso, de hasta dos años o tres años... a la mañana, ...el golpe gordo lo aporto yo,...(ella) no está... cómo decir, oficializado, cobra lo que los padres le aportan» (varón, *commuter* autónomo, Navarra). O la que protagonizan los grupos maduros que han pasado buena parte de su vida laboral en la economía informal o contratados en precario y buscan una inserción mas regularizada, cuando se acerca el final de su período activo, para cotizar de cara a su jubilación (por ejemplo, integrándose en los programas de empleo local de los Ayuntamientos).

En otras ocasiones el juego del trabajo localizado y exterior ofrece estrategias familiares más complejas. Una de estas combinaciones frecuentes mantiene a los padres en la explotación familiar o un peque-

ño negocio mientras los hijos conviven con ellos concurren fuera en diferentes mercados de trabajo. Por ejemplo, en los paisajes ya mencionados de industrialización difusa característicos de la montaña oriental navarra: «*En casa, vivimos en casa y bueno, pues trabajando pues en la fábrica, ...los dos hermanos. Y yo aquí en jardinería ... (y la madre) ...hace las labores de casa...tenemos animales también ¿no?... como es normal en los pueblos pequeños ¿no?,... Y bueno pues...hace, pues dos trabajos,...(varón, 22 años, Navarra); »*Todos trabajando, las primas trabajando, el hermano trabajando, la hermana y la tía hacen las tareas de casa y el tío... trabaja en –pueblo vecino–, trabaja en –industria–, y luego mi hermano y los otros primos trabajan en una construcción y yo en el monte*» (varón, 21 años, Navarra). En estos casos, las explotaciones agropecuarias familiares se mantienen más como una cultura familiar (que nos identifica, que mantiene ocupados a los mayores, que proporciona alimentos considerados más sanos, etc.) que como una actividad productiva verdaderamente rentable («*en un caserío no hay modo de vida, ¿no?... no lo puedes sacar...en el caserío, estás pero bueno, estás allí pero trabajas en otros lados... La agricultura no la dejamos... pero tú trabajas fuera, en el caserío no hay nadie*» (varón, 22 años, Navarra).*

En otras ocasiones las estrategias se configuran bajo la relación secular del trabajo exterior masculino complementado con la sedentarización laboral femenina. Una fórmula que puede adquirir muy diversas formulaciones. Por ejemplo, combinando las explotaciones ganaderas (regentadas por la mujer) o los trabajos femeninos en el sector textil o la agroindustria con los mercados de trabajo exteriores masculinos (muy a menudo la construcción). Los trabajos de campo realizados identifican esta casuística a lo largo de toda la geografía peninsular: «*Los hombres se van fuera. Fuera todos...Pues ahora mismo –a ciudad en otra región– se van, pues yo que sé, el cincuenta por cien. A no ser que se vayan a jubilar o que están cobrando... los demás... Las chicas...jóvenes pues van a la fábrica de –cabecera comarcal–,... de pantalones, sí,...chandals, ...y ya lo que son hombres –a capital provincial–, –a cabecera comarcal– que es cosa de albañilería » (mujer, 44 años, Castilla-La Mancha); «*porque en mi caso no tengo a nadie que me ayude a ordeñar. Mi marido trabaja doce horas, trabaja en incendios*» (Grupo de discusión de mujeres, Galicia). Pero la estrategia familiar también puede establecerse a partir del empleo femenino en servicios personales en el municipio o la gestión de pequeños negocios locales que son al mismo tiempo objeto de una comercialización ambulante por parte del varón: «*Yo vivo de la panadería de mi casa... él sale a repartir se va a las tres y media, sale a repartir, viene a las cuatro de la tarde,... trabaja trece horas y pico*» (Grupo de discusión de mujeres, sur de Andalu-*

cía); *«Claro, esta abriendo...rutas por ahí, pero que si tuviéramos que estar solamente en el comercio mío pues nos podríamos morir ... ¡Que si es duro; Se levanta a las tres de la mañana y el viene a comer los lunes cuando...»* (Grupo de discusión de mujeres, sur de Andalucía).

6.4. Trabajo móvil y flexible. Mujer y automovilidad

Un fenómeno paradigmático de esta relación entre la ruralidad y la movilidad que venimos explorando es el de la automovilidad femenina. Una condición que favorece evidentes diferencias en cuanto a las tipologías y condiciones de trabajo como hemos visto al comentar las trayectorias de inserción laboral en la sección anterior. La automovilidad proporciona una independencia del entorno local que se ha convertido en la llave para mantener el arraigo local de las jóvenes rurales: *«El problema es que, yo ahora ya sin el coche, ya no sabría. Eso sí, entonces, no sé si podría estar aquí. ...es fundamental. Para vivir en un pueblo, me parece que es fundamental»* (mujer, 32 años, Navarra).

En su relación con el empleo, la automovilidad permite una ampliación de los mercados de trabajo exteriores que pueden ser alcanzados diversificando no solo las oportunidades y las formas de la actividad (a tiempo parcial, en horarios intensivos, etc.), sino también su compaginación con las tareas familiares. En muchos casos, esta ventaja inicial acaba convirtiéndose en una autoexplotación femenina basada en el desempeño de las dobles jornadas (doméstica y laboral). Y si bien las mujeres rurales presentan todavía tasas de movilidad laboral más bajas que los varones y sus estrategias se orientan más frecuentemente sobre unos movimientos pendulares de corta distancia (comarcales y regionales), lugares de trabajo y tipologías de empleos se multiplican (*«... tengo uno viejo que se lo compré a un amigo,...el pobre no me ha dado ningún problema,...el coche me ha llevao a -ciudad capital-, -pueblo vecino-, -cabecera comarcal-... y eso un día y otro día y se ha portao muy bien»* (mujer, 27 años, Murcia).

La automovilidad proporciona al trabajo la flexibilidad que demandan los nuevos procesos productivos. Favorece su disponibilidad y su aplicación de acuerdo con las necesidades (estacional o parcial, por turnos o en horarios partidos, regulado según las necesidades de la jornada, en diferentes pueblos y ciudades, etc.): *«Todos los días. Salgo de aquí a las siete y cuarto...Y vengo, cuando puedo. Un día a las ocho y media, otro día a las nueve... Y en el verano más tarde, ... trabajo, muchas horas, ...dejas de trabajar igual, a las nueve y ahora coge el coche y mémete media hora de camino...»* (varón, 27 años, Navarra); *«Un día normal...en el pueblo no estás, te levantas y yo, para las siete de la mañana estoy*

en –ciudad cercana–, aquí, en –pueblo del entorno– o donde me toque el turno trabajar. Y después, no vas a casa, pues hasta la noche. Yo el pueblo, lo veo el sábado de día» (varón, 48 años, Navarra); «De monitora son visitas diarias... hay fines de semana que son parque de ocio... Y luego durante la semana de lunes a viernes está la visita de los colegios» (mujer, 27 años, Murcia). Esta función de la automovilidad en los procesos de trabajo puede ilustrarse mejor con un caso que hemos venido analizando en profundidad, a partir de diferentes proyectos y trabajos de campo, durante más de una década: la estrategia laboral de los *commuters* manchegos de la construcción (Oliva, 1995; Oliva y Díaz, 2005).

6.5. Tres generaciones de albañiles en un autobús. El *commuting* de larga distancia

Durante casi medio siglo, en algunas poblaciones manchegas, se ha consolidado una forma de *commuting* masculino de larga distancia (mas allá de los 100 kilómetros) que es resultado de unas estrategias de movilidad maduradas a lo largo de al menos tres generaciones. Las mismas que hoy coinciden subidas a los autobuses que les trasladan diariamente hasta las obras dispersas en el área metropolitana madrileña: «ya hay tres generaciones que se juntan en el mismo coche, padre, hijo y abuelo, y todos los días para Madrid, salen de aquí de –pueblo manchego– dieciocho autocares, de cincuenta plazas, diariamente, aparte de los vehículos pequeños que tienen los empresarios que no tienen muchos trabajadores, y en sus propias furgonetas, de nueve plazas y van saliendo alrededor de mil novecientas personas diarias...» (varón, alcalde, Castilla-La Mancha). Si en los años sesenta fue la alternativa de los *obreros-campesinos* frente al éxodo rural-urbano y, desde los setenta, es reforzada por el cierre del flujo migratorio a la ciudad hoy se ha consolidado como una forma de trabajo y de arraigo local. La tradicional itinerancia de los jóvenes descualificados de las regiones latifundistas por los mercados de trabajo de la recolección agraria interior o en el extranjero, el sector turístico del litoral y la construcción fue progresivamente sustituida en la comarca manchega por esta opción.

La mejora de los medios de transporte y las vías de comunicación, la peculiar orografía de la región, así como la experiencia y contactos de los pioneros han configurado esta estrategia con unos sentidos sociales y saberes locales que conforman una particular cultura del trabajo especialmente eficaz. Por ejemplo, para revalorizar los patrimonios rústicos e inmobiliarios o dinamizar los mercados de trabajo locales con nuevos negocios y servicios. En aquellas localidades donde esta forma de *commuting* adquiere importancia se han establecido estructuras de reclutamiento estables, basadas en las relacio-

nes de vecindad y en la numerosa información de este mercado de trabajo que fluye a través de esas redes. Los propios gobiernos locales han tratado de regular y favorecer en lo posible una estrategia de la que depende directamente la economía local y el futuro de la misma. Las remesas de capital continuadas a las que acceden segmentos importantes de la población local y las inversiones que realizan en el propio municipio favorecen una revitalización de las economías locales haciendo cada vez más atractivo ese entorno para arraigarse: «*aquí yo que sé tienes la vivienda de tus padres, el corralito de tus padres, pagas tu casita y tal. Yo que sé... Que se vive mejor en tu pueblo que en otro lado. Y la casa y todo de aquí. Y que Madrid, está a ciento veinte o ciento treinta kilómetros, que es una distancia asequible para poder ir*» (varón, trabajador, Castilla-La Mancha).

La cara más oscura de este proceso se vislumbra, sin embargo, en los grupos generacionales que no consiguen especializarse ni mejorar su posición precarizada, en el abandono escolar generalizado de los jóvenes para incorporarse a una actividad que remunera de manera extraordinaria su trabajo y en la vulnerabilidad de unas relaciones familiares difíciles de reconstruir cotidianamente bajo la asunción inevitable del *padre ausente*: «*es igual que si fuera una pensión, ¿no?(...): cenar, se levantan, los lavas, se visten, se van, vienen, cenar, se acuesta; vienen, cenar, se acuestan; vienen por la madrugada, se van, y así es la vida. O sea, no es decir que te da tiempo a hablar un poco con ellos, es que no te da tiempo*» (mujer, esposa de trabajador, Castilla-La Mancha).

En estas villas de *commuters* se percibe el futuro inevitablemente desde la dependencia local de este mercado de trabajo exterior: «*el futuro es que no falte Madrid, hasta que nos jubilemos (...)* El problema es que vivimos de Madrid» (varón, trabajador, Castilla-La Mancha). Toda la economía local aparece en ellas relacionada de una u otra forma con esta estrategia que involucra a buena parte de la población activa masculina y que permite mantener y reservar ciertos empleos para los grupos laborales periféricos (jubilados, inmigrantes, estudiantes, amas de casa...). Por ejemplo, las actividades agropecuarias (recolección, pastoreo, cuidado de fincas, etc.), los pequeños negocios locales (peluquerías, video-clubes, comercios, cafeterías, ...) a menudo regentados como una prolongación del trabajo doméstico femenino, las actividades de gestión o los servicios (gestorías, talleres mecánicos, transporte local,...) y las industrias locales (textiles, agroindustria...) que emplean ventajosamente una fuerza de trabajo femenina cuyo salario puede ser concebido como «complemento» de la renta masculina: «*me da miedo que falle Madrid porque si falla*

Madrid que haces aquí con setecientos obreros, más o menos, todos los días parados» (Secretario de Ayuntamiento, Castilla-La Mancha).

7. A MODO DE CONCLUSION

A lo largo de estas páginas hemos tratado de explorar los perfiles de un colectivo estratégico para entender los procesos sociales que tienen lugar hoy día en el mundo rural: el de los trabajadores movilizados rutinariamente fuera de sus municipios. Si los trabajos *localizados* se orientan sobre las actividades primarias, los pequeños negocios y los servicios (domésticos, personales...) configurando mercados de trabajo que reducen notablemente las posibilidades del arraigo laboral, la cualificación y que endurecen las condiciones de empleo o fuerzan al autoempleo, los perfiles de trabajadores *movilizados* se orientan sobre tres grupos bien distintos. Uno de cada tres es una mujer o un varón empleados como profesional, técnico titulado o trabajador de *cuello blanco*, otro es un trabajador de *cuello azul* o de la construcción, y el restante se configura básicamente como un empleado o empleada de los servicios o trabajos no cualificados. Pero estos tres perfiles sintéticos de la movilidad laboral de los residentes rurales (trabajo no manual, trabajo manual y trabajo no cualificado) también resumen algunos de los grandes procesos en marcha.

La primera tendencia muestra cómo las áreas rurales pueden convertirse, al margen de sus propios mercados de trabajo, en lugares para el arraigo de grupos que hace sólo unas décadas parecían destinados a vivir en la ciudad (tanto si se trata de las nuevas *clases de servicios* como de los titulados de origen rural). A menudo sus estrategias definen las áreas más dinámicas o con una relación privilegiada con los entornos metropolitanos. El segundo grupo de perfiles movilizados apunta con más frecuencia a unas estrategias de arraigo sustentadas por la revalorización de las especialidades y las destrezas profesionales que a menudo son aprendidas mediante la experiencia en el propio mercado de trabajo. En este sentido, señala la importancia que adquieren los activos rurales en los mercados del trabajo manual, donde concurren cotidianamente un ejército movilizado de cuadrillas autónomas mediante el empleo de furgonetas, autobuses y trenes de cercanías. Sin duda, estas estrategias encuentran en el arraigo local unas ventajas imposibles en la ciudad y que se rentabilizan como complementos (materiales y emocionales) del salario urbano al que acceden mediante su esfuerzo diario (autoconstrucción de la vivienda, proximidad a las redes familiares, cultivo de tierras, participación en cooperativas, pequeños negocios locales, etc.).

Finalmente, el peso que adquiere el trabajo descualificado y de los servicios en la movilidad laboral rural apunta al papel secular que han jugado estas áreas como reserva de mano de obra. Un proceso que indica la vulnerabilidad que aún encontramos en numerosos segmentos de su población y el trabajo que aún queda por hacer para evitar la reproducción de estas bolsas de trabajo precarizado.

Como muestra el reciente informe de la OCDE (2006), la globalización, la creciente accesibilidad y los nuevos patrones migratorios ofrecen nuevas oportunidades para el desarrollo de las áreas rurales. Para la mitad de sus residentes, los propios municipios rurales ya no son el lugar de trabajo habitual. Y si bien esta relación encierra muy diversas estrategias residenciales y laborales, también ilustra la profunda mutación que experimentan las economías y sociedades locales. Progresivamente heterogéneas e integradas en procesos productivos que responden a una lógica mundializada, las áreas rurales y sus residentes se enfrentan a los nuevos retos de la diversidad y la movilidad. Los futuros escenarios que serán el resultado de la adecuación local de todos estos procesos están definiéndose hoy día, y ya podemos delinear, con la información que actualmente recabamos, algunos de sus trazos más evidentes. Por un lado, los tiempos y los espacios rurales son vividos cada vez más de acuerdo a secuencias personalizadas que son segmentadas por las distintas formas de inserción laboral y los diferenciados estilos de vida de sus vecinos. El futuro de sus modos de vida ya no está necesariamente ligado a los mercados de trabajo locales ni a los sectores tradicionales (e incluso algunos de sus residentes probablemente desearían preservar estas zonas como áreas libres de los perjuicios de la localización de algunas actividades).

Sin duda los poderes locales se enfrentan hoy con una realidad social más compleja de la imaginada hace tan sólo unas décadas y que se presenta variopinta en las identidades, formas de arraigo y de trabajo (clases suburbanas, inmigrantes, *commuters*, veraneantes, turistas, etc.). Algunas zonas son bendecidas como paraísos residenciales exclusivos mientras otras experimentan su declive y *museificación* como resultado de su abandono. Ciertas comarcas se enfrentan a las crisis periódicas derivadas de unos procesos de reestructuración y *deslocalización* que parecen configurarse ya como características permanentes del nuevo capitalismo, mientras que otras guardan en sus propias culturas locales las llaves (aún no desveladas) de su desarrollo. Todos estos procesos abren un abanico de oportunidades e incertidumbres que deben ser exploradas por los estudiosos del mundo rural en los contextos locales para comprender sus nuevos retos y sus formas de adecuación local.

BIBLIOGRAFÍA

- ALONSO, L. E. (2000): *Trabajo y posmodernidad: el empleo débil*. Madrid, Fundamentos.
- ATTALI, J. (1990): *Lignes d'horizon*. Paris, Arthème Fayard.
- AUGÉ, M. (1992): *Los «no lugares». Espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*. Gedisa, Barcelona, 1996.
- BAUMAN, Z. (1996): «From Pilgrim to Tourist –or a Short History of Identity», in Hall, S. and Du Gay, P.: *Questions of Cultural Identity*. Sage, London: 18-36.
- (2000): *Liquid Modernity*. Londres, Polity Press.
- BERMAN, M. (1980): *Todo lo que es sólido se desvanece en el aire*. Madrid, Siglo XXI, 1988.
- BERICAT, E. (1994): *Sociología de la movilidad espacial. El sedentarismo nómada*. Madrid, Centro de Investigaciones Sociológicas.
- BERTAUX, D. (1997): *Los relatos de vida. Perspectiva etnosociológica*. Barcelona, Bellaterra.
- BRUSCO, S. (1985): «The Emilian model: productive and social integration», en *Cambridge Journal of Economics*, 6: 167-184.
- CAMARERO, L. (1995): «El mundo rural en la era del ciberespacio: apuntes de sociología rural», en García de León, A., *Sociedad rural y cambio social en España*: 125-151. Madrid, MAPA.
- CAMARERO, L. A. y OLIVA, J. (2004): «Paisajes sociales y multifuncionalidad del espacio rural», en Molinero, F. et al. *Atlas de la España rural*. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación: 425-435.
- CAMARERO, L. A. et al. (2006): *El trabajo desvelado. Trayectorias ocupacionales de las mujeres rurales en España*. Madrid, Instituto de la Mujer, Serie Estudios, 95.
- CASTELLS, M. (1996): *La era de la información. Economía, Sociedad y Cultura. Vol. I. La sociedad red*. Madrid, Alianza.
- CASTELLANOS, M. L. y PEDREÑO, A. (2001): «Desde El Ejido al accidente de Lorca. Las amargas cosechas de los trabajadores inmigrantes en los milagrosos vergeles de la agricultura mediterránea». En: *Sociología del Trabajo*, 42.
- CASTILLO, J. J.; LÓPEZ, P. y LAHERA, A. (2002): «El trabajo invisible en España: una evaluación y valoración del trabajo realmente existente, de su condición, problemas y esperanzas (Proyecto TRABIN)». En Lacalle, D. (ed.): *Sobre democracia económica. Los modelos organizativos y el papel del trabajo*. Madrid, El Viejo Topo-Fundación de Investigaciones Marxistas.
- CHAPIN, F. S. (1974): *Human Activity Patterns in the City: Things People Do in Time and Space*. John Wiley & Sons, New York.
- COHEN, A. P. (1985): *The symbolic construction of community*. Londres, Routledge.
- CRESSWELL, T. (2001): «The Production of Mobilities», en *New Formations*, 43: 11-43
- DOERINGER, P. B. (1987): «Los mercados internos de trabajo y el paternalismo en las áreas rurales» en Osterman, P. (Comp.): *Los mercados inter-*

- nos de trabajo*. Madrid, Ministerio de trabajo y Seguridad Social: 303-322.
- FROBEL, F.; HEINRICH, J. y HREYE, O. (1980): *La nueva división internacional del trabajo. Paro estructural en los países industrializados e industrialización de los países en desarrollo*. Madrid, Siglo XXI.
- GARAFOLI, G. (1984): «Modelos locales de desarrollo». En: *Estudios Territoriales*, 22: 157-168.
- GAVIRIA, M. (1971): *Campo, urbe y espacio de ocio*. Madrid, Siglo XXI.
- GRIECO, M. (1995): «Time Pressures and Low-income Families: The Implications for 'Social' Transport Policy in Europe» En: *Community Development Journal*, 30(4): 347-363.
- HÄGERSTRAND, T. (1970): «What about people in regional science?». *Papers in Regional Science*, 24: 7-21.
- (1973): «The impact of transport on the quality of life». *Fifth International Symposium on Theory and Practice in Transport Economics*, Grecia.
- HALL, P. (1985): «Capitales nacionales, ciudades internacionales y la nueva división del trabajo». En: *Estudios Territoriales*, 19: 21-30.
- HARVEY, D. (1989): *The condition of postmodernity: An enquiry into the origins of cultural change*. Oxford, UK. Basil Blackwell.
- HOUSSEL, J. P. (1985): *De la industria rural a la economía sumergida*. Valencia, Institución Alfonso El Magnánimo.
- IBÁÑEZ, J. (1985): *Del algoritmo al sujeto*. Madrid, Siglo XXI.
- ITUR (1987): *Áreas rurales con capacidad de desarrollo endógeno*. Madrid, MOPU.
- KAUFMANN, V.; BERGMAN, M. M. y JOY, D. (2004): «Motility: Mobility as Capital». *International Journal of Urban and Regional Research*, 745-56.
- KUHN, Th. (1962): *La estructura de las revoluciones científicas*. México, F.C.E., 1975.
- LATELLA, F. (1991): «Dinámica empresarial y condicionamientos ambientales en las regiones atrasadas». En: *Estudios Territoriales*, 36: 39-59.
- LASH, S. (1990): *Sociology of Postmodernism*. Routledge, Londres.
- LASH, S. y URRY, J. (1984): *The End of Organized Capitalism*. Cambridge, Polity Press.
- (1994): *Economies of Signs and Spaces*. Londres, Sage.
- LAW, R. (1999): «Beyond 'women and transport': towards new geographies of gender and daily mobility». En: *Progress in Human Geography*, 23 (4): 567-588.
- LIPIETZ, A. (1986): «New tendencies in the international division of labour: regimes of accumulation and modes of segmentation». En Storper y Scott (eds.): *Production, Work and Territory*. Londres, Allen and Unwin: 16-40.
- MARCUSE, H. (1954): *El hombre unidimensional. Ensayo sobre la ideología de la sociedad industrial avanzada*. Barcelona, Seix Barral, 1972.
- MORIN, E. (1965): «El coche». En *Sociología*, Barcelona, Tecnos, 1984: 338-347.

- MARSDEN, T. (1987): «Exploring a Rural Sociology for the Fordist Transition. Incorporating Social Relations into Economic Reestructuring». En *Sociologia Ruralis*, vol. XXXII (2/3): 209-230.
- MASSEY, D. (1984): *Spatial Divisions of Labour. Social Structures and the Geography of Production*. London, MacMillan.
- ORTEGA, P. (2001): «Las furgonetas del hambre». En *El País*, 04/11/2001.
- OLIVA, J. (1995): *Mercados de trabajo y reestructuración rural*. Serie Estudios, 98. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Madrid.
- OLIVA, J y CAMARERO, L. (2002a): «Urban sprawl, rural turaround and the changing shape of Utopia», ponencia invitada al *XII Congress of the International Economic History*, Buenos Aires, Argentina (Grupo sobre *Explaining counter-urbanization: historical approaches to urban-rural migration*).
- (2002b): *Paisajes sociales y metáforas del lugar. Una exploración de la ruralidad itinerante en Navarra*. Pamplona, Universidad Pública de Navarra.
- (2004): «Como si no hiciera nada: la naturalización del trabajo invisible rural femenino». En *Sociología del Trabajo*, 53: 3-30.
- OLIVA, J. y DÍAZ, M. J. (2005): «Reestructuración productiva y movilidad laboral: los 'commuters' de la construcción en Castilla-La Mancha». En Castillo, J. J. (dir.): *El trabajo recobrado. Una evaluación del trabajo realmente existente en España*. Buenos Aires, Miño y Dávila: 123-170.
- OLIVA, J. y RIVERA, M. J. (2003): «Utopías, lugares y tiempos de la ciudad dispersa: estrategias residenciales en el área metropolitana de Pamplona-Iruñea». En Homobono, J. I. y Rubio-Ardanaz, J. A. (eds.) *Las culturas de la ciudad. II Jornadas de Antropología Urbana*. Sociedad de Estudios Vascos, Zainak, *Cuadernos de Antropología*, 23: 137-153.
- OCDE (2006): *The New Rural Paradigm. Policies and Governance*. Washington, OCDE.
- PAHL, R. (1965): «Class and community in english commuter villages». En *Sociologia Ruralis*, 5: 5-23.
- (1988): *On Work. Historical, Comparative and Theoretical Approaches*. London, Blackwell.
- PICKUP, L. (1988): «Hard to get around: a study of women's travel mobility», in Little, J.; Peake, L. y Richardson, P.: *Women in cities. Gender and the urban environment*. London, MacMillan: 98-116.
- PIORE, M. y SABEL, Ch. (1990): *La segunda ruptura industrial*. Madrid, Alianza.
- ROSENBLOOM, S. (1993) «Women's Travel Patterns at Various Stages of their lifes», in Katz, C. and Monk, J.: *Full Circles. Geographies of women over the life course*. London, Routledge: 208-241.
- SANZ, L. (1984): «Procesos de industrialización en zonas rurales. Crónica del S.I.A.R. 83». En *Agricultura y Sociedad*, 29: 207-237.
- SENNETT, R. (1994): *Carne y piedra. El cuerpo y la ciudad en la civilización occidental*. Madrid, Alianza, 1997.
- SHELLER, M. y URRY, J. (2000): «The City and the Car». *International Journal of Urban and Regional Research*, 24(4): 737-757.
- URRY, J. (1990): *The Tourist Gaze*. Londres, Sage.

- (2004): «The 'System' of Automobility». *Theory, Culture and Society*, 21 (4/5): 25-39.
- VÁZQUEZ, A (1988): *Desarrollo local. Una estrategia de creación de empleo*. Madrid, Pirámide.
- WHIPP, R. y GRIECO, M. (1989): «Introduction. Time, task and travel: budgeting for interdependences». In *Gender, Transport and Employment. The Impact of Travel Constraints*. Aldershot, Gower: 1-45.
- YAGO, G. (1983): «The Sociology of Transport». *Annual Reviews of Sociology*, 9: 171-190.

RESUMEN

Movilidad laboral y estrategias de arraigo rural

En este trabajo se lleva a cabo una reflexión sobre el papel que juega la movilidad laboral en el mundo rural y en particular en los procesos de arraigo. A partir del análisis de las fuentes censales se exploran los paisajes, perfiles sociales y mercados de trabajo donde se insertan los trabajadores pendulares que residen en las áreas rurales para después ilustrar estas estrategias con algunos casos recabados en diferentes trabajos de campo. El artículo pretende mostrar la importancia adquirida por la movilidad del trabajo y el potencial que encierran las ciencias sociales para comprender este fenómeno en toda su complejidad (por ejemplo, en relación con los procesos de desarrollo local). En este sentido, introduce el texto una discusión sobre sus consecuencias para el futuro del mundo rural y la oportunidad de su análisis.

PALABRAS CLAVE: Movimientos pendulares, trabajo rural, movilidad laboral, desarrollo rural, estrategias sociales.

SUMMARY

Labour mobility and strategies for settling in rural areas

In this work we carry out a reflection about the role of labour mobility in the rural economy and particularly in the processes of local settling. From the analysis of the census databases we explore the rural areas, social profiles and labour markets within which rural commuters become involved. Next, these processes are illustrated with some examples obtained from different qualitative field works. The paper claims to show the importance acquired by labour mobility and the potential that social sciences contains in order to understand the whole complexity of these social strategies. For example, in relation to local development. In this sense, the text is introduced by a discussion about the consequences of this process for the future of rural world and the opportunity of its analysis.

KEYWORDS: Commuting, rural labour, labour mobility, rural development, social strategies.