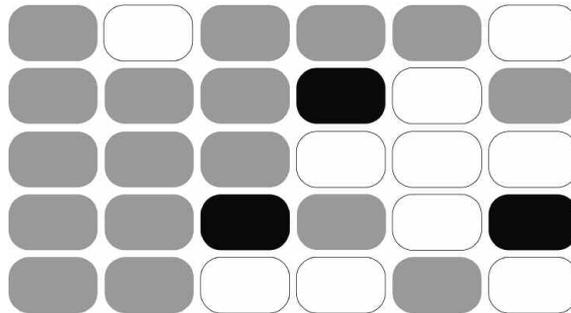


*Estrategias frente a la despoblación:
el caso del commuting
en un área de ruralidad extrema
del norte de España*



Eloy Gómez-Pellón

Universidad de Cantabria, España

DOI: 10.4422/ager.2022.05

ager

Revista de Estudios sobre Despoblación y Desarrollo Rural
Journal of Depopulation and Rural Development Studies

**Estrategias frente a la despoblación:
el caso del commuting en un área de ruralidad extrema del norte de España**

Ideas clave:

1. El *commuting* constituye una práctica frecuente de acceso a los mercados extralocales de trabajo.
2. El *commuting* está cada vez más presente en áreas rurales interiores, bajo una amplia tipología.
3. El punto más fuerte del *commuting* reside en que puede representar una importante alternativa al éxodo rural.
4. El punto más débil del *commuting* descubre un acusado sesgo de género.
5. El *commuting* despierta expectativas de futuro en áreas acosadas por la despoblación.

Resumen: Dentro de los diversos grados de ruralidad existentes, este artículo fija el análisis en un área de ruralidad extrema del interior montañoso del norte de España, que reúne los caracteres propios de un espacio rural declinante. El texto encierra un doble objetivo, consistente en analizar, por un lado, los efectos de la práctica frecuente del *commuting* entre algunos de sus habitantes, y, por otro lado, examinar si tras esta práctica se esconde una segmentación de género. La metodología empleada ha sido característicamente cualitativa, con enfoque de estilo de vida y de género. El artículo descubre una rica variedad de tipos de *commuters*, tanto con origen como con destino en este espacio rural de montaña. Como forma de vida, el *commuting* representa una migración diaria y contante, que, simultáneamente, puede suponer una sólida alternativa a la migración definitiva tradicional, con el consiguiente arraigo de la población. El fenómeno, esperanzador por su capacidad para generar expectativas de futuro, y por incidir favorablemente en la cohesión territorial, muestra, sin embargo, importantes debilidades, porque descubre un acceso desesperado de los residentes rurales a los mercados de trabajo *extralocales*, compatible con una creciente globalización y con una acusada brecha de género.

Palabras clave: Éxodo rural; género; cohesión territorial, medio rural, movilidad diaria.

**Strategies against Depopulation:
The Case of Commuting in a Extreme Rural Area of Northern Spain**

Highlights:

1. Commuting constitutes a frequent practice of access to extra-local labor markets.
2. Commuting is increasingly present in inland rural areas, under a wide typology.
3. The strongest point of commuting is that it can represent an important alternative to rural exodus.
4. The weakest point of commuting reveals a marked gender bias.
5. Commuting raises expectations for the future in areas beset by depopulation.

Abstract: Within the various existing degrees of rurality, this article sets the analysis in an area of extreme rurality in the mountainous interior of northern Spain, which brings together the characteristics of a declining rural space. The text contains a double objective, consisting of analyzing, on the one hand, the effects of the frequent practice of commuting among some of its inhabitants, and, on the other hand, examining whether a gender segmentation hides behind this practice. The methodology used has been characteristically qualitative, with a lifestyle and gender approach. The article discovers a rich variety of types of commuters, both with origin and destination in this rural mountain area. As a way of life, it represents a daily and constant migration, which, simultaneously, can be a solid alternative to the traditional permanent migration, with the consequent roots of the population. The phenomenon, promising for its ability to generate expectations for the future, and for having a favorable impact on territorial cohesion, shows, however, important weaknesses, because it reveals a desperate access of rural residents to extra-local labor markets, compatible with a growing globalization and with a marked gender gap.

Keywords: Rural flight; gender; territorial cohesion, rural environment, daily mobility.

Recibido: 25 de marzo de 2021

Devuelto para revisión: 2 de septiembre de 2021

Aceptado: 17 de enero de 2022

Cómo citar este artículo: Gómez-Pellón, E. (2022). Estrategias frente a la despoblación: el caso del commuting en un área de ruralidad extrema del norte de España. *AGER: Revista de Estudios sobre Despoblación y Desarrollo Rural (Journal of Depopulation and Rural Development Studies)*, (34), 47-75. <https://doi.org/10.4422/ager.2022.05>

Eloy Gómez-Pellón. <https://orcid.org/0000-0003-1352-0200>

Correo electrónico: gomezpel@unican.es

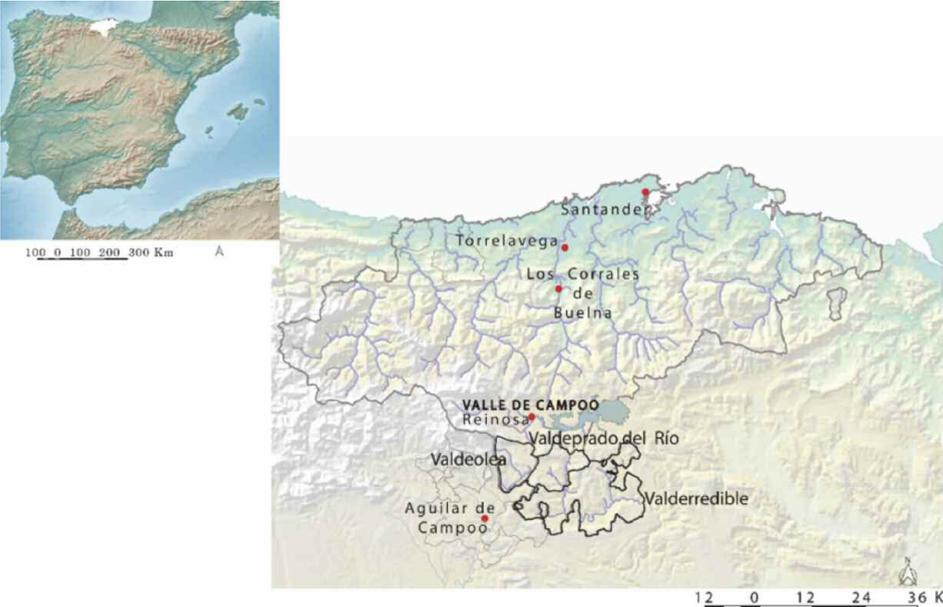
1. Introducción y justificación

A pesar de que en España los espacios rurales suponen el 84,2 % de la extensión total del Estado, únicamente el 16,5 % del total de la población vive en estos espacios, que solo en el tiempo transcurrido del siglo XXI han perdido el 9 % de su población. En los pequeños municipios con una población inferior a 5.000 habitantes, el retroceso ha sido alarmante. Es importante saber que más del 60 % de los municipios españoles poseen una población inferior al millar de habitantes. El mayor declive rural se corresponde con espacios situados en el interior peninsular, afectados desde hace medio siglo, y a veces desde tiempo antes, por la despoblación, con un altísimo grado de envejecimiento, con crecimientos vegetativos negativos, con densidad muy baja de población, y con una estructura de edad y género completamente desequilibrada. Son áreas con una economía tradicional, con bajo nivel de renta y con dificultades para la vertebración territorial (Gómez-Pellón, 2004, 2017; Gómez-Pellón y Amaya, 2017; Esparcia, 2019; Moyano, 2020). La *Ley 45/2007 de Desarrollo Sostenible del Medio Rural español* ha denominado a las áreas rurales que cumplen con estas condiciones *zonas rurales a revitalizar*, en las cuales vive alrededor del 18 % de la población rural española, estimada en 7.686.815 habitantes.

En el estudio de caso que se propone se analizará la situación de un área rural del sur de Cantabria (Figura 1), compuesta por tres municipios rebosantes de vida a mediados del siglo XX, integrantes del sector de Los Valles, en la comarca de Campoo-

Los Valles, a caballo entre la Cordillera Cantábrica y la Meseta. La emigración incesante y desalentadora que se ha producido en los últimos tres cuartos de siglo y el magro resultado de las estrategias de desarrollo rural, con metodología LEADER desde 1994, no han logrado alcanzar la suficiente retención demográfica (Delgado y Gil, 2008; Gómez-Pellón, 2012, 2018a). Por de pronto, la alianza del capital social, la oferta de uso y disfrute de los muchos valores del área, y la conservación del vínculo con el lugar por parte de los emigrados en el pasado, constituye solo una parte de la explicación de que este espacio rural siga existiendo. La otra parte muy bien puede residir en el hecho de que durante la totalidad del año se produce un movimiento de gente, en sentido pendular, que con sus idas y venidas consigue mantener el halo de vida necesario para que estos municipios sigan existiendo. En consecuencia, la pregunta de investigación sería la siguiente: ¿puede el *commuting*, o movilidad sin cambio de residencia, refrenar el éxodo en un espacio de ruralidad extrema y convertirse en un medio eficaz para el arraigo de la población?

Figura 1.
 Mapa de localización del área de estudio



Fuente: ING/Unidad de Cartografía y Sistemas de Información Geográfica de Cantabria. Elaboración propia.

2. Bases teórico-conceptuales

Durante tiempo, la mirada de las ciencias sociales se fijó especialmente en la movilidad residencial, que desangraba la población del medio rural en beneficio de la urbana. Progresivamente, se le ha prestado especial atención a los movimientos temporales de población, que, unas veces, con frecuencia estacional o semanal y, otras veces, con frecuencia diaria, se producen entre los espacios rurales y los urbanos. Tratándose de la movilidad diaria, estamos ante movimientos pendulares de la población, clasificables como *commuting*, con origen tanto en el medio urbano como en el medio rural. Los primeros trabajos sobre los desplazamientos diarios de la población de tipo pendular son de comienzos de los años setenta (Zelinsky, 1971; Thomas y Martin, 1973). Sin embargo, y a pesar de contar con una literatura recurrente, no conocemos todas las dimensiones del fenómeno, debido, fundamentalmente, a la multiplicidad de significados del concepto.

El término *commuting* se ha abierto paso, no sin dificultades, en las ciencias sociales, hasta el extremo de que este anglicismo convive con otros términos análogos. Por lo general, es entendido como una forma de *labor mobility*, esto es, de migración laboral en español o de *migration du travail* en lengua francesa. Cuando nos detenemos en el término *commuting*, este es traducido como movilidad pendular, o incluso como *pendularidad*, que es término análogo al de *migration alternante* en francés. Pero, en español, igual que en todas las lenguas, el fenómeno tiene otros nombres como *migración transitoria* y otros por el estilo, aludiendo en todos los casos a los desplazamientos periódicos de ida y vuelta de los *commuters*. En las ciencias sociales de los años setenta el fenómeno es conocido también como *circulación* o *circularidad* (Zelinsky, 1971). Por extensión, estos términos también se emplean con alguna cautela en los desplazamientos pendulares ordinarios, por ejemplo, de frecuencia semanal.

Esta literatura, porcentualmente más amplia en relación con Europa, se ha elaborado con distintos enfoques, todos los cuales prueban la importancia creciente de este fenómeno. Uno de estos, muy unido a los primeros estudios del *commuting* en los años ochenta y noventa del siglo pasado, percibe este movimiento pendular como un *estilo de vida* inicialmente asociado a las áreas periurbanas. El artículo de Fruit y Guermond (1984) sobre el *commuting* en un entorno periurbano de la Alta Normadía fue uno de los pioneros, y a él le siguieron otros acerca de los llamados *hogares de doble carrera*, como el de Green (1997) en el Reino Unido. Sin embargo, este mismo enfoque de *estilo de vida* se ha visto ampliado progresivamente al estudio de espacios que ya no son periurbanos, sino de

ruralidad plena y, ocasionalmente, de ruralidad extrema. El artículo de Osti (2010) puso de manifiesto la exclusión a la que se ven sometidos los habitantes de las áreas marginales o *líquidas*, que el autor localiza, sobre todo, en los Alpes y en los Apeninos. El tema ha venido siendo tratado, cada vez con más intensidad, en la última década, por distintas razones en el caso de Suecia (Sandow, 2020; Andersson et al., 2016).

Al lado de este enfoque de *estilo de vida*, ha adquirido progresiva importancia en la última década el enfoque de *género*. Partiendo de la idea de que en las mujeres concurren características diferenciadas, dadas por la temporalidad del empleo, la subordinación al empleo masculino, la precariedad en ocasiones, el ejercicio de la maternidad y otras, los trabajos con enfoque de género han cobrado una relevancia creciente. Un ejemplo lo hallamos en el trabajo de Cristaldi (2005) sobre los desplazamientos diarios, por razones de trabajo, de las mujeres en distintas zonas de Italia. Otro ejemplo lo encontramos en el artículo de Tylor (2007) sobre los desplazamientos de las mujeres rurales en varias áreas de Polonia. Más reciente es el texto de Walsh y Gerrard (2018) sobre los movimientos tipo *commuting* en un municipio rural del Alto Norte de Noruega, así como el de Milbourne y Kitchen (2014) sobre los desplazamientos pendulares en una zona rural de Gales.

Todos estos trabajos con enfoque de género prueban que las diferencias en el comportamiento femenino, a efectos de *commuting*, son evidentes, si bien acerca del mismo latén distintas teorías. La *teoría económica tradicional* viene a sostener que la mujer participa en el mercado de trabajo cuando el beneficio que le reporta el empleo es mayor que el de quedarse en casa (Woolley, 1999). Es una teoría puramente formalista. En segundo lugar, la *teoría del enclaustramiento femenino* sostiene que las diferencias de comportamiento debidas a la movilidad laboral residen en la socialización y la educación de las mujeres, las cuales conceden prioridad a su actividad familiar, asistencial y doméstica frente al trabajo fuera del hogar (Hanson y Johnston, 1985; Hanson y Pratt, 1994; Cristaldi, 2005). Realmente, no son teorías explicativas excluyentes, lo cual motiva que, a menudo, se empleen simultáneamente. Una tercera vía con orientación de género sería la de la llamada *economía feminista*. Es una teoría superadora de la simple relación coste-beneficio (Ferber y Nelson, 1993, 2003), que contempla al ser humano íntegramente, esto es, no solo como ser racional sino también como ser emocional (Nelson, 1995 y 1996).

En España existe una literatura diversa sobre el *commuting* propio del medio rural, con diferentes enfoques teóricos. Contamos, entre otros, con el trabajo de Casado (2000), que observa diferencias notables, según género y edad, en los patrones de movilidad cotidiana por motivos laborales. La perspectiva de género se pone de manifiesto, asimismo, en el trabajo de Camarero et al. (2006) sobre las trayectorias ocupacionales de las mujeres en España, y, en la senda de este último, el trabajo de Oliva (2007) subraya la dimensión que está adquiriendo el medio rural como lugar

de residencia de grupos que explotan mercados laborales extralocales. Por su parte, Camarero y Sampedro (2008), Camarero (2009), Oliva (2010), y Camarero y Oliva (2016) realizan distintas aproximaciones al fenómeno del *commuting* en el medio rural, en escenarios muy diferentes, incluidas las áreas remotas, en las que el escaso mercado de trabajo local aboca a una movilidad segura. Otros autores, como Rodríguez-Moya y García-Palomares (2012), efectúan también aproximaciones acerca de las características de los *commuters* en contextos urbanos, periurbanos y rurales de la Comunidad de Madrid, donde hallan importantes diferencias en los patrones de la movilidad de hombres y mujeres. Torrado et al. (2018) llevaron a cabo su investigación sobre la movilidad de hombres y mujeres en áreas urbanas andaluzas.

3. Objetivos, metodología y fuentes, áreas o casos de estudio

El presente texto es el resultado de una investigación que se ha llevado a cabo en los últimos años, concretamente entre el año 2016 y el año 2019, gracias al desarrollo de un proyecto financiado con fondos públicos. La investigación se ha realizado en un espacio rural de la Montaña Cantábrica, en el norte de España, en un área geográfica de algo menos de 500 kilómetros cuadrados, la cual, según los datos del Instituto Nacional de Estadística, estaba habitada en 2020 por 2.214 personas. La mayor parte del territorio responde a los estándares de una ruralidad extrema, cuya densidad media se halla, en general, por debajo de los cinco habitantes por kilómetro cuadrado. Para llevar a cabo esta investigación se ha adoptado una metodología de carácter cualitativo, que no implica la renuncia al uso necesario de la información cuantitativa. Así, se ha utilizado información estadística procedente del Instituto Nacional de Estadística (INE), y del Instituto Cántabro de Estadística (ICANE). También se han empleado datos estadísticos procedentes de la Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de Cantabria.

Los objetivos de este trabajo consistirán, por un lado, en analizar los efectos del *commuting* en un espacio de la Montaña cantábrica, y, por otro lado, en determinar la posible segmentación de género de este fenómeno. Para alcanzar estos objetivos tomaré en consideración tanto el *enfoque de estilo de vida* como el *de género*. El hecho de que en la literatura el *commuting* aparezca asociado con escasa frecuencia con las *zonas rurales a revitalizar* explica el interés de la investigación.

La metodología adoptada será fundamentalmente cualitativa. Asumo que no hay una sola realidad que descubrir sino muchas, y todas ellas son susceptibles de construir y de interpretar. Dicho de otra manera, parto de la premisa de que el mundo

social es relativo, y de que solo puede ser entendido desde la perspectiva de los actores estudiados. Aunque seguiré una lógica inductiva, propia de las metodologías cualitativas, no pretendo llevar a cabo una generalización de los resultados sino servirme de una inducción que podemos llamar analítica.

El presente artículo es el resultado, en primer lugar, del análisis de una serie de 19 entrevistas, realizadas a hombres y mujeres, en proporciones comparables: 11 hombres y 8 mujeres (Tabla 1). Algo más de la mitad de los entrevistados, concretamente 12, son *commuters*, mientras que los 7 restantes son residentes "no *commuters*", entre los cuales hay políticos, miembros de la sociedad civil y otros lugareños. En el grupo de *commuters*, 9 estaban entre los 20 y los 60 años, con prevalencia de las edades medias, y 3 pasaban de los 60 años. Y en el grupo de los "no *commuters*", eran 3 los que pasaban de 60 años. Todos los entrevistados lo fueron al menos una vez, y en torno a la cuarta parte de ellos al menos dos veces. Cuando hubo más de una entrevista, el intervalo mínimo fue de un mes. Junto con las entrevistas, se han realizado conversaciones informales, en número de 31, que en unas ocasiones se referían exclusivamente al *commuting* y, en otras, el tema era parte de una secuencia en la que estaban presentes otros asuntos. Estas conversaciones informales fueron en su totalidad aleatorias y circunstanciales. A esta etnografía se añade la procedente de la mera observación (*net-mapping*) y de la observación participante que, en su conjunto, es claramente suficiente para proporcionarnos un retrato completo del fenómeno que analizamos.

Tabla 1.
Técnicas de investigación empleadas

| Técnica | Frecuencia/Número | Sujetos | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------------------|---------------------|--|------------|--------------|-------------|------------|-------------------|-------------------|--------------------|--------------------|--------------------|-------------------|-----------|------------|-------------------|--------------------|--------------------|---------------------|-------------------|--------------------|
| Etnografía visual Net-mapping | Permanente | Sujetos presentes en las unidades de observación | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Entrevistas Semi-estructuradas | 19 | <table border="0"> <tr> <td>Commuters:</td> <td>No commuters</td> </tr> <tr> <td>-7 hombres:</td> <td>-4 hombres</td> </tr> <tr> <td>3 (x<40 años): E1</td> <td>1 (x<40 años): E7</td> </tr> <tr> <td>2 (40-60 años): E2</td> <td>1 (40-60 años): E8</td> </tr> <tr> <td>2 (x>60 años): E3-</td> <td>2 (x>60 años): E9</td> </tr> <tr> <td>5 mujeres</td> <td>-3 mujeres</td> </tr> <tr> <td>2 (x<40 años): E4</td> <td>1 (x<40 años): E10</td> </tr> <tr> <td>2 (40-60 años): E5</td> <td>1 (40-60 años): E11</td> </tr> <tr> <td>1 (x>60 años): E6</td> <td>1 (x>60 años): E12</td> </tr> </table> | Commuters: | No commuters | -7 hombres: | -4 hombres | 3 (x<40 años): E1 | 1 (x<40 años): E7 | 2 (40-60 años): E2 | 1 (40-60 años): E8 | 2 (x>60 años): E3- | 2 (x>60 años): E9 | 5 mujeres | -3 mujeres | 2 (x<40 años): E4 | 1 (x<40 años): E10 | 2 (40-60 años): E5 | 1 (40-60 años): E11 | 1 (x>60 años): E6 | 1 (x>60 años): E12 |
| Commuters: | No commuters | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| -7 hombres: | -4 hombres | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 (x<40 años): E1 | 1 (x<40 años): E7 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 (40-60 años): E2 | 1 (40-60 años): E8 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 (x>60 años): E3- | 2 (x>60 años): E9 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5 mujeres | -3 mujeres | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 (x<40 años): E4 | 1 (x<40 años): E10 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 (40-60 años): E5 | 1 (40-60 años): E11 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 (x>60 años): E6 | 1 (x>60 años): E12 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Conversaciones informales | 31 | Aleatorias y circunstanciales. | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Observación participante | Permanente | Sujetos presentes en las unidades de observación. | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Fuente: Elaboración propia.

En cuanto a las entrevistas, todas ellas fueron semiestructuradas, y fueron realizadas a partir de una guía previamente elaborada, que, más que contener preguntas, incluía una relación de ítems, cuyo orden se estableció a lo largo de la conversación. Las personas entrevistadas no solo eran personas que participaban de los problemas de la cotidianidad, sino también personas que podemos llevar expertas, bien por razón de su profesión (como sanitarios, maestros, asistentes sociales, etc.) o por razón de su función política o administrativa.

4. Resultados

4.1. Un espacio rural declinante

Al sur de la región de Cantabria, en el norte de España, limítrofe con la de Castilla y León, se halla un área rural conocida como Los Valles, un espacio de transición entre la cordillera Cantábrica y la Meseta de la península Ibérica. Ocupando un área que, como se ha señalado, se acerca a los 500 kilómetros cuadrados, el espacio habitado se halla a una elevada altitud. Si bien la población se encuentra ubicada entre los poco más de 700 metros sobre el nivel del mar y los 1.150, son mayoría las localidades que se encuentran entre los 800 y los 1.000 metros de altitud. El territorio se halla dividido en tres valles, como se deduce de su denominación: Valdeolea, Valdeprado y Valderredible. Estos valles se corresponden con tres demarcaciones municipales que, en su mayor parte, se hallan despobladas, con una densidad media que, en dos de los municipios estudiados, está muy por debajo de cuatro habitantes por km², y solo en uno de ellos se supera ligeramente los 11 habitantes por km² (Tabla 2).

Tabla 2.
Indicadores generales de los tres municipios del sur de la comarca de Campoo-Los Valles (2020)

| | Habitantes (2020) | Superficie | Densidad |
|--------------------|---------------------------------|------------------------|----------------------------|
| Valdeolea | 939 -500 (V) -439 (M) | 83,72 km ² | 11,87 hab./km ² |
| Valdeprado del Río | 325 -179 (V) -146 (M) | 89,33 km ² | 3,62 hab./km ² |
| Valderredible | 950 -543 (V) -407 (M) | 303,74 km ² | 3,25 hab./km ² |
| | Total | Total | Densidad media |
| | 2.214 -1.222 (V) -992 (M) | 476,79 km ² | 6,24 hab./km ² |

Fuente: INE / ICANE, 2021. Elaboración propia.

En este escenario interior del norte de España, entre el 30 y el 40 % de la población supera los sesenta y cinco años (Tabla 5), mientras que los menores de 15 años tan solo representan en torno al 8 %. La tasa de masculinidad supera casi generalizadamente los 120 hombres por cada 100 mujeres (Tabla 4) y la soltería alcanza a cerca de la mitad de los hombres (Tabla 6). En general, el tamaño de la familia se ha ido reduciendo a la mínima expresión, lo cual explica que los hogares más habituales sean los formados por dos personas adultas y los compuestos por una sola persona adulta, que, a menudo, supera los 65 años (Tablas 3-6). En el cuaderno de campo se suceden las frases como "no siento más que tristeza con tanta soledad" (E12), "unos se marcharon, otros se han muerto, y nos hemos quedado unos pocos" (E9), o "no hay niños, ni jóvenes, y cuando faltan estos tampoco hay esperanza" (E12); "no me marché cuando tenía que haberme marchado y ahora no tengo más que pesares" (E8).

Tabla 3.
Evolución del número de habitantes de los tres municipios del sur de la comarca de Campoo-Los Valles

| Año | 1900 | 1950 | 1994 | 2000 | 2020 |
|--------------------|--------|--------|-------|-------|-------|
| Valdeolea | 2.335 | 4.033 | 1.718 | 1.503 | 939 |
| Valdeprado del Río | 2.631 | 2.085 | 376 | 312 | 325 |
| Valderredible | 7.442 | 4.033 | 1.185 | 1.261 | 950 |
| TOTAL | 12.408 | 10.151 | 3.279 | 3.076 | 2.214 |

Fuente: INE/ICANE, 2021. 1994-2020: ámbito cronológico de aplicación de los programas de Desarrollo Rural con metodología LEADER. Elaboración propia.

Tabla 4.
Tasa de masculinidad (varones por cada 100 mujeres)

| | 2020 |
|----------------------------|--------|
| 39092 - Valdeolea | 113,90 |
| 39093 - Valdeprado del Río | 124,61 |
| 39094 - Valderredible | 133,42 |

Fuente: INE/ICANE, 2021. Elaboración propia.

Fuera de este espacio rural, a una distancia que se halla entre los 15 y los 50 kilómetros, según el punto donde nos encontremos, se ubica Reinoso, la capital comarcal. Fue, precisamente, este pequeño asentamiento industrial, el que, durante sesenta años, hasta 1980, succionó parcialmente la población de la comarca circundante. El resto del éxodo rural se dirigió hacia otros emporios de la industrialización, del País Vasco y de Cantabria. La movilidad social que experimentaban estos emigrantes de Los Valles en la vida urbana se convertía en un aliciente incomparable, que explica el abandono del medio rural que se produce a lo largo de todo el siglo xx, especialmente entre 1920 (12.806 habitantes) y 2000 (3.076 habitantes), tiempo durante el cual Los Valles pierden la mayor parte de su población.

Tabla 5.
Tasa de envejecimiento. Porcentaje > 64 años

| 2020: AMBOS SEXOS | |
|----------------------------|-------|
| 39092 - Valdeolea | 40,04 |
| 39093 - Valdeprado del Río | 30,15 |
| 39094 - Valderredible | 31,58 |

Fuente: INE/ICANE, 2021. Elaboración propia.

Tabla 6.
Índice/tasa de soltería

| | 2020 | | | | | | | | |
|--------------------------|-------------|----------|-------|---------|----------|-------|---------|----------|-------|
| | Ambos sexos | | | Varones | | | Mujeres | | |
| | Total | Solteros | | Total | Solteros | | Total | Solteros | |
| 39092 Valdeolea | 1.787 | 703 | 0,393 | 916 | 422 | 0,461 | 871 | 281 | 0,323 |
| 39093 Valdeprado del Río | 369 | 137 | 0,371 | 186 | 84 | 0,452 | 183 | 53 | 0,290 |
| 39094 Valderredible | 1.263 | 548 | 0,434 | 651 | 329 | 0,505 | 612 | 219 | 0,358 |

INE <https://www.ine.es/jaxi/tabla.do?path=/t20/e243/e05/a1991/l1/&file=00003.px&type=pcaxis>

Fuente: Elaboración propia.

4.2. Del éxodo tradicional a la movilidad diaria

En estas condiciones, este espacio rural, despoblado y envejecido, se mantiene con vida, a través de un *commuting* que tiene dimensiones muy variadas, que involucra a muchos más *commuters* de los que, a primera vista, pudiera parecer. Es un movimiento de gente que genera flujos económicos y sociales, aparte de otros, y que, además, contribuye a la cohesión del territorio (Gómez-Pellón, 2018b). La disociación existente, en todos los sectores, y en ambos géneros, entre los afiliados a la Seguridad Social en el municipio de residencia y los afiliados en el municipio de establecimiento, nos permite aproximarnos, en alguna medida, a la fuerza del *commuting* en un espacio rural marginal como este (Tabla 7).

Tabla 7.

Afiliados a la Seguridad Social a finales de 2020 en los tres municipios del sur de la comarca de Campoo-Los Valles, según sectores y sexo

| | Valdeolea | | Valdeprado del Río | | Valderredible | |
|---------------------|-------------------------|------------------------------|-------------------------|------------------------------|-------------------------|------------------------------|
| | Municipio de residencia | Municipio de establecimiento | Municipio de residencia | Municipio de establecimiento | Municipio de residencia | Municipio de establecimiento |
| Agricultura | 37 | 43 | 12 | 12 | 61 | 73 |
| | -31 (V) | -35 (V) | -10 (V) | -9 (V) | -51 | -61 (V) |
| | -6 (M) | -8 (M) | -2 (M) | -3 (M) | -10 | -12 (M) |
| Industria | 50 | 122 | 4 | 0 | 14 | 7 |
| | -45 (V) | -110 (V) | -4 (V) | -0 (V) | -11 (V) | -6 (V) |
| | -5 (M) | -12 (M) | -0 (M) | -0 (M) | -3 (M) | -1 (M) |
| Construcción | 15 | 11 | 9 | 3 | 15 | 16 |
| | -15 (V) | -11 (V) | -9 (V) | -0 (V) | -14 (V) | -15 (V) |
| | -0 (M) | -0 (M) | -0 (M) | -0 (M) | -1 (M) | -1 (M) |
| Servicios | 157 | 174 | 27 | 20 | 126 | 119 |
| | -69 (V) | -82 (V) | -13 (V) | -11 (V) | -52 (V) | -74 (H) |
| | -88 (M) | -92 (M) | -14 (M) | -9 (M) | -74 (M) | -72 (M) |
| TOTAL | 259 | 350 | 52 | -35 | 216 | 215 |
| | -160 (V) | -238 (V) | -36 (V) | -23 (V) | -128 (V) | -129 (V) |
| | -99 (M) | -112 (M) | -16 (M) | -12 (M) | -88 (M) | -86 (M) |

Fuente: ICANE, 2021, 4º trimestre. Elaboración propia.

Uno de los tres municipios que analizamos, el de Valdeolea, tiene por capital a Mataporquera, el único núcleo de cierta importancia de Los Valles, que ronda los setecientos habitantes. La localidad se halla atravesada tanto por el ferrocarril de vía ancha, Madrid-Santander, como por el de vía estrecha que, al calor de la industrialización, nació a finales del siglo XIX, uniendo la localidad de La Robla en León con la estación de Bilbao. Fue así como la pequeña capital municipal acabaría convertida en un emporio logístico que acogió pequeñas industrias hoy desaparecidas, excepto la planta de cementos ALFA, nacida en 1930. Esta última aún sigue existiendo, y proporciona empleo a un centenar de trabajadores, que son hombres en su mayoría, de los cuales un tercio reside en el municipio y en los municipios limítrofes, con el consiguiente *commuting* intralocal.

En el caso de la capital comarcal de Reinosa, estamos ante un movimiento pendular que a menudo alcanza los treinta o cuarenta kilómetros en cada sentido, y que es el resultado de la relación insustituible que se establece entre los habitantes de los municipios y la cabecera. A Reinosa, como capital comarcal, que posee, por tanto, el privilegio de ser núcleo administrativo, acuden diariamente algunos trabajadores de la industria y de los servicios. Mientras los primeros son hombres, entre los segundos hay un número significativo de mujeres. También acuden usuarios de los servicios de sanidad y de fomento del empleo, y, sobre todo, los alumnos que cursan estudios de enseñanza secundaria, bachillerato y ciclos formativos, en un movimiento pendular que solo cesa en los periodos no lectivos.

Existen otros movimientos de baja intensidad entre estos municipios rurales de Los Valles y los núcleos fabriles de Los Corrales de Buelna y Torrelavega, que involucran a algunos trabajadores de la industria y de los servicios, que por regla general son hombres, los cuales recorren distancias que superan los sesenta kilómetros en cada sentido. Ocasionalmente, también unos pocos estudiantes universitarios se trasladan al Campus de Torrelavega o a los centros de la Universidad de Cantabria en Santander. En este último caso, realizan desplazamientos de ida y vuelta que rondan el centenar de kilómetros en cada sentido. Más aún, estos desplazamientos persisten los fines de semana por razones de compras y ocio.

Tabla 8.
Movimiento diario de personas en el área de los valles de Campoo (días laborables aleatoriamente elegidos) según uso de la telefonía móvil (%)

| Municipios de Los Valles de Campoo | 18/7/21 | 11/8/21 | 25/8/21 | 1/9/21 | 8/9/21 | 29/9/21 | 13/10/21 | 20/10/21 |
|---|---------|---------|---------|--------|--------|---------|----------|----------|
| Porcentaje de población que sale del área | 13,32 | 16,66 | 16,07 | 12,42 | 11,43 | 11,08 | 15,46 | 11,59 |

Fuente: INE. Estudios de movilidad a partir del uso de la telefonía móvil.

Elaboración propia.

Hay otra interacción significativa, que es la que se produce con la vecina cabecera comarcal de Aguilar de Campoo, en la inmediata provincia de Palencia, que

motiva uno de los movimientos pendulares más tradicionales entre los habitantes de estos municipios del sur de Cantabria. "Aunque está en otra Comunidad, para nosotros no hay fronteras" (E1); "toda la vida he conocido vallucos [habitantes de Los Valles] trabajando en Aguilar" (E2). Este movimiento supone el recorrido de una distancia que se halla entre los veinticinco y los cuarenta kilómetros en cada sentido. En este caso se trata de una veintena de trabajadores de las fábricas de galletas, unas veces eventuales y las más trabajadores fijos discontinuos y fijos, de los cuales un tercio son mujeres. Aguilar de Campoo es, asimismo, lugar de ocio de los jóvenes durante los fines de semana, acogiendo un característico *commuting* (Tabla 8).

Utilizando una novedosa base de datos proporcionada por el INE, sabemos que, actualmente, cada día, aproximadamente, entre un 11 y un 16 % de los residentes en este espacio rural utiliza su teléfono móvil fuera del área. Cuando nos preguntamos si hay diferencias entre los movimientos pendulares de los hombres y los de las mujeres, observamos que hay una brecha de género que es muy acusada en la práctica totalidad de las modalidades. Las mujeres participan mucho menos que los hombres. "Las empresas desean contar contigo siempre que lo necesitan, y eso es imposible para una mujer" (E5); "cuando eres joven, no te importa trabajar donde sea, pero cuando eres mayor te sobra con lo que tienes que hacer en casa" (E11).

En la medición que llevó a cabo hace unos años el Centro de Investigación del Medio Ambiente del Gobierno de Cantabria, plasmada en unos *Indicadores de Sostenibilidad* (2010), se detecta que en estos municipios los viajes sistemáticos de las mujeres (0,73 viajes sistemáticos por mujer y día) representaban, por regla general, algo menos de la mitad de los que realizaban los hombres (1,52 viajes sistemáticos por hombre y día). Y que el tiempo invertido en los mismos por las mujeres representaba mucho menos de la mitad que el empleado por los hombres, y que tales viajes los realizaban los hombres y las mujeres de forma mayoritariamente utilizando el transporte privado, pero las mujeres empleaban este medio en una proporción que suponía menos de la mitad de lo que lo empleaban los hombres. Estamos en condiciones de afirmar, de acuerdo con nuestras observaciones recientes, que las proporciones se mantienen actualmente, como mínimo, con estas diferencias, conservando una brecha de género análoga.

4.3. Un intenso *commuting* inverso

A estos municipios del sur llega cada día un número variable de funcionarios del Gobierno regional, profesionales y empleados que residen en las cabeceras comarcales vecinas. Aún hay otro grupo que ha cobrado una gran importancia en el último

lustro, en relación con el *commuting*. Nos referimos a los repartidores de paquetería. Hemos sido testigos directos del crecimiento exponencial de estos viajes, especialmente en los dos últimos años.

Aunque ya se ha sugerido en las líneas precedentes, los movimientos pendulares de fin semana son de una gran intensidad. Ello es debido a que, junto con las interacciones ya manifestadas, existen otras que son el resultado de la relevancia que posee el capital social en estos municipios. Ese capital social se manifiesta en fiestas, tradiciones y costumbres que han creado un denso tejido asociativo, gracias a la existencia de un alto número de asociaciones micológicas, ornitológicas, gastronómicas, deportivas, excursionistas, de caza, agroganaderas, recreativas, corales, etc. Hasta el presente, el tejido asociativo, existente en áreas rurales de baja densidad, ha merecido escasa importancia en la investigación, o ha sido desestimado, cuando, sin embargo, puede ser una de las claves de la resiliencia en un espacio de ruralidad tan extrema como el estudiado en este artículo. La particularidad de ese tejido asociativo es que alcanza a todos los municipios de la comarca, pero también de fuera de la comarca, contribuyendo así a la cohesión territorial.

5. *Discusión*

Decíamos más atrás que la literatura de las ciencias sociales sobre el *commuting* es mucho menos abundante de lo esperado, si bien es suficiente para proporcionarnos visiones distintas de este fenómeno. Aunque se coincide en afirmar que su espacio preferido es el de las interacciones periurbanas-urbanas y viceversa, algunos textos llaman la atención sobre su importancia, a título "paradójico", en escenarios rurales "de desconexión" (Camarero, 2009: 46), a la zaga de las observaciones realizadas con anterioridad por autores como Oliva (2007). La investigación llevada a cabo en este trabajo se corresponde con un caso de ruralidad extrema, propio de un paisaje de transición entre la cordillera Cantábrica y la Meseta, y, por tanto, polar con respecto a la ruralidad periurbana, tanto por la despoblación, el envejecimiento y la masculinización de la población, como por la lejanía de los centros urbanos. Los resultados confirman que el *commuting* forma parte de la cultura de los lugareños, y que su manifestación, lejos de ser accidental, adquiere una sorprendente intensidad. Sin embargo, y he aquí la cuestión, a pesar de que se trata de escenarios de la ruralidad de pequeñas dimensiones, el *commuting* reviste todos los tipos imaginables, lo cual prueba, por un lado, la importancia del territorio a la hora de construir las interaccio-

nes, análogamente a lo apreciado por Oliva (2010) cuando se refiere a la suma de movibilidades que se produce en algunas áreas rurales, y, por otro lado, se comprueba que el medio rural no solo es origen sino también destino de las relaciones que se establecen, con evidente y positiva repercusión sobre la cohesión territorial, como se muestra con singular nitidez en este trabajo.

En el caso que nos ocupa, adquieren especial importancia tanto los movimientos intralocales como los que se producen entre el medio rural y las cabeceras comarcales más cercanas. Los orígenes, en algunos casos, se hallan en los movimientos de los antiguos obreros mixtos, que dividían su actividad entre la jornada laboral en la fábrica y el quehacer en la explotación familiar. Aunque esta forma de vida se ha retraído, no ha desaparecido por entero. Camarero y Oliva (2016) apreciaron en su trabajo de campo cómo en los Pirineos navarros la movilidad practicada históricamente de muy diversas maneras ha comportado una estrategia adaptativa de los grupos familiares, comparable con la observada en el área de estudio del presente trabajo.

¿Existe una auténtica brecha de género en la práctica del *commuting* en un escenario de ruralidad extrema como es este de los municipios del sur de Cantabria? Sin duda ninguna. Se trata de movimientos pendulares segmentados, que alcanzan mayoritariamente a los hombres. Los resultados de nuestro trabajo, como se acaba de mostrar, reflejan una brecha muy acusada, que reduce el fenómeno en su vertiente femenina a bastante menos de la mitad de las dimensiones en la vertiente masculina. Ciertamente, se trata de áreas rurales marcadamente masculinizadas. A ello se unen otras connotaciones, como es que se trata de poblaciones extraordinariamente envejecidas, con tasas muy altas de soltería masculina. Es obvio que, en estas condiciones, la *teoría económica tradicional* esbozada por Woolley (1999) y por otros no funcionaría. La *teoría del enclaustramiento femenino* defendida por Hanson y Pratt (1994) y por Cristaldi (2005), por ejemplo, podría aplicarse en buena medida. Son muchas las mujeres que manifiestan las numerosas obligaciones que las ligan al cuidado no solo de sus hijos más pequeños, sino también al de sus padres, suegros, hermanos, etc. Es una sociedad con un altísimo número de personas dependientes, que precisan cuidados permanentes o casi permanentes. Si muchas mujeres admiten su obligación de cuidar y de asistir es debido a razones culturales, básicamente de socialización, esto es, a que han sido enculturadas para ello. "Es lo que hemos visto siempre en casa" (E4). De hecho, por lo regular, no se ponen en duda este tipo de "obligaciones" recíprocas: "ahora somos jóvenes y después seremos viejas" (E10).

Sin embargo, la teoría del *enclaustramiento femenino* no sería suficiente para explicar el hecho. Esta actitud femenina de cuidar y asistir se manifiesta de forma muy distinta en diferentes momentos de la vida. No es nada raro que las mujeres de

edades jóvenes se incorporen a los mercados extralocales de trabajo, casi siempre para realizar tareas de baja cualificación, y muy a menudo estacionales o precarios. Después, a medida que transcurre el tiempo, las opciones son más variadas, y, finalmente, cuando se hallan en fases de la vida con dependientes cercanos, es muy habitual que las pocas mujeres que realizan trabajo asalariado, o sumergido, renuncien a su participación en el mercado de trabajo. Todo ello podría llevar a pensar que, junto a la *teoría del enclaustramiento femenino*, hay explicaciones de tipo emocional, que podrían justificar la *teoría feminista* de Ferber y Nelson (1993 y 2003), y otros.

Hay una explicación complementaria que nos permitiría entender la brecha de género en la práctica del *commuting* en el sur de la comarca de Campoo-Los Valles. La masculinización de la población es debida a la llamada *huida ilustrada* de las mujeres jóvenes, es decir, a la que propicia la salida de las mujeres del medio rural por razón de estudios en edades muy jóvenes. En este caso no se evidencia la apreciación de Camarero y Sampedro (2008) de que los estudios convierten a las mujeres en potenciales *commuters*. Muy al contrario, el éxodo de las mujeres con estudios superiores se produce en sus biografías al tiempo que estas concluyen sus estudios y adquieren autonomía. Los estudios en la mujer representan, generalmente, el pasaporte que asegura el viaje definitivo a la vida urbana. Por el momento, el segmento de mujeres *commuters* no incluye a las tituladas universitarias. Es una salida compatible con el mayor fracaso masculino en los estudios, pero también con el hecho de que sus familias quieren para ellas una vida distinta. En estas circunstancias, el carácter masculino del *commuting* se explicaría porque este es un reflejo de la falta de mujeres en la sociedad local. En definitiva, el *commuting* mayoritariamente masculino, sería el correlato de la también mayoritaria emigración femenina, tal y como se ha señalado en ocasiones (Camarero, 2009).

¿Puede el *commuting*, en el medio rural, como estilo de vida, contribuir a la retención demográfica y a generar algún grado de arraigo? Es evidente que existe una relación directa e inexorable entre el despoblamiento y el retraimiento de la dedicación a la actividad agraria a tiempo completo. Sin embargo, el estilo de vida propiciado por el *commuting* ha permitido, en primer lugar, retener a parte de la población desertora de la actividad agraria. En segundo lugar, teniendo en cuenta que este estilo de vida se aviene especialmente con los segmentos más jóvenes de la población, incluyendo a los hombres y a algunas mujeres, se puede pensar que la opción de permanecer se ha reforzado con la alternativa del *commuting*. Es evidente que la neta masculinización actual de la población puede retrasar la reducción de la brecha de género, pero no es menos evidente que los efectos se empiezan a manifestar paulatinamente.

6. Conclusiones

Las líneas precedentes constituyen el análisis de la situación en la que se encuentra un espacio de ruralidad extrema ubicado en el área de transición entre la Cordillera Cantábrica y la Meseta. Se trata de un área que reúne la totalidad de los atributos de una *zona rural a revitalizar*. Sin embargo, este viejo paisaje de montaña, acosado por un declive demográfico que se prolonga, especialmente, desde mediados del siglo pasado, ha mostrado en los últimos años una singular capacidad de permanencia, resultado de la suma de pequeños cambios y, acaso, y sobre todo, de la decidida incardinación de los lugareños en los mercados de trabajo extralocales.

En los últimos años, los lugareños han hecho un uso creciente de una estrategia de acceso a estos mercados de trabajo extralocales sirviéndose del *commuting*. Renunciando a la emigración definitiva que desangró el espacio rural, estos *commuters* optan por realizar viajes diarios de ida y vuelta al lugar de trabajo, sin cambiar de residencia. Los destinos preferentes son la industria, y, sobre todo los servicios. Se produce así una rica interacción, cuyos destinos son extraordinariamente variados: el entorno rural, la cabecera comarcal, otras cabeceras cercanas y el medio urbano. Curiosamente, esta interacción se corresponde con otra en sentido inverso de funcionarios y distintos profesionales que hacen el viaje, asimismo, de ida y vuelta a estos municipios del sur de Cantabria, en la comarca de Campoo-Los Valles. Tales movimientos, de carácter laboral, se complementan con otros, también en el seno del *commuting* inverso, cuyas motivaciones pueden ser muy variadas, que se producen durante los fines de semana y los días festivos, paralelos a otros movimientos dados por la existencia de las segundas residencias. El resultado es que el intenso haz de relaciones que genera el *commuting* permite, por un lado, la permanencia de los naturales en el medio rural, evitando la despoblación, y, por otro lado, contribuye decidida y certeramente a la cohesión territorial.

Sin embargo, cuando examinamos con más detenimiento el fenómeno, nos damos cuenta de que este esconde algunas contradicciones. El *commuting* entraña la existencia de una importante brecha de género, compatible con el carácter mayoritariamente femenino de la sangría migratoria. Mientras las mujeres utilizan la vía de la emigración definitiva mucho más que los hombres, especialmente si poseen estudios medios o superiores, los hombres emplean los movimientos pendulares, sin cambio de residencia, proporcionalmente más que las mujeres. Las mujeres *commuters*, como se ha dicho, representan algo menos de la mitad de los hombres *commuters*. Una desi-

gualdad más la descubrimos cuando comprobamos que la actividad laboral de la mujer como *commuter* se encuadra en un contexto de temporalidad y de precariedad más acusado que el del hombre, aun manifestándose también en este último con alguna frecuencia. En estas condiciones, la mayor parte de las mujeres opta por ocuparse de una larga nómina de trabajos domésticos, entre los que están también todos los relativos al cuidado y a la asistencia, aparte de otros que trascienden el ámbito estrictamente doméstico, como la atención a la pequeña agricultura familiar.

7. Orientaciones futuras

El *commuting* constituye un fenómeno que presenta dificultades de abordaje, desde el punto de vista metodológico, que obliga a los investigadores a servirse de procedimientos muy variados. Un avance muy notable ha venido dado por la incorporación a las fuentes estadísticas en los países occidentales de la llamada *población vinculada (residente y no residente)*, según causas: trabajo, estudio, segunda residencia, etc., lo cual sucede en el caso del INE, a nivel municipal, desde hace dos décadas. También puede ser de una gran utilidad la inclusión que se hace de la llamada *población estacional*. Sin embargo, y por el momento, se trata de criterios estadísticos aplicados a municipios de 10.000 habitantes o mayores y, justamente, el INE clasifica como rurales a aquellos que no alcanzan esta magnitud. En este sentido, más de la mitad de los municipios españoles, entre los que están los estudiados en este artículo, ni siquiera alcanzan el millar de habitantes. Por tanto, la información estadística, a efectos de estudio del medio rural, continúa presentando graves insuficiencias.

El presente artículo pone de manifiesto la posibilidad de que el *commuting* constituya una alternativa al desdoblamiento del medio rural, incluso en áreas de ruralidad extrema. Sin embargo, es necesario ahondar en el fenómeno. En el caso que nos ocupa, se hace preciso saber qué relación guarda el fenómeno con la forma de los hogares. Por ejemplo, en nuestra investigación el *commuting* está más presente en las familias extensas que en las nucleares, tal vez aprovechando el arraigo de la familia extensa patrilocal. Esta relación se evidencia en la ausencia de una agencia de socialización tan relevante como es la guardería. Por otro lado, y considerando que el *commuting* es más frecuente en la primera mitad de la edad laboral, el hecho pudiera representar un aspecto más transitorio que definitivo en la vida de algunos habitantes del medio rural. En esta fase transitoria se produciría la acumulación de capital que, posteriormente, cuando los hijos crecen, permitiría a las familias hacer frente a la

carestía de las áreas urbanas y asentarse en ellas. También será imprescindible indagar en la sostenibilidad del *commuting*, en una sociedad con altos requerimientos ecológicos y acosada por los costes crecientes de los desplazamientos. Y en los casos en los que estamos ante un *commuting* definitivo, es posible que se trate de la continuidad, más o menos evolucionada, de una estrategia análoga a la de los viejos obreros mixtos. En definitiva, la investigación longitudinal que lleva aparejada este artículo ha de ofrecernos una visión del fenómeno cada vez mejor definida.

8. Financiación

Gómez-Pellón, E. (Ip). Proyecto CSO2015-68696-P (MINECO/FEDER) "Cambios sociales y mundos de vida rurales: hacia la sostenibilidad social y la cohesión territorial". Programa Estatal de Excelencia I+D (2016-2019).

9. Agradecimientos

Agradezco a todos los entrevistados, informantes y residentes, en general, su colaboración desinteresada.

10. Referencias

- Andersson, K., Nordberg, K., y Eklund, E. (2016). The rural urban dynamics and the Swedish-speaking Finns. Challenges and opportunities for a regionally based ethnic group. En K. Andersson, S. Sjöblom, L. Granberg, P. Ehrström, y T. Marsden (eds.), *Metropolitan Ruralities* (Research in Rural Sociology and Development, Vol. 23) (pp. 39-66). Emerald Group Publishing Limited. <http://dx.doi.org/10.1108/S1057-192220160000023004>
- Camarero, L. (coord.) (2009). *La población rural de España De los desequilibrios a la sostenibilidad social*. Fundación La Caixa. Recuperado de: https://fundacionlacaixa.org/documents/10280/240906/vol27_es.pdf (02/03/2021).

- Camarero, L., y Oliva, J. (2016). Mobility and household forms as adaptive strategies of rural populations. *Portuguese Journal of Social Science*, 15(3), 349-366. http://dx.doi.org/10.1386/pjss.15.3.349_1
- Camarero, L., Castellanos, M. L., García, I., y Sampedro, R. (2006). *El trabajo desvelado. Trayectorias ocupacionales de las mujeres rurales en España*. Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales. Instituto de la Mujer.
- Camarero, L., y Sampedro, R. (2008). ¿Por qué se van las mujeres? El continuum de movilidad como hipótesis explicativa de la masculinización rural. *Revista Española de Investigaciones Sociológicas*, (124), 73-105. <https://doi.org/10.2307/40184907>
- Casado, J. M. (2000). Diferencias de género en los desplazamientos cotidianos por razones laborales. *Documentos de trabajo del IVIE 2000-03*. Instituto Valenciano de Investigaciones Económicas, Universidad de Alicante.
- Cristaldi, F. (2005). Commuting and Gender in Italy: A Methodological Issue. *The Professional Geographer*, (57), 268-284. <http://dx.doi.org/10.1111/j.0033-0124.2005.00477.x>
- Delgado, C., y Gil, C. (2008). Dinámica y desarrollo territorial de la Montaña Cantábrica: el ejemplo de las comarcas cántabras de Campo y Cabuérniga-Tudanca, *Ería*, (75), 53-76. <https://doi.org/10.17811/er.0.2008.53-76>
- Esparcia, J. (2019). Prohibido teorizar: del diagnóstico a la acción en la lucha contra el despo-
blamiento rural. En Instituts d'Estudis Comarcals (IDECOS) (coord.), *Reptes de la vertebración territorial valenciana* (pp. 55-69). Universitat de València. Recuperado de: http://www.redruralnacional.es/documents/10182/494796/PPT_JavierEsparcia_FND_240CT2018/23e79f38-36d9-443c-bfce-18e3c4539532 (23/02/2021).
- Ferber, M., y Nelson, J. (1993). *Beyond Economic Man*. University of Chicago Press. <http://dx.doi.org/10.7208/chicago/9780226242088.001.0001>
- Ferber, M., y Nelson, J. (2003). *Feminist Economics Today*. The University of Chicago Press. <http://dx.doi.org/10.7208/chicago/9780226775166.001.0001>
- Fruit, J.-P., y Guermond, Y. (1984). La mobilite de la population en milieu peri-urbain: Etude géographique pour un plan d'aménagement rural en Haute-Normandie, Yvetot-Fauville (Pays de Caux). *Cahiers Géographiques de Rouen*, (22), 1-16.
- Gómez-Pellón, E. (2004). Un mundo rural en cambio: sobre la modernización cultural y la nueva colonización/ A rural world in change: on cultural modernisation and new colonisation. En S. Nogués Linares (ed.), *El futuro de los espacios rurales / The future of rural áreas* (pp. 301-326). Ministerio de Educación y Ciencia, Parlamento de Cantabria y Gobierno de Cantabria.
- Gómez-Pellón, E. (2012). Ruralidad y discurso: del caso español al de Cantabria. *AIBR. Revista de Antropología Iberoamericana*, 7(3), 295-326. <http://dx.doi.org/10.11156/aibr.070302>
- Gómez-Pellón E. (2017). Un mundo rural sin fronteras: de la sostenibilidad social a la cohesión territorial. En T. Vicente Rabanaque, M. J. García Hernandorena, y T. Vizcaino Esteban (eds.), *Antropologías en Transformación: Sentidos, Compromisos y Utopías* (pp. 1525-1539). Universidad de Valencia. Recuperado de: <http://congresoantropologiavalencia.com/wp-content/uploads/2017/09/XIV-Congreso-Antropologia-PRE-PRINT.pdf> (17/01/2021).
- Gómez-Pellón, E. (2018a). The New Governance: territorial cohesion for a sustainable rural environment. En E. Gómez-Pellón (ed.), *Rural Worlds, Social Sustainability and Local*

- Landscapes in the Globalisation Era. Case Studies in Southern Europe* (pp. 23-46). Thomson Reuters – Aranzadi.
- Gómez-Pellón, E. (2018b). Historical Landscapes, Dislocated Identities and Imaginative Governance: the case of a region in the Cantabrian Mountains (Spain). En E. Gómez-Pellón (ed.), *Rural Worlds, Social Sustainability and Local Landscapes in the Globalisation Era. Case Studies in Southern Europe* (pp. 137-161). Thomson Reuters – Aranzadi.
- Gómez-Pellón, E., y Amaya Corchuelo, S. (2017). La cuestión de la sostenibilidad social del medio rural. En T. Vicente Rabanaque, M. J. García Hernandorena, y T. Vizcaino Esteban (eds.), *Antropologías en Transformación: Sentidos, Compromisos y Utopías*. (pp. 1514-1524). Universidad de Valencia. Recuperado de: <http://congresoantropologiavalencia.com/wp-content/uploads/2017/09/XIV-Congreso-Antropologia-PRE-PRINT.pdf> (29/12/2020).
- Green, A. E. (1997). A question of compromise? Case study evidence on the location and mobility strategies of dual career households. *Regional Studies*, 31(7), 641-657.
- Hanson, S., y Johnston, I. (1985). Gender differences in work-trip length: explanations and implications. *Urban geography*, (6), 193-219. <http://dx.doi.org/10.2747/0272-3638.6.3.193>
- Hanson, S., y Pratt, G. (1994). On Suburban Pink Collar Ghettos: The Spatial Entrapment of Women? by Kim England. *Annals of the Association of American Geographers*, 84(3), 500-502. <https://doi.org/10.1111/j.1467-8306.1994.tb01873.x>
- Milbourne, P., y Kitchen, L. (2014). Rural mobilities: Connecting movement and fixity in rural places. *Journal of Rural Studies*, (34), 326-336. <https://doi.org/10.1016/j.jrurstud.2014.01.004>
- Moyano, E. (2020). Discursos, certezas y algunos mitos sobre la despoblación rural en España. *Panorama social*, (31), 33-45. Recuperado de: <https://www.funcas.es/revista/el-campo-y-la-cuestion-rural-la-despoblacion-y-otros-desafios/> (02/02/2021).
- Nelson, J. (1995). Feminism and economics. *Journal of Economic Perspectives*, 9(2), 131-148. <http://dx.doi.org/10.1017/CBO9780511819025.031>
- Nelson, J. (1996). *Feminism, Objectivity and Economics*. Routledge. <http://dx.doi.org/10.4324/9780203435915>
- Oliva, J. (2007). Movilidad laboral y estrategias de arraigo rural. *Revista Española de Estudios Agrosociales y Pesqueros*, (211), 143-187.
- Oliva, J. (2010). Rural melting-pots, mobilities and fragilities: reflections on the Spanish case. *Sociologia Ruralis*, 50(3), 278-295. <http://dx.doi.org/10.1111/j.1467-9523.2010.00516.x>
- Osti, G. (2010). Mobility Demands and Participation in Remote Rural Areas. *Sociologia Ruralis*, 50(3), 296-310. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9523.2010.00517.x>
- Rodríguez-Moya, J. M., y García-Palomares, J. C. (2012). Diversidad de género en la movilidad cotidiana en la Comunidad de Madrid. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, (58), 105-131. <http://dx.doi.org/10.21138/bage.2061>
- Sandow, E. (2020). The persevering commuter. *Transportation Research Part A*, 44(6), 433-445.
- Thomas, R. N., y Martin, W. N. (1973). Patrones de migración pendular cotidiana en Tegucigalpa, Honduras: un ejemplo de movilidad intraurbana. *Revista Geográfica*, (79), 129-147.
- Torrado, J. M., Romani, J., y Susino, J. (2018). Género y commuting en las regiones urbanas andaluzas. *Revista Internacional de Sociología*, 76(3), e106. <https://doi.org/10.3989/ris.2018.76.3.17.60>

- Tylor, Z. (2007). Gender and the daily mobility of rural dwellers. *Przegląd Geograficzny*, 79(3-4), 515-531.
- Walsh, D., y Gerrard, S. (2018). Gender, mobilities and transformation in Loppa, a rural municipality of Norway's High North. *Gender, Place and Culture*, 25(8), 1154-1174. <http://dx.doi.org/10.1080/0966369X.2018.1484702>
- Woolley, F. (1999). Economics of family. En J. Peterson, y M. Lewis (eds.), *The Elgar Companion to Feminist Economics* (pp. 328-336). Edward Elgar.
- Zelinsky, W. (1971). The hypothesis of the Mobility Transition. *Geographical Review*, 61(2), 219-249.

Extended Abstract

1. Introduction and rationale

Despite the fact that 84.7% of Spain's national territory comprises rural land, inhabitants of these areas account for only 16.5% of the population. Indeed, since only the beginning of the 21st century the population of these areas has decreased by 9%. Spain's inland regions have been those most badly hit by rural decline. For at least fifty years, in some cases for longer, these regions have been affected by depopulation, population aging, negative birth-rates, low population density, and an entirely unbalanced population structure in terms of both age and sex (Gómez-Pellón, 2004, 2017; Gómez-Pellón and Amaya, 2017; Esparcia, 2019; Moyano, 2020).

In the case study presented here, we analyse the situation in a particular rural area in the south of Cantabria: Los Valles, in the Campoo-Los Valles district which lies between the Cantabrian mountains and the Castilian plains. The paltry measures for rural development in place since 1994 as a result of the LEADER programme have been unable to halt the high rates of emigration that have been ongoing over the last seventy-five years (Delgado and Gil, 2008; Gómez-Pellón, 2012, 2018a). That this rural community continues to exist can be explained, at least partially, due to the region's natural resources and the strong ties to the area felt by emigrants and their descendants. However, another element of the explanation may lie in the fact that the movement of people is periodic: over the space of a year the population swings between two extremes. The question we intend to investigate is the following: Can commuting, or mobility without a change of residence, halt the extreme exodus of people from a given rural area and be an efficient means of stabilising the population?

2. Objectives, methodology and sources, areas or case studies

This work is based on research that took place over several years, specifically from 2016 to 2019, and was made possible due to a government funded project. The subject of this study is a rural area in the Cantabrian mountains in the north of Spain, a geographic region somewhat less than 500 km² in extent and which, according to data from Spain's

National Institute of Statistics (Instituto Nacional de Estadística: INE), had a population, in 2020, of 2,214 inhabitants. By conventionally recognised measures, the greater part of this territory would be considered extremely rural, that is, its general population density is less than 5 inhabitants per square kilometre. In order to complete this research, we adopted a qualitative methodology, however, as appropriate, the necessary quantitative data has been included. Thus, statistical information from several sources has been used, including from the INE, the Cantabrian Institute of Statistics (ICANE), and the Regional Ministry for the Environment of Cantabrian Government. Our qualitative data was gathered using 19 semi-structured interviews and 31 casual conversations, in addition this was supplemented with visual ethnography and participant observation. The objectives of this work are, on one hand, to analyse the effects of commuting on this Cantabrian mountain community and on the other, to determine whether there is any gender disparity in this phenomenon. To achieve these objectives, we will consider our data from two perspectives, that of lifestyle and that of gender.

3. Results

In the northern interior of Spain, between 30 and 40% of the population are aged over seventy-five years while only 8% are younger than 15 years of age. The ratio of males to females is, in general, 120 men to every 100 women and more than half of all males are unmarried. In general, 1-person households predominate. Massive levels of commuting, however, mean that despite its reduced, aging population, this rural community still survives. The phenomenon of commuting drives economic and social activities and contributes to territorial cohesion (Gómez-Pellón, 2018b).

The existing decoupling, in all economic sectors and among both sexes, between social security registration in the residence municipality and that recorded for the workplace municipality allows us to obtain an approximate measure of the levels of commuting in a marginal rural area such as the one studied here. Additionally, using a new database provided by the INE, we know that, currently, each day, between 11 and 16% of residents of our study area use their mobile phones in locations outside that region. Turning to whether there are differences between the seasonal movement of men and women, here, we find a very pronounced gender gap. Furthermore, our work supports the findings of a survey competed some years ago by the Cantabrian Government Environmental Research Agency the results of which were reported as a set of Sustainability Indicators (*Indicadores de Sostenibilidad*: 2010), which found that as a general rule, in rural municipalities, women made less than half the number of commuter journeys made by men.

Other results show that these southern municipalities see daily variation in the number of commuters arriving, including office-workers, professionals, and other employees arriving from population centres in neighbouring districts. Similarly, commuter movement at the weekends is also large. This is due to the fact that, alongside the factors already mentioned, there are others in play such as the importance of social capital manifesting in festivals, traditions, and customs which create a dense network of associations.

4. Discussion

The results of our work show a very pronounced gender gap in commuting behaviour, specifically, women take less than half as many commuter journeys as men. This is largely because these rural populations are markedly male dominated. Other factors also play a part, including the fact that we are dealing with exceptionally aging populations containing a high number of single men. It is clear that, in this context, traditional economic theories such as that outlined by Woolley (1999) and others, fall down. However, the ideas of Hanson and Pratt (1994) and Cristaldi (2005) concerning the *spatial entrapment of women*, for example, would have a significant relevance here.

There is a complementary explanation that might enable us to understand the commuting gender gap in the south of Campoo-Los Valles. It is possible that the increasing male to female ratio of this rural population is caused by what has been termed the "enlightened escape" of young women, a term used to describe the phenomenon of women leaving rural areas, often at a very young age, to pursue their education. In our case there is no support for Camarero and Sampedro's (2008) observation that accessing education turns young women into potential commuters. Quite the reverse, the exodus of women with higher education qualifications seems to occur at the point in their lives when they have, in fact, finished their studies and acquire independence. In these circumstances, the predominance of male commuters can be explained simply by the low numbers of women in the local population. In short, the over representation of males among commuters correlates with the correspondingly higher rates emigration among females (Camarero, 2009).

5. Conclusions

In recent years, rural populations have relied increasingly on commuting as a strategy to access external labour markets. Rejecting the option of permanent

emigration that has depleted rural communities, these commuters choose to make daily journeys to and from their place of work without a change in residence. Their preferred employment is in industry, above all, the service industry. There is clearly a direct and unavoidable link between depopulation and the decrease of agriculture as a full-time occupation. However, the commuter lifestyle has enabled, firstly, the retention of that part of the population no longer involved in agricultural activities, and secondly, bearing in mind that this lifestyle is most associated with the youngest portion of the population, both among men and to some extent women, it might be concluded that the option to stay is consolidated by the alternative of commuting. The current high male to female ratio in the population could delay the reduction of the gender gap, but, we suggest, not for long. Finally, on one hand, the intense network of relations generated by commuting enables locals to stay in their rural communities so avoiding further depopulation, and on the other, genuinely and significantly contributes to territorial cohesion.

6. Future directions

This article presents evidence that commuting may constitute to a viable solution to rural depopulation, including in those regions of extreme rurality. In the particular case study explored here, we need to gain better understanding of the relationship between the phenomenon of commuting and the structure of households. For example, in our study, commuting was more common in larger families than in nuclear families, perhaps because members of the former could take advantage of an extended family network. In addition, since commuting appears to be more frequent among those in the first half of their employment careers, it may be the case that this phenomenon is a transitory phase rather than a permanent feature in the lives of many rural residents. Finally, it is also essential to assess commuting's sustainability especially in the context of a society with an already high environmental impact beset by the increasing costs of travel. In conclusion, longitudinal study as examined in this article has the potential to provide a more detailed understanding of this phenomenon.