

Mobility and Territorial Cohesion. The Shaping of the Rural-Urban Mobility System

*Movilidad y cohesión territorial.
La conformación del sistema rural-urbano de la automovilidad*

Luis Camarero and Jesús Oliva

Key words

- Accessibility
- Rural-urban Gap
 - Social Inequality
 - Mobility

Palabras clave

- Accesibilidad
- Brecha rural-urbana
 - Desigualdad social
 - Movilidad

Abstract

The access of rural societies to welfare opportunities and resources is at the core of policy and research agendas. The persistent rural-urban gap increases the risks of exclusion and is a challenge that rural dwellers tackle by bolstering their mobility to access labour markets, resources and services. The car has become a vector in the connections and transformations that sustain rural life; however, this mobility is also a source of new fractures in social and territorial cohesion. This paper explores how the rural mobility system has been shaped and analyses its impact on these societies. The results suggest integrating the issue of mobility into rural policies from a more complex sociological perspective, addressing demographic challenges, regional development and territorial cohesion.

Resumen

El acceso de las sociedades rurales a las oportunidades y recursos del bienestar centra las agendas políticas y de investigación. La persistente brecha rural-urbana incrementa los riesgos de exclusión y constituye un desafío que los habitantes rurales afrontan intensificando su movilidad para acceder a mercados laborales, recursos y servicios. El automóvil se ha convertido en un vector de las conexiones y transformaciones que sostienen la vida rural pero esta movilidad es también fuente de nuevas fracturas en la cohesión socioterritorial. El trabajo explora cómo se ha conformado el sistema de movilidad rural y analiza su impacto sobre estas sociedades. Los resultados sugieren integrar, desde una perspectiva sociológica más compleja, la cuestión de la movilidad en las políticas rurales que abordan el reto demográfico, el desarrollo regional y la cohesión territorial.

Citation

Camarero, Luis; Oliva, Jesús (2024). "Mobility and Territorial Cohesion. The Shaping of the Rural-Urban Mobility System". *Revista Española de Investigaciones Sociológicas*, 185: 23-42. (doi: 10.5477/cis/reis.185.23-42)

Luis Camarero: Universidad Nacional de Educación a Distancia | lcamarero@poli.uned.es
Jesús Oliva: Universidad Pública de Navarra | jesus.oliva@unavarra.es



INTRODUCTION. ACCESSIBILITY AND TERRITORIAL COHESION

The processes of depopulation and continuous decapitalisation of young people experienced by rural areas reveal important fractures in social and territorial cohesion. There are strong demographic imbalances and significant inequalities in access to resources and services that affect the rural population as a whole and hinder full civic participation, consequently increasing the risks of social exclusion. This situation is at the root of the growing discontent among rural populations, as reflected in the emergence of the *gillet jaunes* in inland France and the empty Spain platforms. The changes experienced by the rural vote in many countries (Mitsch, Lee and Morrow, 2021) are related to the effects that urban concentration patterns and the austerity policies implemented as a way out of the 2008 financial crisis have had on investment in these regions. Guilluy (2019) theorised these processes as a rebellion by the geographical and social peripheries as the losers of the crisis.

The daily experience of rural residents whereby they feel left out of the currents of transformation and innovation, together with the constant and accumulative shortcomings they face, foster a perspective of urban domination of the rural. A vision that emphasises «the ability [that some regions have] to force other areas to do something they otherwise would not do» (Walsh, 2012: 522). The rural protest vote, initially interpreted as an expression of reactionary populism (Walsh, 2012), is a phenomenon that reveals more far-reaching processes and political action.

The Spanish case illustrates rural residents' awareness of the disparities resulting from an uneven distribution of employment, investments, and opportunities, which they perceive as unjust. In fact, there are currently different political options that pri-

oritise addressing social and territorial inequalities have gained parliamentary representation. Rodríguez-Pose (2017) coined the term «places that do not matter» to describe these areas, as they remain on the fringes of capital, knowledge, and innovation flows. They experience profound *peripheralisation*, as Kühn (2015) emphasised, resulting from political, economic and social processes. Rural decline derived from the concentration of advantages and resources in large cities is a global trend which is generated by knowledge economies and «signifies yet another phase of the rural-urban relationship» (2019: 137), according to Li, Westlund and Liu (2019).

The acknowledgment of the rural-urban gap and the potential threats that rural vulnerability poses to regional cohesion has gained prominence on both policy and research agendas (OECD, 2016; Congress of Local and Regional Authorities, 2017; EPSON, 2017). An expression of this concern was the establishment of the Spanish Commissioner for the Demographic Challenge in 2017, which was subsequently replaced by the General Secretariat for the Demographic Challenge. This initiative aims to address the issues of ageing, shortage of human capital, and depopulation experienced not only by many rural municipalities but also by numerous medium and small-sized towns.

In this context, various European diagnoses of the problem have reiterated the strong role of mobility as a basis for rural accessibility and social sustainability in these regions (Committee of the Regions, 2014; Directorate-General for Internal Policies, 2015; Brovarone, 2022). However, its sociological dimensions and effects remain largely ignored in public policy design. It is true that the predominance of private car accessibility is a mainstay of rural daily life, boosting the integration and permanence of young people, women and new residents (Camarero and Oliva, 2019; Oliva and Camarero, 2019). Nevertheless, this forced dependence on

the car produces inequalities with respect to urban areas and among rural groups themselves (Fiorello and Zani, 2015; Directorate-General for Internal Policies, 2015). Inevitably, as Binder and Matern (2020) succinctly put it, «this means rural residents will either move away or choose to purchase a car as soon as they can afford one» (p. 1061).

As a defining dimension of modernity (Canzler, Kaufmann and Kesslerling, 2008), mobility is seen as social capital (Kaufmann, Bergman and Joye, 2004) that strongly influences inequality (Cass, Shove and Urry, 2005; Sheller, 2018). But the issue of accessibility has not been adequately conceptualised in rural development models that have traditionally focused on the agrarian and economic growth dimensions (Ward and Brown, 2009; Copus and Lima, 2015), where mobility was equated with uprootedness. Despite the fact that the everyday life of numerous rural areas revolves around *hypermobility*, (Milbourne and Kitchen, 2014) which seemed the prerogative of the metropolis, the potential benefits it brings have often been overlooked, rendering them invisible.

The opportunities provided by mobility to establish rural-urban connections have ultimately segregated those rural areas that are progressing and becoming revitalised from those that are experiencing continuous decline (Li, Westlund and Liu, 2019). Envisaging rural future scenarios relies heavily on accessibility, as it serves as the foundation of social justice and plays a crucial role in promoting equitable opportunities within the welfare state (Moseley, 1979; Farrington and Farrington, 2005; Black, Scott and Shucksmith, 2019). This requires exploring the underlying inequality of car dependency, the causes of the growing need to travel and assessing the effects of the transition towards a different, more sustainable, mobility.

In order to understand the impact of the automobility system (Urry, 2004) as a catalyst for rural sustainability and its role in cre-

ating new inequalities and divisions that affect territorial cohesion, our research delves into how it is shaped in Spain, its recent increase, and the challenges it poses for rural research policies and agendas. The analysis presents the results of the National R&D&I Plan project entitled «Addressing the Rural Gap: Sustainable Mobility and Accessibility (RURAL ACCESS)» (PID2019-111201RB-I00), which has been contrasted with policy makers and international researchers in different specialised forums¹.

Methodologically, the statistical analysis was structured into three stages. The first stage, from the beginning of the 21st century, dealt with the development of pendulum displacement based on population censuses, which to date have been the main sources capable of providing origin and destination matrices for different territorial and socio-demographic characteristics. The proportion of employed people moving out of an area is a good indicator of the depth of local labour markets. In addition, it allows the proportion of local jobs carried out by workers who engage in pendulum travel to be established symmetrically from the origin-destination matrix. This has been possible for the 2001 and 2011 censuses. However, the 2021 census did not include the variables containing this information, and the series has been updated as far as possible using the results of the Rural Population Survey (Encuesta de Población Rural EPR-2022)².

¹ The results presented have been presented and discussed at the International Seminar «Addressing the Rural Gap: Sustainable Mobility and Accessibility» (Instituto de Investigación Social Avanzada i-Comunitas, Universidad Pública de Navarra, Pamplona, 21-22 October 2021); in the Research Stream «Transformative Rural-Urban Connections» of the European Sociological Association (Barcelona, 2021) and the Research and Study Group «Southern and Mediterranean Europe: Social Change, Challenges and Opportunities» formed within the European Society for Rural Sociology.

² The survey is representative of residents in municipalities with less than 10 000 inhabitants in Spain (n = 2500) and was carried out by the authors as part of the aforementioned project.

The second stage focused on the study of the incidence and spread of vehicles in rural areas. Indicators were therefore established to determine the motorisation rate and drive ratio. The data came from the driver and vehicle censuses carried out by the Spanish road and traffic authority (Dirección General de Tráfico) by municipality. We identified a category of municipalities that we referred to as «fleet municipalities» for smaller communities. These municipalities have an unusually high number of vehicles relative to their population, mainly due to rental and transport companies registering their vehicle fleets in these areas. Those municipalities where the number of vehicles exceeded the number of inhabitants were excluded from the database.

The third analytical stage explored the impact of mobility on the rural population and households by assessing the rural-urban gap based on the Household Budget Survey (Encuesta de Presupuestos Familiares), which records detailed household income and expenditure breakdowns. The indicator was constructed using the categories contained in section 7-Transport in the ECOICOP classification (European Classification of Individual Consumption by Purpose), which includes the various costs of private and public mobility, except for transport insurance. The ratio of these expenditures and total income for each household defined the indicator used in line with the criteria used by the European Parliament (2022) in the definition of transport poverty.

The determination of the place of residence as an independent variable from work was analytically based on the rural-urban differentiation on the continuum of municipality size. There were several reasons for this decision. In the European context, studies referring to living conditions in rural areas prioritise the idea of population density as an analyser, delimiting rural areas as remote and low-density regions (Eurostat, 2021). However, the available data only allow access to aggregated information by size of municipality.

Given the correlation between population size and density, the data were analysed using a continuous function based on demographic size. This approach avoided the common practice of using a cut-off based on a size threshold in many studies, which makes data processing easier but can lead to complications due to the heterogeneous size scales of Spanish municipalities.

The text first explores the notion and origin of the rural automobility system. The third section analyses the processes of rural exodus and de-agriculturalisation, followed by the rural economic transformation and its relation to the growing importance and strengthening of rural mobility since the end of the 20th century. Section four shows the fractures caused by the reliance on mobility based on private vehicles faced by rural residents. The conclusions discuss and summarise the main issues revealed by the analysis regarding the research of social and territorial cohesion.

THE AUTOMOBILITY SYSTEM AND RURAL LIFE

The importance of mobility in territorial cohesion cannot be understood without analysing what Urry (2004) conceptualised as “the system of automobility”. Automobility is nothing more than a socio-technical configuration that makes autonomous, routine and predictable travel possible, reshaping time, space and accessibility. Its characteristic feature is that it produces the prerequisites for its continuous expansion, standardising a flexibility that only the system itself provides. As Urry concluded, «social life more generally was irreversibly locked into the mode of mobility that automobility generates and presupposes» (Urry, 2004: 28).

The generalisation of automobile use occurred at a different paces in different countries, although Gartman (2004) described a common sequence. It all started with the emergence of the car as a luxury item. Sub-

sequently, in the second phase, it evolved into a family tool, leading to its widespread adoption as a personalised resource. Eventually, it reached the third peak stage, where cars have become integrated into people's lifestyles.

At the beginning of the last century, the car burst onto rural roads as an inaccessible luxury object in the hands of the elite owners of exclusive handcrafted models. In the United States, motorised half a century before the rest of the world, many rural county authorities regulated or prohibited the *devil wagon*, which threatened people and livestock (Berger, 1979). Local slow-down regulations would not prevent sabotage and clashes.

The integration of *Taylorism* and the assembly line with the industrialised production of the Ford T, a model designed for rural roads, heralded as the «farmer's car» (Kline, 2000) and developed «for a nation of farmers» (Flink, 1990) widened access to the automobile and changed rural lifestyles. Half of the population at the beginning of the twentieth century lived in the countryside and spent their lives in the same place (Wik, 1980), but the new prototypes and the renewal of roads transformed the very institutions that defined life outside urban areas (Berger, 1979: 52). School, church and doctor's surgeries were concentrated in county seats; contacts, leisure visits to the city and marriage markets were expanded. In addition, rural owners adapted the car to their way of life, including add-ons for transporting produce or applying the engine as a source of energy on the farm. As Kline summarised «taming the devil wagon on their own terms allowed them to weave the car into the fabric of rural life» (2000: 57).

Rural motorisation required developing the car industry, infrastructure and also defining the forms of social appropriation of the uses of the car. Relying on these elements, we can attempt to piece together the process that transitioned Spanish society from a state of peasant immobility to the

present situation, characterised by a significant increase in mobility. Demolder aptly illustrated the initial clash between the rural world and the automobile in *L'Espagne in auto* (1906). It referring to a motorised elitist tourism model that went out to explore the rural «others». His light-hearted chronicle discussed the intrusive effect of the car on immobile worlds within a landscape of slow trains and mule-drawn carts³.

The National Circuit of Special Roads (Circuito Nacional de Firmes Especiales), developed by the Dictatorship of Primo de Rivera, as indicated in the preamble of the 1926 Royal Decree Law, was aimed at this culture of exclusive tourism and its objective was not to unite the territory where an agrarian, disconnected society lived, but to promote an optimised European tour of asphalt tracks. Ortega and Gasset denounced the fact that it was only intended for the ostentatious use of the lordly, for:

Of all the things in the universe, the least urgent were magnificent roads for automobiles. For the simple reason that these roads have been and still remain lonely (1930: 88).

Even though the *coches de línea* (intercity coaches) expanded throughout all provinces under the dictator's modernisation plan, he failed to establish a domestic automobile industry, unlike other countries. This outcome can be attributed to Primo de Rivera's vision, which underestimated the importance of the agrarian elites (Ferrando, 2020: 341).

Afterwards, the extended period of autarchy enforced by Franco's regime further

³ As he described on one occasion: "In the middle of the road, we meet an old farmer driving a cart full of bundles, then get to the house of a roadman, surrounded by terrified chickens. The road, excellent! Some workers are repairing it. On seeing us, their boss raised his arms, shouted gutturally, and gave us recommendations in Spanish, which we didn't understand. ¡Oh! ¡Yes! We're going too fast, according to these people! Thirty kilometres an hour, that's right! Is it too much? [...] It is true that the trains in Extremadura are satisfied with a good average of 'eleven'" (1906: 22).

strengthened the rural characteristics of a secluded and static society. This also delayed the potential for manufacturing industrial vehicles until the middle of the century. In 1950, half of the population resided in towns of less than 10 000 inhabitants working in the primary sector, and over three quarters of marriages were between spouses residing in the same municipality (INE, 1994). As the so-called *desarrollismo* (economic development) led to a certain degree of openness to external influence, the foundations of an incipient system of automobility were laid⁴. The models that were beginning to be produced under licence, albeit obsolete in other countries, facilitated greater access to the family car, which allowed the generations who had migrated from their rural areas of origin to maintain regular contact with their village. These journeys strengthened the urban experience of those who migrated through their connection with those they had left behind (Moya and Vicente-Mazariegos, 1991).

Modernisation drove de-agriculturalisation and a major exodus. Migrations represented the primary opportunity for mobility. Pendulum displacements were restricted mainly to the vicinity of large cities (Puyol and Carpio, 1977) and to seasonal mobility among worker-peasants who engaged in temporary urban employment while also maintaining their involvement in family farming. Resources and opportunities were concentrated in the city, which would now spread out into suburbs with the spread of cars and where the middle classes would acquire new consumption patterns in parallel this new mobility. However, rural populations remained relegated to their own environ-

ments, becoming even more alienated from the modernising Spanish society.

Starting from the late 1980s and continuing throughout the 1990s, Spain witnessed the development of a new motorway network, facilitated by European cohesion funds. Additionally, during this period, some prominent global manufacturing brands established themselves in the country, leading to the creation of new vehicle prototypes. As a result of these developments, Spain emerged as the second-largest automobile exporter in Europe (Volti, 2006; Holl, 2007). Both phenomena would foster a more mature the *rural* automobility system. The 933 kilometres of motorways that existed in 1980 had grown to 9000 kilometres by the beginning of the 21st century, promoting fast road traffic, which avoided passing through towns and shortened travel times. As Holl (2007) recalled, in 1980 only 9 % of the territory was within 10 kilometres of a motorway, as they were mostly located within large metropolitan areas and in the northwest of the peninsula. In 2000, using the same criteria, the motorway network was accessible to 31 % of the country. The transfer of powers over road traffic to the Autonomous Regions also introduced a regional perspective of territorial cohesion.

Increased purchasing power and the expansion of the second-hand car market then extended the car to the voluminous baby boom cohorts and usage patterns become progressively individualised. At the end of the 20th century, Spain had 469 passenger cars per 1000 inhabitants, exceeding the motorisation rates of the United Kingdom and the Netherlands. The 8.7 million cars in 1983 multiplied to more than 20 million in 2005.

The advanced development of the automobility system is apparent in its significant ability to reshape urban areas through commuting patterns, which have become a defining element of metropolitan regions. (Feria, 2010). But they also transformed rural environments. On the one hand, daily

⁴ Between 1957 and 1967, the Spanish Private Vehicle Society Cars (Sociedad Española de Automóviles de Turismo - SEAT), the Central Traffic Headquarters (Jefatura Central de Tráfico), the Law on vehicle use and road traffic (la Ley sobre el Uso y Circulación de Vehículos), and the National Programme of Spanish Highways (Programa Nacional de Autopistas Españolas) were established.

commuting allows access to other sources of employment and also enabled new residents to join in, creating a strong diversity in terms of social structure (Camarero, 1993; Halfacree and Rivera, 2012). Opportunities for housing mobility were expanded. On the other hand, long-distance commuting led to new forms of remaining in the rural environment through access to more distant out-of-area jobs (Oliva, 1995). Seasonal harvesting circuits and coastal tourism services extended employment opportunities to women residing in rural settings (Catalina, Montero and Vicente-Mazariegos, 1989). Rural life became inseparable from commuting.

STRENGTHENING OF MOBILITY AND RURAL SUSTAINABILITY

The 1980s marked the definitive transformation of rural areas. Over time, agriculture lost its prominence as a central activity for the population, and migratory flows, previously dominated by people moving to metropolitan areas, experienced a reversal. There was a substantial increase in the population choosing to leave urban areas and opt for different living arrangements, such as retirees and

neo-rural individuals, among others. Production changes, retirement migrations and new rural residents at the end of the 20th century were aligned with a socio-economic restructuring process (Marsden, Lowe and Whatmore, 1990) that outlined a new scenario of urban-rural connection euphemistically called the new rurality (Kayser, 1990).

The entry into the EU during that decade and the appearance of the first rural development programmes encouraged the emergence of new activities that filled the gap left by the decline in agricultural employment. Nevertheless, despite the growth of tourism, environmental activities, and the increasing need for services to cater to an ageing and retiring population, this diversification did not lead to a balanced alignment between the local or regional labour supply and demand. On the contrary, in rural areas the economic and subsistence-based functioning was shaped by a system of spatially extensive mobility. Urban-rural mobility has since increased to the point of generating a veritable web of flows that define a new territory-based social structure. The mobility system not only meets the needs and employment strategies of the rural population, but also serves the dynamics of maintaining local services.

TABLE 1. *Evolution of employment in rural areas* 1991-2011 (%)*

	1991	2001	2011
Agriculture, Forestry and Fisheries	30.7	17.8	13.5
Mining, Industry and Energy	21.9	19.9	17.0
Construction	13.7	15.0	11.2
Trade and Hospitality	13.3	18.4	19.4
Transport and communications	3.9	5.1	5.9
Services	2.2	5.3	4.4
Administration and Education	8.3	10.9	16.0
Health and Social Services	2.2	3.9	6.8
Others	3.7	3.7	5.9
Total	100.0	100.0	100.0

*Municipalities < 5000 inhabitants.

Source: 1991, 2001 and 2011 Population Censuses, INE. Developed by the authors.

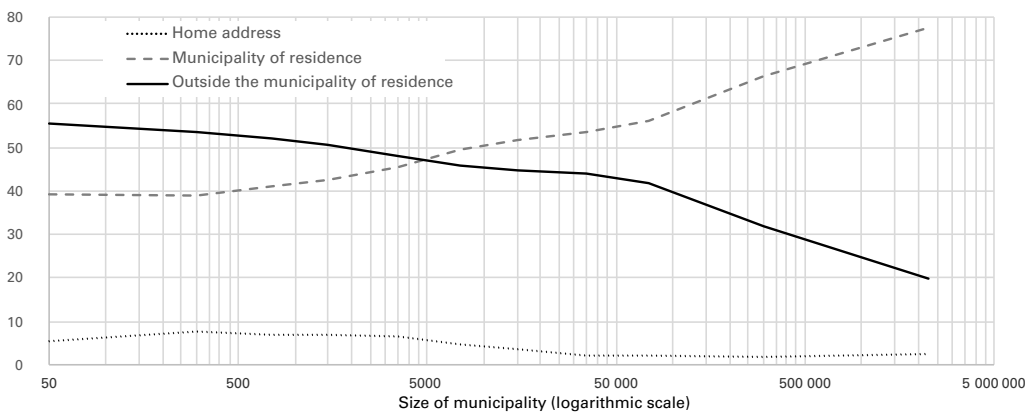
Table 1 shows how the typically rural occupations declined considerably over the decades at the turn of the century 1991-2001. It was not only agriculture that lost from 31 % to 14 % of the employed, but also mining and construction. They did so in favour of commerce, hotels and restaurants, which grew from 13 % to 19 %, while employment in sectors related to public administration, education and health (among others) increased. It should be noted that the data series refers to residents and does not encompass changes in occupations in rural areas, but occupations held by rural dwellers, regardless of whether their place of work was local or external.

Data from the 2001 Population Census effectively showed the key role that mobility had played at the beginning of the 21st century as a mechanism that supported the survival of small municipalities and made it possible for rural areas to func-

tion both economically and in terms of services. The mobility system allowed, on the one hand, access to economic activities that were becoming concentrated in metropolitan centres (Rodríguez-Pose, 2017). On the other hand, it ensured the maintenance of basic services and new activities linked to post-production development (Ilbery and Bowler, 1998). The data point to a territory model based on continuous mobility.

Figure 1 shows that in 2001 municipalities with a population of 5000 or less had more residents who were commuters than locally employed people, a figure that increased in subsequent years. Municipalities with a population of 5000 or less had 49.7 % of employed commuters in 2001, a percentage which rose to 54.5 % a decade later (2011, graph 2), and again increased to 63.4 % in 2022 (EPR-2022), reaching 68.3 % for the under-35 age group.

FIGURE 1. *Work locations by population size of municipality in 2001 (%)*



Source: 2001 Population Census. INE. Developed by the authors.

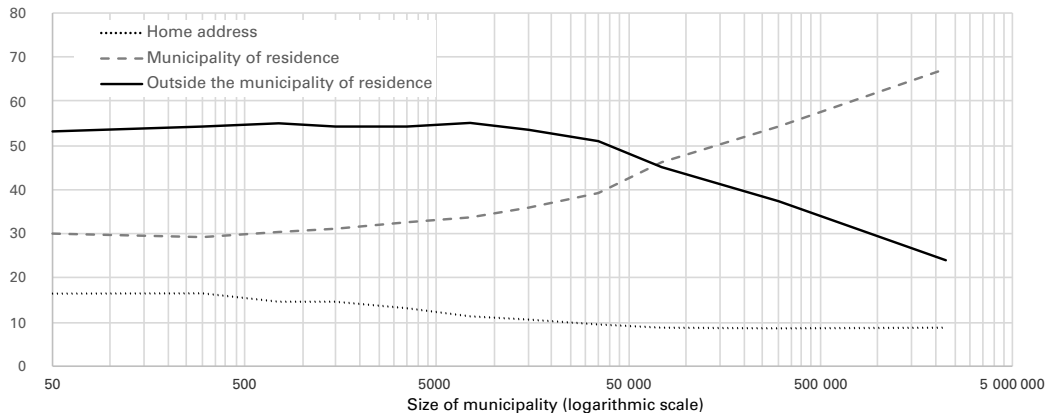
The data in both figures (1 and 2) also highlight the contribution made by new rural residents. This is suggested by the growth in home-based work, which reached more than 10 % in municipalities with a population of 5000 or less in 2011, whereas in the previous decade it was at almost resid-

ual values. This growth suggests the emergence of processes typically found in new rural spaces, such as appealing to qualified workers who can work remotely and online, and of new residents who undertake local development projects linked mainly to agri-food processing and tourism. But it is also

worth mentioning the growth in 2001-2011 of those employed in trade, hotels and restaurants, administration, services and health, as shown in Table 1. This was mainly due to the growth experienced by pendulum mobility. The increase in these occupations is not necessarily explained by an increase in this

branch of activity in the municipalities themselves, but indicates the growth of the resident population, whose places of work were most likely located outside the municipality. These data indicate the residential character of rural areas and also the increasing diversity in social structure.

FIGURE 2. *Work locations by population size of municipality in 2011 (%)*



Source: 2011 Population Census. INE. Developed by the authors.

On the other hand, both figures show the change that occurred at the beginning of the century in the growth and extension of pendulum mobility to the whole of the territory. By 2011, it was no longer imperative for smaller centres, characterised by highly restrictive labour markets, to be the sole sources of labour. Whereas in 2001 municipalities with a population of 5000 people or less were characterised by strong commuting patterns (more people commuted than held a job locally), a decade later this population threshold extended to places of residence with a population of 50 000, where already more than half of the residents commuted. Thus commuting surpassed the dimension of the rural environment. It can also be seen how small urban units were also progressively becoming sources of commuters.

Rural mobility is not unidirectional, rural areas send out, but also receive workers

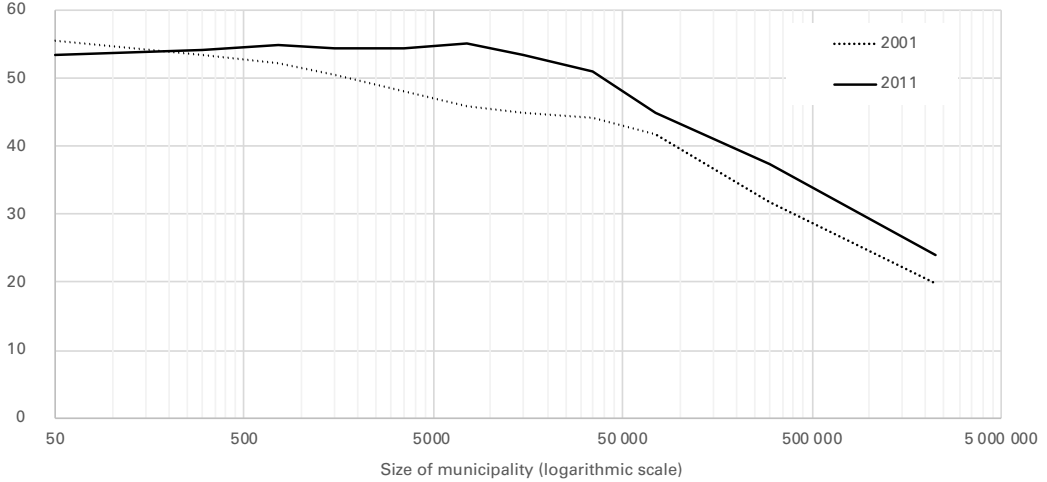
who operate along pendular mobility patterns. Two indicators have been established to understand urban mobility. The first of these is classical and is the usual commuter measure. It is defined as the ratio of commuting residents to the number of locally employed people. The second indicator aims to capture the proportion of in-bound commuters and is defined as the ratio of non-resident workers to the total number of people who work locally. It reports on the impact of in-bound commuters on the functioning of the local labour market.

Figures 3 and 4 show the results needed to explore the labour mobility system. With regard to commuting, Figure 3 indicates extent of pendulum mobility for the most rural nuclei and its tendency to increase over time. With regard to the inflow of non-resident workers, Figure 4 shows the growing dependence of the small nu-

clei on these non-resident workers. Figures for rural jobs performed by non-residents exceeded 30 % in 2001 and reached values above 40 % a decade later. The growth experienced by small towns in terms of at-

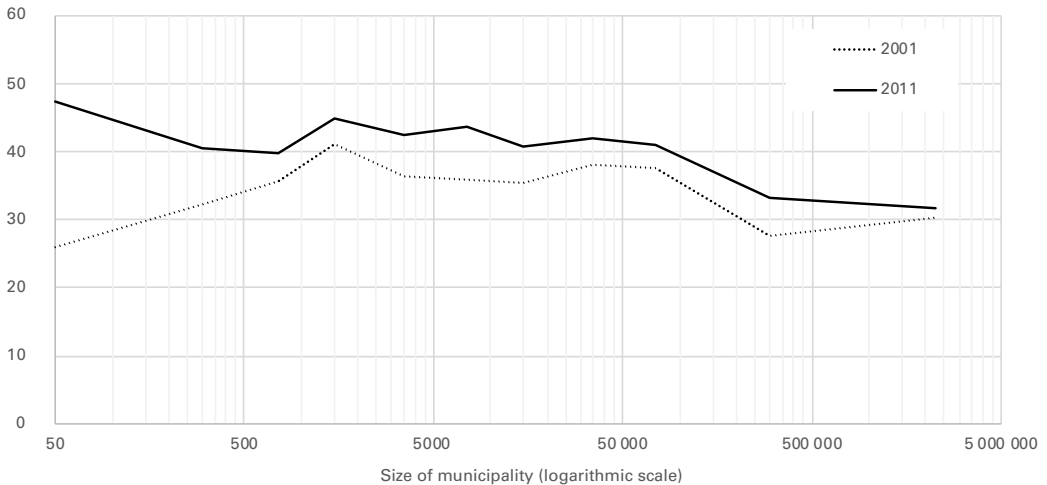
tracting workers is very revealing and confirms their dependence on the continuous demand for external workers to maintain their systems of activity, services and welfare.

FIGURE 3. Evolution of the proportion of commuters by population size of municipality (%)



Source: Population Census. INE. Developed by the authors.

FIGURE 4. Evolution of the proportion of non-resident workers by population size of municipality (%)



Source: Population Census. INE. Developed by the authors.

As Table 2 also shows, this system of interrelation between residence and employment is based on the intensive use of the car by both those who live and those who work in rural areas. The heavy reliance on cars has numerous consequences, including the devaluation of rural activities. Moreover, it poses a challenge to achieving a fair ecological transition, as it contributes to inequality in rural populations.

TABLE 2. Percentages of rural employed population who drive their own vehicle to their workplace. Municipalities with a population of 5000 or less (%)

Year	
2001	58.1
2011	61.5
2022	74.8

Source: 2001 and 2011 Population Censuses. INE. 2022. EPR-2022. Developed by the authors.

CAR DEPENDENCY AND FRACTURED RURAL MOBILITY

This increase of predominantly car-based rural mobility has been found in many regions (Findlay *et al.*, 2001; Milbourne and Kitchen, 2014; Moss, Jack and Wallace, 2004; Brovarone, Cotella and Staricco, 2021) on a sustained basis over successive rural generations, in contrast to new generations of urban youth (Dargay, 2002).

Car dependency has been mostly studied in metropolitan areas (Dupuy, 1999; Jones, 2011; Jeekel, 2016), mainly with respect to its environmental impact. In rural areas, however, it takes on a particular sociological dimension due to the absence of alternatives (Mattioli, 2014). A more personalised mobility pattern can be identified, as commuting in these cases may be difficult to channel through public transport and is based on a restrictive system of

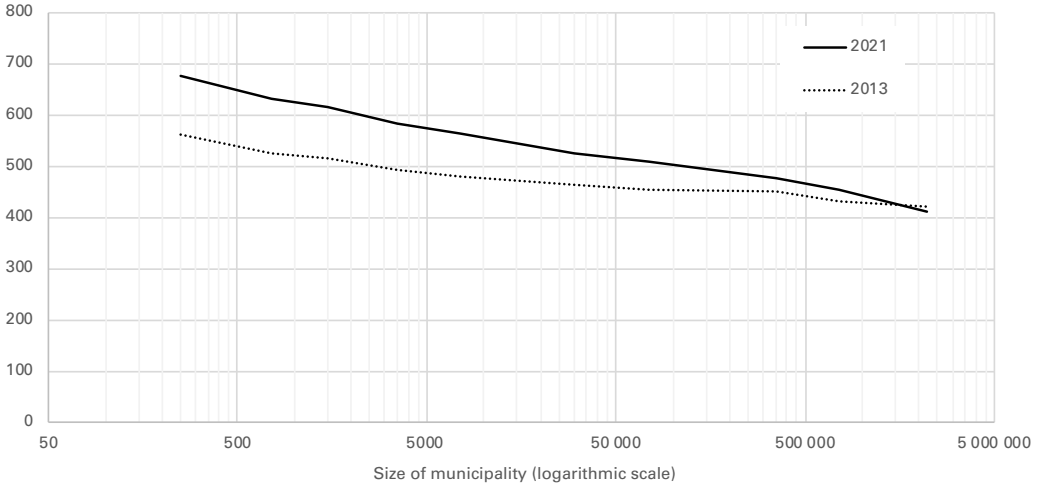
choices. This creates significant fractures in social and territorial cohesion (Moseley, 1979; Gray, Shaw and Farrington, 2001).

The required mobility entails a higher cost of access to opportunities and services (Smith, Hirsch and Davis, 2012; Dargay, 2002). The Spanish case is a good illustration of this disparity, as people who live in rural areas travel 20 kilometres on average to access basic services more than urban dwellers (Alloza *et al.*, 2021). In Europe as a whole, the rural population faces significant challenges regarding accessibility to various services. For example, 42.7 % of the EU's rural population have reported difficulties in accessing a doctor's surgery by public transport, compared to 14.1 % of the inhabitants of metropolitan areas⁵. In Spain, based on the same survey, these figures are even more pronounced, highlighting a significant urban-rural accessibility disparity. For medical visits, difficulties in accessing public transport affect 53.5 % of inhabitants in rural areas compared to 13.3 % in major Spanish cities.

The commuting system, accessibility shortcomings and the inadequacy of public transport are reflected in the high motorisation rates of the rural population. The ratio of 600 cars per thousand inhabitants, which Gilbert (1998) proposed as the threshold to consider that cars are widespread among the population, was exceeded in the stratum of municipalities with a population of 2000 or less in 2015 (DGT, 2015). As Figure 5 indicates, the proportion of passenger cars was higher the lower the population density, and this difference in the motorisation rate increased over time. The smallest municipalities, those with a population of 1000 or less, had more than 600 vehicles per 1000 inhabitants, approximately 1.5 times more than large cities, which stabilised at around 400.

⁵ According to Eurobarometer *A Long Term Vision for EU Rural Areas* (Eurobarometer 491, 2021-Ipsos European Commission).

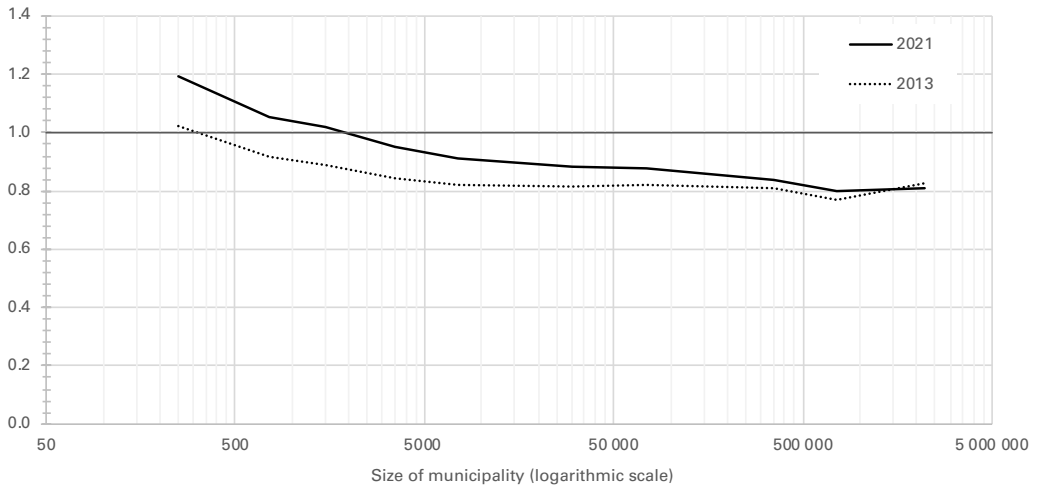
FIGURE 5. Motorisation rate by population size (2013-2021)



Note: Fleet municipalities have been eliminated. See methodological note.

Source: DGT. Developed by the authors.

FIGURE 6. Passenger cars per driver by population size (2013-2021)



Note: Fleet municipalities have been eliminated. See methodological note.

Source: DGT. Developed by the authors.

A more accurate indicator, which avoids the disruption introduced by the strong ageing of the population, is obtained by replacing the denominator of total population with the number of drivers. The ratio of vehicles per driver (see Figure 6) also follows a very

clear trend across the continuum of municipality population size: motorisation and car dependency increase as the size of the population size of a municipality decreases. In the smallest municipalities, those with a population of 1000 or less, the number of

passenger cars exceeded the number of individuals with a driving licence. This reflects that motorisation is reinforced by car dependency (with vehicles being adapted for different uses, rural and road) and lifestyles (vehicles for use in second homes). In urban areas this relationship was found to be reversed due to the functionality and availability of public transport, as well as the decline in car use and detachment of younger urban generations from traditional car cultures.

The debate on decarbonisation and the transition to sustainable mobility has gradually incorporated social justice criteria. The European Parliament held a debate in June 2021 to develop a consensual definition of «mobility poverty» in order to design policies for various scenarios: households with limited access to public and alternative means of transport; households incurring high transport costs; situations involving excessive travel times; populations living in rural, peripheral regions or disadvantaged territories (Kiss, 2022; Eurofound, 2022). The European Parliament's recommendations particularly stressed the need to estimate the affordability and capacity of households to bear the cost when it accounts for more than 10 % of the household budget (2022). The value of 10 % results from transferring the usual definition of energy poverty (Eurofound, 2022).

Detailed information on the cost of mobility for Spain can be obtained from the

data extracted from the expenditure data used by the Household Budget Survey, which includes all items, from public transport fares to the cost of purchasing, maintaining and using a private vehicle (with the exception of insurance). A good indicator, in line with European reports, is the percentage of the annual income spent on transport, which neutralises income differences between rural and urban areas. Table 3 presents recent data for 2019 and 2020, although the lockdown period and mobility restrictions experienced in 2020 mean that the analysis with 2019 data takes precedence over 2020 results.

It could be seen that there are very high levels of average household expenditure on travel (see Tables 3 and 4), above the threshold that is considered to be transport poverty. Very marked differences were also observed in expenditure levels according to the population size of a municipality. Rural households had a higher mobility cost than urban households. In 2019, those living in smaller municipalities spent more than 18 % of their income on mobility, while in municipalities with a population of 100 000 or more, this was five percentage points lower. The inequality between the two strata is significant: mobility efforts made by people who live in municipalities in the lower demographic stratum (measured in terms of income) are 1.4 times greater those of people living in a city.

TABLE 3. Annual household expenditure on transport by size of municipality 2019 and 2020

Size of municipality	Annual expenditure 2019	Expenditure as a percentage of income (%)	Annual expenditure 2019	Expenditure as a percentage of income (%)
< 10,000	4,197.2	18.3	3,145.6	13.3
10,000-20,000	4,117.5	16.3	3,160.4	12.3
20,000-50,000	3,952.8	16.1	2,878.1	11.6
50,000-100,000	3,990.1	14.8	2,748.0	10.0
> 100,000	3,605.2	13.2	2,393.2	8.6
TOTAL	3,882.6	15.1	2,741.5	10.4

Source: Household Budget Survey for 2019 and 2020. INE. Developed by the authors.

The 2020 expenditure data provides a good contrast between the urban and the rural situation under the hypo-mobility circumstances produced by the pandemic. The series confirmed that rural dwellers not only spent more on transport, but also had to make a greater effort on mobility costs than urban dwellers (1.6 times more). Spending figures for rural households were 25 % lower in 2020, while in cities with a population over 100 000 the reduction was a third of the previous year's cost. These data indicate that rural mobility has not seen a reduction to the same extent as urban mobil-

ity, given the accessibility differential. Rural areas incur higher spending levels and also face greater dependence on mobility.

Undoubtedly, expenditure on transport can influence the ability to move around and, in the context of the high mobility requirements for engaging in work and economic activities, it is a source of discrimination for certain social groups. Looking at the composition of household units, which are of great interest in the study of the rootedness and reproductive capacities of rural populations, the data point to some interesting results.

TABLE 4. Household mobility expenditure as a percentage of income by size of municipality (2019) (%)

Type of home	< 10,000	10,000-20,000	20,000-50,000	50,000-100,000	> 100,000
One person > 65	7.1	5.7	5.2	5.7	4.7
One person < 65	21.9	12.9	14.5	19.2	13.6
Childless couple, at least one of them aged 65 or over	12.6	11.5	13.3	7.2	7.9
Childless couple, both under 65 years of age	22.1	17.6	15.7	17.5	15.4
Couple with children < 16	21.0	19.2	19.0	16.2	15.9
Single parent	16.0	17.1	17.1	16.0	11.1
Others	13.8	13.4	12.7	14.1	12.0
Total	18.3	16.3	16.1	14.8	13.2

Source: Household Budget Survey 2019. INE. Developed by the authors.

Several facts stand out when examining Table 4. For certain types of rural households, transport costs were very high, even exceeding 20 % of total disposable income. In other words, rural households with an active population spent as much as one-fifth of their income on mobility. Older people had lower mobility costs, but the rural differential in terms of cost overruns was notorious. The largest differences were found among single-person households in the labour force. For this group, the extra cost of rural life was noticeable. Taking nuclear families (couple with under-age children) as a reference, we observed a difference of almost 5 percentage points in the income spent by a rural fam-

ily compared to an urban one, which is a significant difference. While it is not necessarily a determining factor in terms of choosing a place for settling down (the price of housing, the cost of living and accessibility to specific services also play a role), it is a potential push factor that encourage people to leave their places of origin and settle elsewhere.

CONCLUSIONS. MOBILITY AS A CHALLENGE FOR SOCIAL AND TERRITORIAL COHESION

The car is the means of transport largely used for the most frequent trips made by

residents of rural areas in the European Union (Directorate-General for Internal Policies, 2015). Its increasingly widespread has multiplied rural-urban relations, fostering connections, access to opportunities and a more permeable territory for residence and work. Increased daily mobility replaces previously unavoidable rural outward migration, attracting new residents and enabling the provision of essential local services through reverse commuting that displaces various professionals from the city.

The essential role that mobility plays in social and territorial cohesion has remained largely ignored by traditional approaches to development. However, the concerns regarding inequality and territorial cohesion that emerged in the post-crisis era, along with the challenges of transitioning to sustainable economies, have shifted the focus of the debate to accessibility and rural mobility.

The interrelationships between poverty, inequality and mobility in these territories (Fiorello and Zani, 2015; Directorate-General for Internal Policies, 2015) have attracted increasing interest in the strategic debate on the design of European policies (Kiss, 2022; Eurofound, 2022). The study of the sociological impact that the organisation of mobility has on the processes of exclusion and social participation of citizens is more necessary than ever.

The analysis shows that a more complex approach is required; one that does not reduce mobility to a transport problem and considers it as a determinant of both rural disparities and opportunities. The policies designed with urban logics have a high impact on the rural world that is not necessarily as expected. As Borgato, Maffii and Chiffi (2020) pointed out, there is a vicious circle in implementing policies that consider that low-density characteristics impair applying measures to promote public transport and shared mobility.

Our analysis also shows the gap resulting from failing to integrate accessibility and mobility into the conceptualisation of rural development and territorial cohesion. Moreover, it underlines the need to test these issues transversally in the different rural policy areas (fight against depopulation, service provision, ageing and social programmes).

Car dependency (Mattioli, 2017), which the very automobility system (Urry, 2014) produces as a prerequisite for its expansion, has a particular impact on rural areas, deepening territorial inequalities between rural groups themselves. This is specifically noticeable among those population groups whose life trajectories and opportunities are more strongly influenced as a result. These include those whose mobility depends on other drivers, young people seeking qualifications and attempting to enter into the world of work (Binder and Matern, 2020), older people who have to give up driving, thus losing autonomy and becoming a burden to others (Shergold and Parkhurst, 2012; Ward, Somerville and Bosworth, 2013; Hansen *et al.*, 2020), migrants who lack the necessary resources, etc.

The results reveal that this dependency has an important impact on socio-territorial imbalances. In absolute terms, the cost of rural mobility is high, at least 18 %, although it exceeds 20 % in some households; these figures are double the threshold indicated by the European Parliament to define transport poverty. Similarly to the way in which in the field of housing, the concept of a «stressed residential area» is applied to areas where housing costs exceed 30 % of residents' average income, it would be worth considering criteria that identify «stressed transport areas» and generate projects for preferential attention and provision.

Finally, the analysis shows that the car is not merely a method of mobility. On the

contrary, the system of automobility links dimensions that must be explored in greater depth to ensure that rural policies facilitate social and territorial cohesion. A conclusion that suggests heeding Büscher and Urry's (2009) proposal to study how mobilities produce social realities and to focus on the shortfalls that make visible the connections of their social, territorial and cultural components.

BIBLIOGRAPHY

- Alloza, Mario; González-Díez, Víctor; Moral-Benito, Enrique and Tello-Casas, Patrocinio (2021). *El acceso a servicios en la España rural*. Madrid: Banco de España.
- Berger, Michael (1979). *The Devil Wagon in God's Country. The Automobile and Social Change in Rural America, 1893-1929*. Hamden, Connecticut: Archon.
- Binder, Julia and Matern, Antje (2020). "Mobility and Social Exclusion in Peripheral Regions". *European Planning Studies*, 28(6): 1049-1067 doi: 10.1080/09654313.2019.1689926
- Black, Niki; Scott, Karen and Shucksmith, Mark (2019). "Social Inequalities in Rural England: Impacts on Young People post-2008". *Journal of Rural Studies*, 68: 264-275. doi: 10.1016/j.jrurstud.2018.09.008
- Borgato, Stefano; Maffii, Silvia and Chiffi, Cosimo (2020). The Rural Arena. In: T. Kuttler and M. Moraglio (eds.). *Re-thinking Mobility Poverty: Understanding Users' Geographies, Backgrounds and Aptitudes* (pp. 98-109). London: Routledge. doi: 10.4324/9780367333317
- Brovarone, Elisabetta (2022). "Accessibility and Mobility in Peripheral Areas: A National Place-based Policy". *European Planning Studies*, 30(8): 1444-1463. doi: 10.1080/09654313.2021.1894098
- Brovarone, Elisabetta; Cotella, Giancarlo and Staricco, Lucia (eds.) (2021). *Rural Accessibility in European Regions*. London: Routledge.
- Büscher, Monika and Urry, John (2009). "Mobile Methods and the Empirical". *European Journal of Social Theory*, 12(1): 99-116. doi: 10.1177%2F1368431008099642
- Camarero, Luis (1993). *Del éxodo rural y del éxodo urbano: ocaso y renacimiento de los asentamientos rurales en España*. Madrid: Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.
- Camarero, Luis and Oliva, Jesús (2019). "Thinking in Rural Gap: Mobility and Social Inequalities". *Palgrave Communications*, 5(1): 1-7. doi: 10.1057/s41599-019-0306-x
- Canzler, Weert; Kaufmann, Vicent and Kesslering, Sven (eds.) (2008). *Tracing Mobilities. Towards a Cosmopolitan Perspective*. London: Routledge.
- Cass, Noel; Shove, Elizabeth and Urry, John (2005). "Social Exclusion, Mobility and Access". *The Sociological Review*, 53(3): 539-555. doi: 10.1111%2Fj.1467-954X.2005.00565.x
- Catalina, Cristina; Montero, Mercedes and Vicente-Mazariegos, José I. (1989). La familia monoparental en la España rural. In: J. Iglesias de Ussel (ed.). *Actas del primer seminario Hispano-Francés sobre familias Monoparentales* (pp. 125-138). Madrid: Instituto de la Mujer.
- Committee of the Regions (2014). Opinion of the Committee of the Regions on "Mobility in Geographically and Demographically Challenged Regions". Official Journal of the European Union. (2014/C 415/05).
- Copus, Andrew K. and Lima, Philomena de (2015). *Territorial Cohesion in Rural Europe*. London: Routledge.
- Dargay, Joyce (2002). "Determinants of Car Ownership in Rural and Urban Areas: A Pseudo-panel Analysis". *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 38(5): 351-366. doi: 10.1016/S1366-5545(01)00019-9
- Demolder, Eugene (1906). *L'Espagne in auto - Impressions de voyage*. Paris: Societe du Mercure de France.
- DGT (2015). Portal estadístico. Available at: https://sedeapl.dgt.gob.es/WEB_IEST_CONSULTA/, access October 22, 2022.
- Directorate-General for Internal Policies (2015). *Social Inclusion in EU Public Transport*. Executive Summary. European Union. (IP/B/TRAN/IC/2014-093). Available at: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2015/540351/IPOL_STU\(2015\)540351\(SUM01\)_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2015/540351/IPOL_STU(2015)540351(SUM01)_EN.pdf), access October 10, 2023.
- Dupuy, Gabriel (1999). "From the 'Magic Circle' to 'Automobile Dependence': Measurements and Political Implications". *Transport Policy*, 6(1):1-17. doi: 10.1016/S0967-070X(98)00028-6
- ESPON (2017). *Policy Brief: Shrinking Rural Regions in Europe. Towards Smart and Innovative Ap-*

- proaches to Regional Development Challenges in Depopulating Rural Regions*. Available at: <https://www.espon.eu/sites/default/files/attachments/ESPON%20Policy%20Brief%20on%20Shrinking%20Rural%20Regions.pdf>, access June 20, 2019.
- Eurofound (2022). *Access to Essential Services for People on Low Incomes: Energy, Public Transport and Digital Communications*. Dublin: Eurofound.
- Eurostat (2021). *Applying the Degree of Urbanisation. A Methodological Manual to Define Cities, Towns and Rural Areas for International Comparisons*. 2021 Edition. Luxembourg: Publications Office of the European Union, p. 100.
- Farrington, John and Farrington, Conor (2005). "Rural Accessibility, Social Inclusion and Social Justice: Towards Conceptualization". *Journal of Transport Geography*, 13: 1-12. doi: 10.1016/j.jtrangeo.2004.10.002
- Feria, José. F. (2010). "La delimitación y organización espacial de las áreas metropolitanas españolas: una perspectiva desde la movilidad residencia-trabajo". *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, 164: 189-210. Available at: <https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/75989/46391>, access October 14, 2023.
- Ferrando, Carles (2020). "Automobility and the Politics of Development under Miguel Primo de Rivera: A Historicized Reading of Antonio Espina's Luna de copas". *Journal of Spanish Cultural Studies*, 21(3): 335-352. doi: 10.1080/14636204.2020.1801291
- Findlay, Allan; Stockdale, Aileen; Findlay, Anne and Short, David (2001). "Mobility as a Driver of Change in Rural Britain: An Analysis of the Links between Migration, Commuting and Travel to Shop Patterns". *International Journal of Population Geography*, 7(1): 1-15. doi: 10.1002/ijpg.201
- Fiorello, Davide and Zani, Loredana (2015). *EU Survey on Issues Related to Transport and Mobility*. Luxembourg: Publications Office of the European Union. Available at: <https://data.europa.eu/doi/10.2791/48322>, access October 14, 2023.
- Flink, James (1990). *The Automobile Age*. Cambridge, Massachusetts: MIT Press.
- Gartman, David (2004). "Three Ages of the Automobile: The Cultural Logic of the Car". *Theory, Culture & Society*, 21(4/5): 169-195. doi: 10.1177/0263276404046066
- Gilbert, Richard (1998). "Reduced Car Ownership as a Route to Clean Transport". *World Transport Policy & Practice*, 4/3: 21-26.
- Gray, David; Shaw, Jonathan and Farrington, John (2006). "Community Transport, Social Capital and Social Exclusion in Rural Areas". *Area*, 38(1): 89-98. doi: 10.1111/j.1475-4762.2006.00662.x
- Guilluy, Christophe (2019). *No society: El fin de la clase media occidental*. Madrid: Taurus.
- Halfacree, Keith H. and Rivera, María J. (2012). "Moving to the Countryside... and Staying: Lives beyond Representations". *Sociologia ruralis*, 52(1): 92-114. doi: 10.1111/j.1467-9523.2011.00556.x
- Hansen, Stines; Newbold, Bruce; Scott, Dureen M.; Vrkljan, Brenda and Grenier, Amanda (2020). "To Drive or not to Drive: Driving Cessation amongst Older Adults in Rural and Small Towns in Canada". *Journal of Transport Geography*, 86: 102773. doi: 10.1016/j.jtrangeo.2020.102773
- Holl, Adelheid (2007). "Twenty Years of Accessibility Improvements. The Case of the Spanish Motorway Building Programme". *Journal of Transport Geography*, 15(4): 286-297. doi: 10.1016/j.jtrangeo.2006.09.003
- Ilbery, Brian and Bowler, Ian (1998). From Agricultural Productivism to Post-productivism. In: B. Ilbery (ed.). *The Geography of Rural Change* (pp. 57-84). Harlow, United Kingdom: Longman.
- INE (1994). *Panorámica Social de España*. Madrid: Instituto Nacional de Estadística.
- Jeekel, Hans (ed.) (2016). *The Car-dependent Society: A European Perspective*. London: Routledge.
- Jones, Peter (2011). Conceptualising Car "Dependence". In: K. Lucas, E. Blumenberg and R. Weinberger (eds.). *Auto Motives* (pp. 39-61). Bingley: Emerald. doi: 10.1108/9780857242341-002
- Kaufmann, Victor; Bergman, Manfred and Joye, Dominique (2004). "Motility: Mobility as Capital". *International Journal of Urban and Regional Research*, 4: 745-756. doi: 10.1111/j.0309-1317.2004.00549.x
- Kayser, Bernard (1990). *La renaissance rurale. Sociologie des campagnes du monde occidental*. Paris: Armand Colin.
- Kiss, Monika (2022). *Understanding Transport Poverty*. European Parliamentary Research Service. Members' Research Service. PE 738.181 – October 2022.

- Kline, Ronald (2000). *Consumers in the Country: Technology and Social Change in Rural America*. Baltimore: Johns Hopkins University Press.
- Kühn, Manfred (2015). "Peripheralization: Theoretical Concepts Explaining Socio-spatial Inequalities". *European Planning Studies*, 23(2): 367-378. doi: 10.1080/09654313.2013.862518
- Li, Yunheng; Westlund, Hans and Liu, Yansui (2019). "Why Some Rural Areas Decline while Some Others not: An Overview of Rural Evolution in the World". *Journal of Rural Studies*, 68: 135-143. doi: 10.1016/j.jrurstud.2019.03.003
- Marsden, Terry; Lowe, Philipa and Whatmore, Sarah (eds.) (1990). *Rural Restructuring: Global Processes and their Responses*. London: David Fulton.
- Mattioli, Giulio (2017). "Forced Car Ownership' in the UK and Germany: Socio-spatial Patterns and Potential Economic Stress Impacts". *Social Inclusion*, 5(4): 147-160. doi: 10.17645/si.v5i4.1081
- Milbourne, Paul and Kitchen, Laurence (2014). "Rural Mobilities: Connecting Movement and Fixity in Rural Places". *Journal of Rural Studies*, 34: 326-336. doi: 10.1016/j.jrurstud.2014.01.004
- Mitsch, Frieder; Lee, Neil and Morrow, Elizabeth (2021). "Faith No More? The Divergence of Political Trust between Urban and Rural Europe". *Political Geography*, 89: 102-426. doi: 10.1016/j.polgeo.2021.102426
- Moya, Carlos and Vicente-Mazariegos, José I. (1991). "Viajes y retornos de una y otra parte". *Política y Sociedad*, 9: 97-108.
- Moseley, Malcolm (1979). *Accessibility: the Rural Challenge*. London: Methuen.
- Moss, Joan; Jack, Claire and Wallace, Michael (2004). "Employment Location and Associated Commuting Patterns for Individuals in Disadvantaged Rural Areas in Northern Ireland". *Regional Studies*, 38(2): 121-136. doi: 10.1080/0034340042000190118
- OECD (2016). *OECD Regional Outlook 2016. Productive Regions for Inclusive Societies*. Paris: OECD Publications.
- Oliva, Jesús (1995). "Trabajadores manchegos en el mercado de trabajo de la construcción madrileño. La cristalización del 'commuting' rural-urbano de larga distancia en un contexto de reestructuración rural". *Agricultura y Sociedad*, 75: 215-244. Available at: https://www.mapa.gob.es/ministerio/pags/biblioteca/revistas/pdf_ays/a075_06.pdf, access October 10, 2023.
- Oliva, Jesús and Camarero, Luis (2019). Mobility, Accessibility and Social Justice. In: M. Scott, N. Gallent and M. Gkartzios (eds.). *Routledge Companion to Rural Planning* (pp. 296-303). London: Routledge.
- Ortega y Gasset, José (1930/2006). "La moral del automóvil en España". *Obras completas*, 4: 318-321.
- Parlamento Europeo (2022). *Understanding Transport Poverty*. Informative note. Available at: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2022/738181/EPRS_ATA\(2022\)738181_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2022/738181/EPRS_ATA(2022)738181_EN.pdf), access October 7, 2023.
- Puyol, Rafael and Carpio, José (1977). "Los movimientos pendulares de trabajadores de la industria en la región central". *Ciudad e Industria, IV Coloquio sobre Geografía* (pp. 191-207). Oviedo.
- Rodríguez-Pose, Andrés (2017): "The Revenge of the Places that Don't Matter (and What to Do about It)". *Cambridge Journal of Regions. Economy and Society*, 11(1): 189-209. doi: 10.1093/cjres/rsx024
- Sheller, Mimi (2018). *Mobility Justice: The Politics of Movement in an Age of Extremes*. New York: Verso.
- Shergold, Ian and Parkhurst, Graham (2012). "Transport-related Social Exclusion amongst Older People in Rural Southwest England and Wales". *Journal of Rural Studies*, 28(4): 412-421. doi: 10.1016/j.jrurstud.2012.01.010
- Smith, Noel; Hirsch, Donald and Davis, Abigail (2012). "Accessibility and Capability: The Minimum Transport Needs and Costs of Rural Households". *Journal of Transport Geography*, 21: 93-101. doi: 10.1016/j.jtrangeo.2012.01.004
- Urry, John (2004). "The 'System' of Automobility". *Theory, Culture & Society*, 21: 25-39. doi: 10.1177%2F0263276404046059
- Volti, Rudi (2006). "Mass Motorisation in Spain". *The Journal of Transport History*, 27(2): 116-124. doi: 10.7227%2FJTJH.27.2.10
- Walsh, Katherine (2012). "Putting Inequality in Its Place: Rural Consciousness and the Power of Perspective". *American Political Science Review*, 106(3): 517-532. doi: 10.1017/S0003055412000305
- Ward, Mikel R.; Somerville, Peter and Bosworth, Gary (2013). "Now without My Car I Don't Know What I'd Do': The Transportation Needs of Older People in Rural Lincolnshire". *Local Economy*, 28(6): 553-566. doi: 10.1177/0269094213495232

- Ward, Neil and Brown, David L. (2009). "Placing the Rural in Regional Development". *Regional Studies* 43(10): 1237-1244. doi: 10.1080/00343400903234696
- Wik, Reynold (1980). Early Automobility and the American Farmer. In: D. L. Lewis and L. Goldstein (eds.). *The Automobile and American Culture* (pp. 37-47). Ann Arbor: The University of Michigan Press.

RECEPTION: March 4, 2022

REVIEW: September 27, 2022

ACCEPTANCE: March 29, 2023

Movilidad y cohesión territorial. La conformación del sistema rural-urbano de la automovilidad

*Mobility and Territorial Cohesion.
The Shaping of the Rural-Urban Mobility System*

Luis Camarero y Jesús Oliva

Palabras clave

- Accesibilidad
- Brecha rural-urbana
 - Desigualdad social
 - Movilidad

Key words

- Accessibility
- Rural-urban Gap
 - Social Inequality
 - Mobility

Resumen

El acceso de las sociedades rurales a las oportunidades y recursos del bienestar centra las agendas políticas y de investigación. La persistente brecha rural-urbana incrementa los riesgos de exclusión y constituye un desafío que los habitantes rurales afrontan intensificando su movilidad para acceder a mercados laborales, recursos y servicios. El automóvil se ha convertido en un vector de las conexiones y transformaciones que sostienen la vida rural pero esta movilidad es también fuente de nuevas fracturas en la cohesión socioterritorial. El trabajo explora cómo se ha conformado el sistema de movilidad rural y analiza su impacto sobre estas sociedades. Los resultados sugieren integrar, desde una perspectiva sociológica más compleja, la cuestión de la movilidad en las políticas rurales que abordan el reto demográfico, el desarrollo regional y la cohesión territorial.

Abstract

The access of rural societies to welfare opportunities and resources is at the core of policy and research agendas. The persistent rural-urban gap increases the risks of exclusion and is a challenge that rural dwellers tackle by bolstering their mobility to access labour markets, resources and services. The car has become a vector in the connections and transformations that sustain rural life; however, this mobility is also a source of new fractures in social and territorial cohesion. This paper explores how the rural mobility system has been shaped and analyses its impact on these societies. The results suggest integrating the issue of mobility into rural policies from a more complex sociological perspective, addressing demographic challenges, regional development and territorial cohesion.

Cómo citar

Camarero, Luis; Oliva, Jesús (2024). «Movilidad y cohesión territorial. La conformación del sistema rural-urbano de la automovilidad». *Revista Española de Investigaciones Sociológicas*, 185: 23-42. (doi: 10.5477/cis/reis.185.23-42)

La versión en inglés de este artículo puede consultarse en <http://reis.cis.es>

Luis Camarero: Universidad Nacional de Educación a Distancia | lcamarero@poli.uned.es
Jesús Oliva: Universidad Pública de Navarra | jesus.oliva@unavarra.es



INTRODUCCIÓN. ACCESIBILIDAD Y COHESIÓN TERRITORIAL

Los procesos de despoblación, despoblamiento y continua descapitalización juvenil que experimentan las áreas rurales revelan fracturas importantes en la cohesión socio-territorial. Para el conjunto de la población rural se observan fuertes desequilibrios demográficos e importantes desigualdades de acceso a los recursos y servicios que dificultan la participación cívica plena y, consecuentemente, incrementan los riesgos de exclusión social. Esta situación está en la base del creciente malestar que muestran las poblaciones rurales como refleja la emergencia de los *Gillet Jaunes* en la Francia del interior o las plataformas de la España vaciada. Los cambios experimentados por el voto rural en muchos países (Mitsch, Lee y Morrow, 2021) guardan relación con los efectos que los modelos de concentración urbana y las políticas de austeridad como salida de la crisis financiera de 2008 tienen sobre las inversiones en estas regiones. Guilluy (2019) teoriza esta rebelión de las periferias geográficas y sociales como perdedoras de la crisis.

La experiencia cotidiana que tienen los residentes rurales de sentirse fuera de las corrientes de transformación e innovación y de enfrentarse a unas carencias reiteradamente acumuladas favorece una perspectiva de dominación de lo rural por lo urbano. Una visión que incide en «la capacidad [que unas regiones tienen] para obligar a otras zonas a hacer algo que de otra forma no harían» (Walsh, 2012: 522). El voto de la protesta rural, inicialmente interpretado como expresión de un populismo reaccionario (Walsh, 2012), es un fenómeno que evidencia procesos de mayor calado y acción política.

El caso español, donde diversas opciones políticas centradas sobre las desigual-

dades socioterritoriales han ganado representación parlamentaria, ilustra la toma de conciencia de los habitantes rurales sobre unas disparidades derivadas de la desigual distribución de empleos, inversiones y oportunidades que entienden injusta. Rodríguez-Pose (2017) se refiere a estos lugares como los «territorios que no importan», en la medida en que se sitúan fuera de las corrientes de capital, conocimiento e innovación, y se enfrentan a una profunda situación de *periferialización* que, como recuerda Kühn (2015), es producto de procesos políticos, económicos y sociales. El declive rural derivado de la concentración de ventajas y recursos en las grandes ciudades es una tendencia global que, como explican Li, Westlund y Liu (2019), generan las economías del conocimiento y «significa todavía otra fase más de la relación rural-urbana» (2019: 137).

El reconocimiento de la brecha rural-urbana y los riesgos que encierra la vulnerabilidad rural para la cohesión regional se han instalado en las agendas políticas y de investigación (OECD, 2016; Congress of Local and Regional Authorities, 2017; EPSON, 2017). Muestra de esta preocupación es la creación del Comisionado Español para el Reto Demográfico (2017), luego sustituida por la Secretaría General para el Reto Demográfico, para responder al desafío del envejecimiento, falta de capital humano y despoblamiento que sufren la mayoría de los municipios rurales y también muchas ciudades medias y pequeñas.

En este contexto, los diagnósticos europeos del problema reiteran el papel de la movilidad como base sustantiva de la accesibilidad rural y la sostenibilidad social de estas regiones (Committee of the Regions, 2014; Directorate-General for Internal Policies, 2015; Brovarone, 2022). Sin embargo, sus dimensiones y efectos sociológicos permanecen en gran medida ignorados en los diseños de las políticas públicas. La accesibilidad dominada por el automóvil pri-

vado conforma, por un lado, una viga maestra de la vida cotidiana rural, facilitando el arraigo de jóvenes, mujeres y nuevos residentes (Camarero y Oliva, 2019; Oliva y Camarero, 2019). Pero, por otra parte, esta dependencia forzada del automóvil produce desigualdades respecto al ámbito urbano y entre los propios grupos rurales (Fiorello y Zani, 2015; Directorate-General For Internal Policies, 2015). Inevitablemente, como resumen Binder y Matern (2020), «significa que los habitantes de las zonas rurales se marcharán o elegirán comprar un coche tan pronto como puedan permitirse uno» (p. 1061).

Como dimensión definitoria de la modernidad (Canzler, Kaufmann y Kesslering, 2008), la movilidad se considera un capital social (Kaufmann, Bergman y Joye, 2004) que condiciona la desigualdad (Cass, Shove y Urry, 2005; Sheller, 2018). Pero la cuestión de la accesibilidad no ha sido conceptualizada adecuadamente en unos modelos de desarrollo rural secularmente centrados sobre las dimensiones agraria y de crecimiento económico (Ward y Brown, 2009; Copus y Lima, 2015), donde la movilidad equivalía al desarraigo. Sus potencialidades han sido invisibilizadas, incluso cuando el cotidiano de numerosas comarcas rurales se ordena como una *hipermovilidad* (Milbourne y Kitchen, 2014) que parecía exclusiva de la metrópoli.

Las oportunidades que brinda la movilidad para establecer conexiones rural-urbanas han terminado diferenciando aquellas áreas rurales que progresan y se revitalizan de las que sufren un declive continuado (Li, Westlund y Liu, 2019). Los escenarios de futuro rurales solo pueden estimarse desde la accesibilidad como elemento vertebrador de la justicia social y su capacidad para equiparar el estado del bienestar (Moseley, 1979; Farrington y Farrington, 2005; Black, Scott y Shucksmith, 2019). Este propósito exige explorar la desigualdad subyacente en la dependencia del automóvil, las cau-

sas de la creciente necesidad de desplazamiento y evaluar los efectos de la transición hacia otra movilidad sostenible.

Con el objetivo de reconocer el impacto que ejerce el sistema de la automovilidad (Urry, 2004) como vector de la sostenibilidad rural, fuente de nuevas desigualdades y fracturas para la cohesión territorial, analizamos su configuración en España, su intensificación reciente y los retos que plantea a las políticas y agendas de investigación rural. El análisis presenta los resultados del proyecto del Plan Nacional de I+D+i «Poniendo el foco en la brecha rural: Accesibilidad, movilidades y desigualdades sociales (RURAL ACCESS)» (PID2019-111201RB-I00), contrastados en diferentes foros especializados con responsables políticos e investigadores internacionales¹.

Metodológicamente, el análisis estadístico se estructura en tres momentos. Un primer momento aborda desde el arranque del siglo XXI el desarrollo de la movilidad pendular a partir de los censos de población que hasta el momento constituyen las principales fuentes capaces de proporcionar matrices de origen y destino para distintas características territoriales y sociodemográficas. La proporción de ocupados que se desplazan fuera de la localidad constituye un buen indicador de la extensión de los mercados de empleo locales. Además, permite establecer de forma simétrica, a partir de la matriz origen-destino, la proporción de empleos locales realizados por trabajadores pendulares. Esto ha sido posible para los Censos de 2001 y 2011. Sin embargo,

¹ Los resultados que se exponen han sido presentados y discutidos en el Seminario Internacional «Addressing the Rural Gap: Sustainable Mobility and Accessibility» (Instituto de Investigación Social Avanzada i-Communitas, Universidad Pública de Navarra, Pamplona, 21-22 de octubre de 2021); en la Research Stream «Transformative Rural-Urban Connections» de la European Sociological Association (Barcelona, 2021) y en el Research and Study Group «Southern and Mediterranean Europe: Social Change, Challenges and Opportunities» formado dentro de la European Society for Rural Sociology.

el Censo de 2021 no ha incluido las variables que contienen dicha información, y la serie ha sido actualizada en la medida de lo posible a través de los resultados de la Encuesta de Población Rural (EPR-2022)².

Un segundo momento se centra en el estudio de la incidencia y extensión del automóvil en las áreas rurales. Para ello se establecen indicadores que determinan el índice de motorización y la ratio de conductores. Los datos proceden de los censos de conductores y de vehículos que realiza la Dirección General de Tráfico con referencia municipal. Para los municipios de pequeño tamaño se han localizado los municipios que hemos denominado municipios-flota que son aquellos que presentan un número muy elevado de vehículos respecto a su población dado que existen empresas de alquiler y transporte que tienen registrado su parque móvil en los mismos. En los casos en que el número de vehículos es superior al número de habitantes, dichos municipios se han excluido de la base de datos.

Un tercer momento analítico explora el impacto que tiene la movilidad para los habitantes y hogares rurales valorando la brecha rural-urbana a partir de la Encuesta de Presupuestos Familiares, que registra detalladamente los ingresos de los hogares y el desglose de gastos. Para construir el indicador se emplea el rubro 7-Transporte según la clasificación ECOICOP (European Classification of Individual Consumption by Purpose) que incluye los distintos gastos de movilidad tanto privada como pública, exceptuando los seguros de transporte. La ratio para cada hogar entre estos gastos y el total de ingresos define el indicador empleado que está en consonancia con los criterios que maneja el Parlamento Europeo (2022) en la definición de pobreza de transporte.

La determinación del hábitat como variable independiente del trabajo se ancla analíticamente en la diferenciación rural-urbana a través del *continuum* de tamaño de municipio. Varios motivos justifican esta decisión. En el contexto europeo, los estudios referidos a las condiciones de vida de las áreas rurales priman la idea de densidad demográfica como analizador, y delimitan las áreas rurales como regiones remotas y de baja densidad (Eurostat, 2021). Sin embargo, los datos disponibles sólo permiten un acceso a través de información agregada por tamaño del municipio. Dada la correlación existente entre tamaño de población y densidad, los datos se analizan bajo la función continua de tamaño demográfico, evitando así forzar el corte habitual en muchos trabajos a partir de un umbral de tamaño, que si bien simplifica el tratamiento, presenta problemas por la heterogeneidad de escalas de tamaño de los asentamientos españoles.

El texto explora primero la noción y origen del sistema de la automovilidad rural. En la tercera sección analizamos la transformación económica rural —una vez completados los procesos del éxodo rural y la desagravación— y su relación con la creciente importancia e intensificación que adquiere la movilidad rural desde finales del siglo xx. La sección cuarta muestra las fracturas abiertas por la dependencia de una movilidad centrada en el vehículo privado que afrontan los residentes rurales. Las conclusiones discuten y resumen las principales cuestiones que el análisis evidencia para la cohesión socioterritorial y su investigación.

EL SISTEMA DE LA AUTOMOVILIDAD Y LA VIDA RURAL

La relevancia que cobra la movilidad en la cohesión territorial no se comprende sin analizar lo que Urry (2004) conceptualiza como «el sistema de la automovilidad». La automo-

² La encuesta es representativa de los residentes en municipios menores de 10 000 habitantes en territorio nacional (n = 2500) y ha sido realizada por los autores dentro del proyecto referido.

vilidad no es sino una configuración socio-técnica que posibilita un desplazamiento autónomo, rutinario y predecible que remodela los tiempos, espacios y accesibilidades. Su rasgo característico es que produce los prerrequisitos de su continua expansión, normalizando una flexibilidad que solo el propio sistema proporciona. Como concluye Urry, «la vida social, en general, quedó irremediablemente atrapada en el modo de movilidad que genera y presupone la movilidad automovilística» (Urry, 2004: 28).

La generalización del automóvil registra distintos ritmos nacionales, aunque Gartman (2004) describe con una secuencia similar. Se inicia con la aparición del coche como objeto de lujo; se extiende, en una segunda fase, como instrumento familiar que dará lugar a su generalización como recurso individualizado, hasta llegar en un último estadio de apogeo donde el automóvil se integra en los estilos de vida.

A comienzos del siglo pasado, el coche irrumpía en los caminos rurales como un objeto de lujo inaccesible en manos de élites propietarias de modelos artesanales exclusivos. En los Estados Unidos, motorizados medio siglo antes que el resto del mundo, muchas autoridades de los condados rurales regulan o impiden el tránsito del *devil wagon*, que amenaza la población y el ganado (Berger, 1979). Las normativas locales de ralentización de la velocidad no impedirán acciones de sabotaje y enfrentamientos.

La integración del *taylorismo* y la cadena de montaje con la producción industrializada del Ford T, un modelo pensado para los caminos rurales, anunciado como el «coche del agricultor» (Kline, 2000) y desarrollado «para una nación de agricultores» (Flink, 1990) amplían el acceso al automóvil cambiando los modos de vida rurales. La mitad de la población a comienzos del siglo xx vivía en el campo y pasaba su vida en el mismo lugar (Wik, 1980), pero los nuevos prototipos y la renovación de las carreteras «transformaron las propias instituciones que definían la vida

fuera de las áreas urbanas» (Berger, 1979: 52). La escuela, la iglesia o el médico fueron concentrándose en cabeceras comarcales; se ampliaron los contactos, las visitas de ocio a la ciudad y los mercados matrimoniales. Además, los propietarios rurales adaptaron el coche a sus modos de vida, incluyendo complementos para transportar productos o aplicando el motor como fuente de energía en la granja. Como resume Kline, «domesticando el carro del diablo a su manera les permitió integrar el coche en el tejido de la vida rural» (2000: 57).

La motorización rural requiere desarrollar la industria automovilística, las infraestructuras y también definir las formas de apropiación social de los usos del coche. Estos elementos permiten reconstruir tentativamente para el caso español, el proceso que lleva del inmovilismo campesino a la intensificación de la movilidad actual. El desencuentro inicial del mundo rural con el automóvil aparece bien ilustrado por Demolder en *L'Espagne in auto* (1906), obra referente de un modelo de turismo elitista motorizado que se adentraba a explorar a los «otros» rurales. Su crónica desenfadada abunda sobre el efecto intrusivo del coche en mundos inmovilizados dentro de un paisaje compuesto por trenes lentos y carros de mulas³.

A esta cultura de turismo exclusivo se orienta el Circuito Nacional de Firms Especiales desarrollado por la dictadura de Primo de Rivera, como indica el preámbulo del Real Decreto Ley de 1926, y cuyo objetivo no era cohesionar el territorio de una

³ Como describe en una ocasión: «Nos encontramos, en medio del pasaje, con un viejo campesino que conduce un carro lleno de bultos, luego con la casa de un caminero, rodeada de gallinas aterrizadas. ¡El camino, excelente! Los obreros lo reparan. Al vernos, su jefe levanta los brazos, lanza gritos guturales, nos da recomendaciones en español, que no entendemos. ¡Ay! ¡Sí! ¡Vamos demasiado rápido, según esta gente! ¡Treinta por hora, eso sí! ¿Es demasiado? [...]. Es cierto que los trenes, en Extremadura, se conforman con una buena media de «once»» (1906: 22).

sociedad agraria y desconectada, sino promover el mejor *tour* europeo de pistas asfálticas. Ortega y Gasset denuncia que su única utilidad sea la ostentación del «señorito», pues:

De todas las cosas del universo, la menos urgente eran magníficas carreteras para automóviles. Por la sencilla razón de que esas carreteras han estado y siguen estando solitarias (1930: 88).

A pesar de ampliar los «coches de línea» en todas las provincias, la visión modernizadora del dictador, que menospreciaba a las élites agrarias (Ferrando, 2020: 341), no acaba consolidando una industria automovilística propia como sucedía en otros países.

Posteriormente, la prolongada autarquía impuesta por el régimen franquista refuerza la ruralización de una sociedad aislada e inmóvil, retrasando también la posibilidad de una producción industrial de vehículos hasta la mitad del siglo. En 1950 la mitad de la población residía en pueblos menores de 10 000 habitantes, trabajando en el sector primario y los matrimonios entre cónyuges residentes en el mismo municipio superaban más de las tres cuartas partes de los registrados (INE, 1994). Con el *desarrollismo* que impulsa la apertura exterior, se establecen las bases de un incipiente sistema de la automovilidad⁴. Los modelos que empiezan a fabricarse bajo licencia, aunque obsoletos en otros países, facilitan un acceso progresivo al coche familiar, que permite mantener contactos periódicos con el pueblo a las generaciones que protagonizan el éxodo rural. Unos viajes que fortalecen la experiencia urbana de quienes emigraron a partir de su conexión con aquellos que dejaron atrás (Moya y Mazariegos, 1991).

La modernización impulsa la desagrarización y un importante éxodo. Las migraciones concitan la principal oportunidad de movili-

dad y los desplazamientos pendulares se limitan al entorno de las grandes ciudades (Puyol y Carpio, 1977) y a la movilidad estacional del obrero-campesino que combina temporadas de trabajos urbanos con la agricultura familiar. Los recursos y oportunidades se concentran en la ciudad, que ahora se extenderá en suburbios a partir de la difusión del automóvil y donde las clases medias adquieren nuevos patrones de consumo a partir de esa nueva movilidad. Sin embargo, las poblaciones rurales permanecen relegadas a los propios entornos, profundizando su alejamiento de la modernización de la sociedad española.

Desde finales de los ochenta y durante la década de los noventa del siglo pasado se desarrolla la nueva red de autovías propiciada por los fondos de cohesión europeos y se asientan marcas de fabricantes globales que producen nuevos prototipos convirtiendo a España en la segunda exportadora en Europa (Volti, 2006; Holl, 2007). Ambos fenómenos permitirán una maduración del *sistema de la automovilidad* rural. Los 933 kilómetros de autopistas existentes en 1980 se multiplican hasta los 9000 registrados al comienzo del siglo XXI, favoreciendo una circulación rápida, que evita atravesar poblaciones y comprime mejor los tiempos de los desplazamientos. Como recuerda Holl (2007), en 1980 solo el 9 % del territorio se encontraba a menos de 10 kilómetros de una autovía —muy localizadas en el interior de grandes áreas metropolitanas y en el noroeste peninsular—. En el año 2000, con ese mismo criterio, la red de autovías era accesible para el 31 % del territorio. Las transferencias de las competencias de carreteras en favor de las Comunidades Autónomas introducen además una perspectiva regional de la cohesión territorial.

El mayor poder adquisitivo y la ampliación del mercado de coches de segunda mano extienden entonces el coche a las voluminosas cohortes del *baby boom* y se individualizan progresivamente los patrones de uso. A finales del siglo XX, España registraba 469 turismos por cada 1000 ha-

⁴ Entre 1957 y 1967 se crean la Sociedad Española de Automóviles de Turismo (SEAT), la Jefatura Central de Tráfico, la Ley sobre el Uso y Circulación de Vehículos y el Programa Nacional de Autopistas Españolas.

bitantes, superando las tasas de motorización del Reino Unido y de Países Bajos. Los 8,7 millones de autos de 1983 se multiplican hasta superar los 20 millones en 2005.

La maduración del *sistema de la automovilidad* se constata por su elevada capacidad para remodelar el territorio mediante las movi­lidades residencia-trabajo como elemento definitorio de las áreas metropolitanas (Feria, 2010). Pero también transforman los entornos rurales. Por un lado, el *commuting* diario permite acceder a otras fuentes de empleo y abre además la entrada a nuevos residentes que generan una fuerte diversidad en términos de estructura social (Camarero, 1993; Halfacree y Rivera, 2012). Se amplían las oportunidades de movilidad residencial. Por otro lado, el *commuting* de larga distancia permite nuevas formas de permanencia rural mediante el acceso a empleos deslocalizados más alejados (Oliva, 1995). Los circuitos estacionales de la cosecha y los servicios del litoral turístico amplían las oportunidades de empleo a las mujeres que residen en entornos rurales (Catalina, Montero y Vicente-Mazariegos, 1989). La vida rural se hace inseparable del *commuting*.

INTENSIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD Y SOSTENIBILIDAD RURAL

La década de los ochenta marca la transformación definitiva de las áreas rurales. La agricultura deja de ser gradualmente una actividad central para sus habitantes y los flujos migratorios, hasta entonces dominados por las salidas de efectivos hacia los centros metropolitanos, invierten el sentido con un crecimiento significativo de población que abandona la residencia urbana (jubilados, neorrurales, etc.). Los cambios productivos, las migraciones de retiro y los nuevos residentes rurales de finales del siglo xx responden a una reestructuración socioeconómica (Marsden, Lowe y Whatmore, 1990) que di-

buja un nuevo escenario de conexión urbano-rural eufemísticamente denominado de nueva ruralidad (Kayser, 1990).

La entrada en la UE durante esa década y la aparición de los primeros programas de desarrollo rural favorecen la aparición de nuevas actividades que llenan el hueco dejado por la caída de la ocupación agraria. Ahora bien, la diversificación que supone el crecimiento de las actividades turísticas, ambientales, así como la prestación de servicios para una población progresivamente inactiva por envejecimiento y retiro, no se producen dentro de un ajuste entre oferta y demanda laboral local o comarcal. Muy al contrario, el funcionamiento económico y de subsistencia de las áreas rurales se configura a partir de un sistema de movilidad espacial territorialmente amplio. La movilidad urbano-rural se incrementa desde entonces hasta generar una auténtica malla de flujos que definen una nueva estructura socioterritorial. El sistema de movilidad que se establece no sólo da respuesta a las necesidades y estrategias laborales de los habitantes rurales, sino que también responde a la propia dinámica de mantenimiento de los servicios locales.

La tabla 1 muestra cómo durante las décadas del cambio de siglo 1991-2000 las ocupaciones típicamente rurales reducen su peso considerablemente. No sólo la agricultura pierde efectivos pasando del 31 % al 14 % de los ocupados, sino que también lo hacen la minería y la construcción. Y lo hacen en favor del comercio y hostelería —que crecen del 13 % al 19 %—, a la vez que aumenta la ocupación en sectores relacionados con la Administración pública, la educación y la sanidad, entre otros. Téngase en cuenta que la serie de datos se refiere a residentes y nos informa, no de los cambios experimentados por las ocupaciones que existen en áreas rurales, sino de las ocupaciones que tienen los habitantes rurales, con independencia de que su lugar de trabajo sea local o externo.

TABLA 1. Evolución de las actividades de los habitantes rurales* 1991-2011 (%)

	1991	2001	2011
Agricultura, Selvicultura y Pesca	30,7	17,8	13,5
Minería, Industria y Energía	21,9	19,9	17,0
Construcción	13,7	15,0	11,2
Comercio y Hostelería	13,3	18,4	19,4
Transporte y Comunicaciones	3,9	5,1	5,9
Servicios	2,2	5,3	4,4
Administración y Educación	8,3	10,9	16,0
Sanidad y Servicios Sociales	2,2	3,9	6,8
Otras	3,7	3,7	5,9
Total	100,0	100,0	100,0

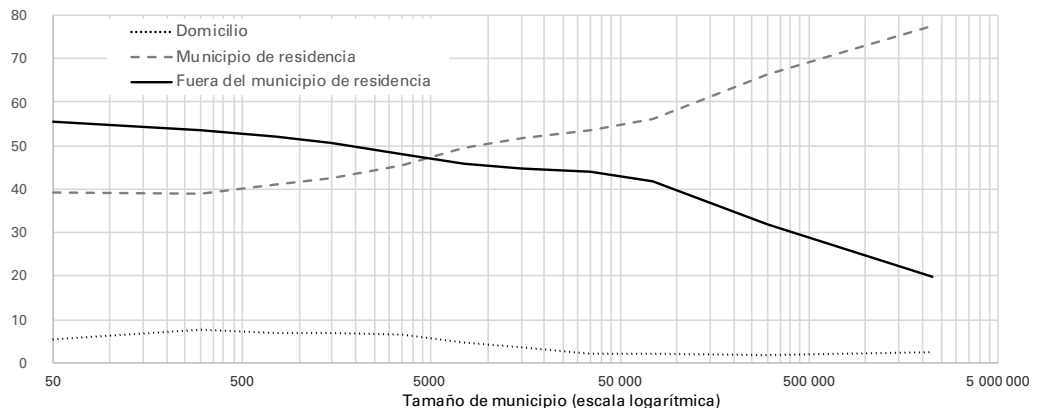
*Municipios < 5000 habitantes.

Fuente: 1991, 2001 y 2011, Censos de Población, INE. Elaboración propia.

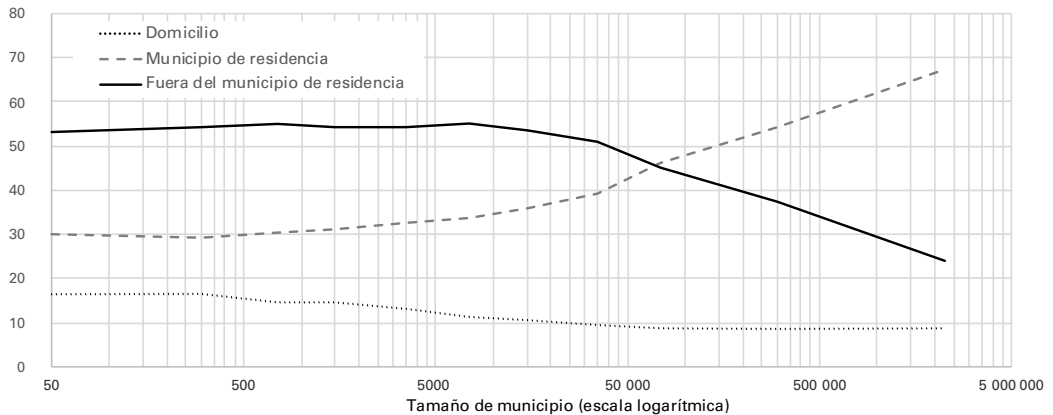
Los datos del Censo de Población de 2001 muestran efectivamente el peso que a principios de siglo ha adquirido la movilidad como mecanismo que soporta la pervivencia de los pequeños municipios y posibilita el funcionamiento económico y de servicios de las áreas rurales. El sistema de movilidad permite, por una parte, acceder a las actividades económicas que se van concentrando en centros metropolitanos (Rodríguez-Pose, 2017). Y, por otra parte, garantiza el mantenimiento de los servicios básicos y las nuevas actividades vinculadas al desarrollo pos-productivo (Ilbery y Bowler, 1998). Los datos

señalan un modelo de territorio establecido sobre la continua movilidad.

El gráfico 1 indica que en 2001 los municipios menores de 5000 habitantes tienen más residentes *commuters* que ocupados locales, datos que crecen en años posteriores. Los municipios menores de 5000 habitantes tenían un 49,7 % de ocupados *commuters* en 2001, cifra que supone el 54,5 % una década después (2011, gráfico 2), y que llega a suponer el 63,4 % en 2022 (EPR-2022) y alcanza el 68,3 % para el grupo de los menores de 35 años.

GRÁFICO 1. Lugares de trabajo según tamaño de hábitat, 2001 (%)

Fuente: Censos de Población 2001. INE. Elaboración propia.

GRÁFICO 2. Lugares de trabajo según tamaño de hábitat, 2011 (%)

Fuente: Censos de Población 2011. INE. Elaboración propia.

Los datos de ambos gráficos (1 y 2) destacan también el aporte que suponen los nuevos residentes rurales. Así lo sugiere la observación del crecimiento experimentado por el trabajo en el propio domicilio que alcanza valores superiores al 10 % en los municipios menores de 5000 habitantes en 2011, mientras que en la década anterior se situaba en valores casi residuales. Este crecimiento habla de procesos propios de la nueva ruralidad como son la atracción residencial de trabajadores cualificados que pueden desarrollar actividades de forma remota y telemática, y de nuevos residentes que emprenden proyectos de desarrollo local ligados a la transformación agroalimentaria y al turismo principalmente. Pero también advertimos, como nos informa la tabla 1 del crecimiento en 2001-2011 de los ocupados en comercio, hostelería, administración, servicios y sanidad, que responden fundamentalmente al crecimiento que experimenta la movilidad pendular. El aumento de estas ocupaciones no tiene que ser explicado necesariamente por un incremento de esta rama de actividad en las propias localidades, sino que indica el crecimiento de población residente, cuyos lugares de trabajo, con toda probabilidad, se sitúan fuera de la localidad. Estos datos evidencian el carácter residen-

cial de las áreas rurales y también la creciente diversidad en estructura social.

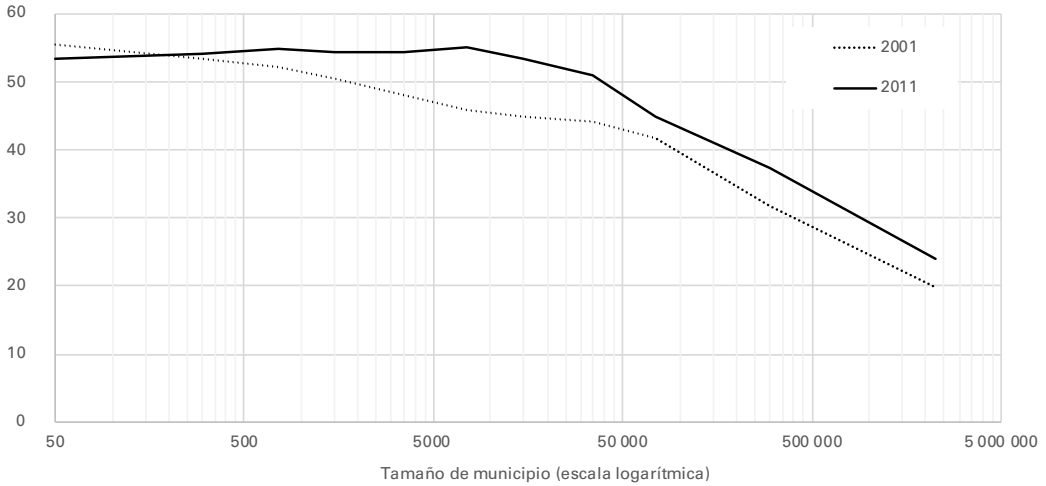
Pero, por otra parte, ambos gráficos permiten observar el cambio producido al comenzar el siglo en el crecimiento y extensión de la movilidad pendular al conjunto del territorio. En 2011, ya no son necesariamente los núcleos más pequeños, y con mercados laborales muy restrictivos, los obligados emisores de mano de obra. Mientras que, en 2001, los municipios inferiores a 5000 habitantes se caracterizan por la intensidad del *commuting* (son más quienes se desplazan que quienes mantienen un trabajo local), una década más tarde este umbral poblacional se extiende hasta los 50 000 habitantes, donde ya más de la mitad de sus residentes se desplazan diariamente, superando el fenómeno del *commuting* la propia dimensión de hábitat rural. Podemos observar cómo también progresivamente las unidades urbanas de pequeño tamaño se integran en el conjunto de emisores.

La movilidad rural no es unidireccional; las áreas rurales emiten, pero también reciben trabajadores pendulares. Para comprender el sistema de movilidad hemos establecido dos indicadores. El primero de ellos es clásico y es la medida usual de

commuter, y se define como la proporción de residentes que se desplazan diariamente sobre el número de ocupados de la localidad. El segundo indicador quiere captar la intensidad que tienen los trabajadores que llegan diariamente a la localidad y se define

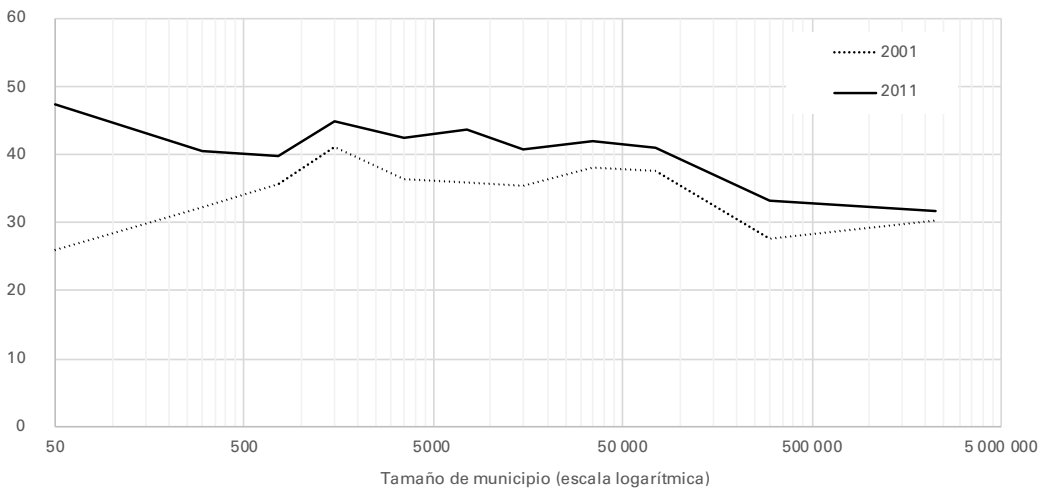
como la proporción de trabajadores foráneos sobre el total de personas cuyo lugar de trabajo se encuentra en la localidad, e informa del impacto que tienen las entradas de trabajadores sobre el funcionamiento del mercado laboral local.

GRÁFICO 3. Evolución de la proporción de commuter por tamaño de hábitat (%)



Fuente: Censos de Población. INE. Elaboración propia.

GRÁFICO 4. Evolución de la proporción de trabajadores foráneos por tamaño de hábitat (%)



Fuente: Censos de Población. INE. Elaboración propia.

Los gráficos 3 y 4 presentan los resultados que permiten explorar el sistema de movilidad laboral. Respecto al *commuting* (véase gráfico 3), comprobamos, en línea con lo observado anteriormente, el peso que tiene la movilidad pendular para los núcleos más rurales y su tendencia al incremento temporal. Respecto a la entrada de trabajadores foráneos (véase gráfico 4), observamos la creciente dependencia que tienen los pequeños núcleos respecto de estos trabajadores exteriores. Las cifras de trabajos rurales realizados por no residentes superan el 30 % en 2001 y llegan a valores por encima del 40 % una década más tarde. El crecimiento que experimentan los pequeños núcleos en cuanto captación de trabajadores es muy revelador y certifica su dependencia para el mantenimiento de sus sistemas de actividad, de servicios y de bienestar mediante la demanda continua de trabajadores externos.

Como muestra también la tabla 2, este sistema de interrelación entre residencia y empleo se basa en el uso intensivo del automóvil tanto por aquellos que residen como por quienes trabajan en los núcleos rurales. Esta dependencia del automóvil abunda en múltiples externalidades, incluyendo la propia devaluación de las actividades rurales, y dificulta una transición ecológica justa debido a las fuentes de desigualdad que configura en las poblaciones rurales.

TABLA 2. *Ocupados rurales que van conduciendo su propio vehículo para acceder al puesto de trabajo. Municipios <5000 hab. (%)*

Año	
2001	58,1
2011	61,5
2022	74,8

Fuente: 2001 y 2011, Censos de Población. INE. 2022. EPR-2022. Elaboración propia.

DEPENDENCIA DEL AUTOMÓVIL Y FRACTURAS DE LA MOVILIDAD RURAL

Esta intensificación de la movilidad rural predominantemente ordenada por el automóvil ha sido constatada en numerosas regiones (Findlay *et al.*, 2001; Milbourne y Kitchen, 2014; Moss, Jack y Wallace, 2004; Brovarone, Cotella y Staricco, 2021) de forma sostenida a lo largo de sucesivas generaciones rurales, en contraste con las nuevas generaciones de jóvenes urbanos (Dargay, 2002).

La dependencia del automóvil ha sido más estudiada en las áreas metropolitanas (Dupuy, 1999; Jones, 2011; Jeekel, 2016) y respecto a su impacto medioambiental. En las áreas rurales adquiere, sin embargo, una dimensión sociológica particular debido a la ausencia de alternativas (Mattioli, 2014). Se trata de una movilidad más personalizada y difícil de colectivizar como transporte público, que se fundamenta en un sistema restrictivo de opciones y abre importantes fracturas en la cohesión socioterritorial (Moseley, 1979; Gray, Shaw y Farrington, 2001).

La movilidad requerida supone un mayor coste de acceso a las oportunidades y servicios (Smith, Hirsch y Davis, 2012; Dargay, 2002). El caso español ilustra bien esta disparidad; los ciudadanos rurales recorren de media 20 kilómetros más que los urbanos para acceder a servicios básicos (Alloza *et al.*, 2021). Las dificultades de accesibilidad a los distintos servicios de la población rural son elevadas para el conjunto europeo. Por ejemplo, un 42,7 % de la población rural de la UE señala tener dificultades de acceso mediante transporte público a una consulta médica, frente al 14,1 % de los habitantes de las áreas metropolitanas⁵. En España,

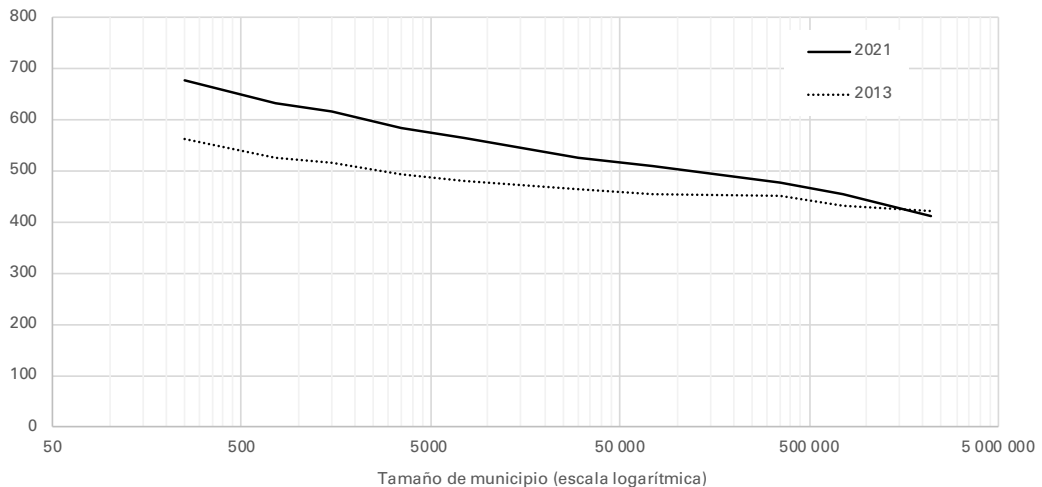
⁵ Según el Eurobarómetro *A Long Term Vision for EU Rural Areas* (Eurobarómetro 491, 2021-Ipsos Comisión Europea).

según el mismo sondeo, estos valores son aún mayores y muestran una brecha de accesibilidad urbano-rural más amplia si cabe: para las consultas médicas las dificultades de acceso en transporte público alcanzan al 53,5 % de los habitantes en zonas rurales y al 13,3 % en grandes ciudades españolas.

El sistema de *commuting*, las carencias de accesibilidad y la inadecuación del transporte público se reflejan en los elevados índices de motorización de la población rural. La ratio de 600 coches por 1000 habitantes, que Gilbert (1998) considera el umbral

de generalización del automóvil, fue superada en el estrato de municipios menores de 2000 habitantes en el año 2015 (DGT, 2015). Como detalla el gráfico 5, la proporción de turismos es mayor cuanto menor es la densidad demográfica, y esta diferencia en el índice de motorización se acrecienta con el tiempo. Los municipios más pequeños, los menores de 1000 habitantes superan los 600 vehículos por cada 1000 habitantes, aproximadamente 1,5 veces más que las grandes ciudades estabilizadas en torno a los 400.

GRÁFICO 5. Índice de motorización según tamaño de población (2013-2021)

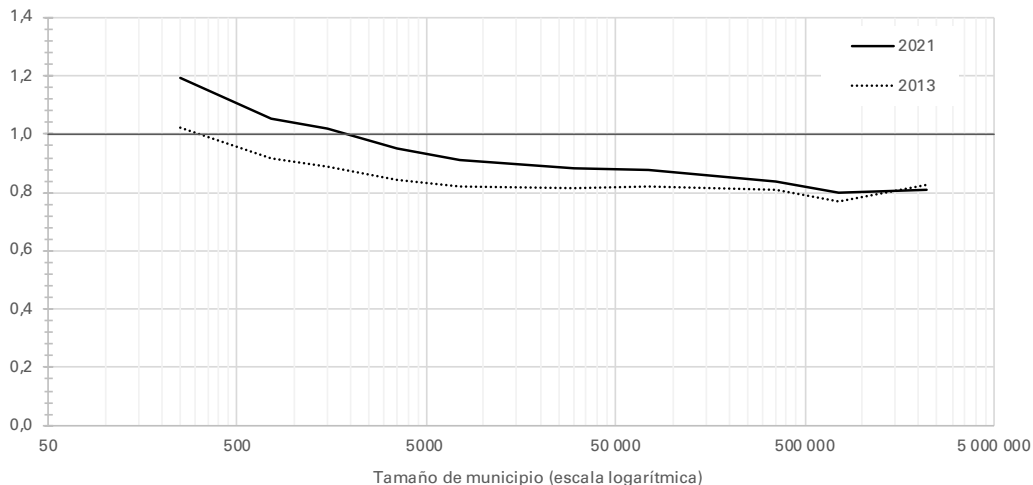


Nota: Se han eliminado los municipios-flota. Véase nota metodológica.

Fuente: DGT. Elaboración propia.

Un indicador más preciso, que evita la alteración que introduce el fuerte envejecimiento poblacional, se obtiene al cambiar el denominador de población total por el número de conductores. La ratio de vehículos por conductor (véase gráfico 6) sigue también una tendencia muy clara a través del *continuum* de hábitat: la intensidad de la motorización y la dependencia del coche aumentan a medida que se reduce el tamaño del hábitat. En los municipios más pequeños, aquellos menores de 1000 habitantes, el número de turismos supera al

de personas que cuentan con licencia. Este dato expresa una motorización reforzada por la dependencia del coche —vehículos adaptados para distintos usos, campo y carretera— así como de estilos de vida —vehículos de segundos residentes—. En las áreas urbanas esta relación se invierte debido a la funcionalidad y disponibilidad de transporte público, así como por la caída del uso del automóvil y desapego que experimentan las generaciones urbanas más jóvenes respecto de las culturas automovilísticas tradicionales.

GRÁFICO 6. *Turismos por conductor según tamaño de población (2013-2021)*

Nota: Se han eliminado los municipios flota. Véase nota metodológica.

Fuente: DGT. Elaboración propia.

El debate sobre la descarbonización y la transición hacia una movilidad sostenible ha venido incorporando criterios de justicia social. Con este propósito, el Parlamento Europeo realizó un debate en junio de 2021 para desarrollar y consensuar una definición de «pobreza de movilidad» que permita diseñar políticas para varios supuestos: hogares con acceso limitado a modos de transporte públicos y alternativos; hogares que asumen un elevado coste de transporte; situaciones que implican tiempos de desplazamiento excesivos; y poblaciones que viven en regiones rurales, periféricas o territorios con desventajas (Kiss, 2022; Eurofound, 2022). En sus recomendaciones (Parlamento Europeo, 2022) incide especialmente en la necesidad de estimar la accesibilidad y las capacidades de los hogares para asumir su coste cuando suponen más del 10 % del presupuesto familiar. El valor del 10 % resulta de la transposición de la definición usual de pobreza energética (Eurofound, 2022).

Para España el coste de la movilidad puede conocerse detalladamente a partir de los datos extraídos de los cuadernos

de gasto que emplea la Encuesta de Presupuestos Familiares que incluyen el total de conceptos, desde el abono de transportes públicos hasta los gastos de adquisición, mantenimiento y uso del vehículo privado (con la excepción del seguro). Un buen indicador, en consonancia con los informes europeos, es el porcentaje que suponen los gastos de transporte sobre la renta anual, indicador que neutraliza las diferencias de renta entre áreas rurales y urbanas. La tabla 3 presenta los datos recientes para 2019 y 2020, si bien la situación de confinamiento y las restricciones de movilidad experimentadas en 2020 hacen que prime el análisis con datos de 2019 sobre los resultados de 2020.

Podemos observar que los gastos medios de los hogares en desplazamientos (véanse tablas 3 y 4) presentan niveles muy elevados —superiores al umbral que viene a considerarse como pobreza de transporte—, y también diferencias muy acusadas en los niveles de gasto según el tipo de hábitat. Los hogares rurales tienen un sobrecoste en movilidad respecto de los urbanos. En 2019 comprobamos que entre quienes residen en municipios

de menor tamaño su gasto en movilidad supera el 18 % de sus ingresos, mientras que en los municipios mayores de 100 000 habitantes este esfuerzo es cinco puntos porcentuales menor. La desigualdad entre am-

bos estratos es relevante: un habitante de los municipios en el estrato demográfico inferior realiza un esfuerzo en movilidad medido en términos de renta 1,4 veces mayor que el realizado por un habitante urbano.

TABLA 3. Gasto anual de los hogares en transporte por tamaño de municipio 2019 y 2020

Tamaño de municipio	Gasto anual 2019	% gasto sobre renta	Gasto anual 2020	% gasto sobre renta
< 10.000	4.197,2	18,3	3.145,6	13,3
10.000-20.000	4.117,5	16,3	3.160,4	12,3
20.000-50.000	3.952,8	16,1	2.878,1	11,6
50.000-100.000	3.990,1	14,8	2.748,0	10,0
> 100.000	3.605,2	13,2	2.393,2	8,6
TOTAL	3.882,6	15,1	2.741,5	10,4

Fuente: Encuesta de Presupuestos Familiares 2019 y 2020. INE. Elaboración propia.

El dato de gastos de 2020 ofrece un buen contraste de la situación urbano-rural bajo la circunstancia de hipomovilidad producida por la pandemia. La serie confirma que los habitantes rurales no sólo gastan más en transporte, sino que también han tenido que realizar un esfuerzo mayor (1,6 veces más) en gastos de movilidad que los urbanos. Las cifras de gasto para los hogares rurales son un 25 % menores en 2020, mientras que en las ciudades mayores de 100 000 habitantes la reducción ha supuesto un tercio del coste del año anterior. Estos datos indican que la movilidad rural no ha podido reducirse en la misma magnitud que la urbana dado el dife-

rencial de accesibilidad. Las áreas rurales soportan mayor gasto y también mayor dependencia respecto de la movilidad.

Sin duda, el gasto en transporte puede condicionar la capacidad de moverse y, dentro del contexto que venimos refiriendo de fuertes exigencias de movilidad para el desarrollo de las actividades laborales y económicas, supone una fuente de discriminación para ciertos grupos sociales. Vamos a observarlo desde las formas de composición de las unidades domésticas, que resultan de enorme interés dentro del estudio de las capacidades de arraigo y reproducción de las poblaciones rurales.

TABLA 4. Porcentaje de gastos de movilidad de los hogares sobre renta por tamaño de municipio 2019 (%)

Tipos de hogar	< 10.000	10.000-20.000	20.000-50.000	50.000-100.000	> 100.000
Unipersonal > 65	7,1	5,7	5,2	5,7	4,7
Unipersonal < 65	21,9	12,9	14,5	19,2	13,6
Pareja sin hijos, al menos uno de 65 años o más	12,6	11,5	13,3	7,2	7,9
Pareja sin hijos, ambos menores de 65 años	22,1	17,6	15,7	17,5	15,4
Pareja con hijos < 16	21,0	19,2	19,0	16,2	15,9
Monoparental/Monomarental	16,0	17,1	17,1	16,0	11,1
Otros	13,8	13,4	12,7	14,1	12,0
Total	18,3	16,3	16,1	14,8	13,2

Fuente: Encuesta de Presupuestos Familiares 2019. INE. Elaboración propia.

Varios datos llaman la atención al examinar la tabla 4. Para ciertos tipos de hogar rural los gastos de transporte suponen cifras muy elevadas, superando incluso el 20 % de la renta total disponible. Es decir, los hogares rurales donde hay población activa llegan a destinar la quinta parte de los ingresos a moverse. Las personas mayores presentan menores gastos de movilidad, pero el diferencial rural en términos de sobrecoste es notorio. Las mayores diferencias se establecen en los hogares unipersonales de población activa. Para este grupo, el sobrecoste de la vida rural es apreciable. Tomando como referencia las familias nucleares (pareja con hijos menores), observamos una diferencia cercana a los 5 puntos porcentuales en el esfuerzo en renta que realiza una familia rural sobre una urbana. Es una diferencia significativa y, aunque no necesariamente determinante en un proyecto de arraigo (también intervienen el precio de la vivienda, el coste de la vida y la accesibilidad a servicios concretos), constituye un factor potencial de expulsión poblacional.

CONCLUSIONES. LA MOVILIDAD COMO RETO DE LA COHESIÓN SOCIOTERRITORIAL

El automóvil es el medio utilizado en la mayoría de los viajes más frecuentes que realizan los residentes en las áreas rurales de la Unión Europea (Directorate-General For Internal Policies, 2015). Su generalización y el aumento de su uso han multiplicado las relaciones rural-urbanas favoreciendo las conexiones, el acceso a las oportunidades y un territorio más poroso para la residencia y el trabajo. El incremento de movilidad cotidiana sustituye una emigración rural antes inevitable, permitiendo atraer también nuevos residentes y una provisión de servicios locales esenciales mediante el *commuting* inverso que desplaza los diferentes profesionales desde la ciudad.

Este papel esencial que la movilidad desempeña en la cohesión socioterritorial ha permanecido en gran medida ignorado por los enfoques tradicionales sobre el desarrollo. El malestar que aflora tras la crisis en relación con la desigualdad y la cohesión territorial y los retos que plantea la transición hacia unas economías sostenibles han situado, sin embargo, en el centro del debate las cuestiones de la accesibilidad y la movilidad rural.

Las interrelaciones que presentan en estos territorios la pobreza, la desigualdad y la movilidad (Fiorello y Zani, 2015; Directorate-General For Internal Policies, 2015) han suscitado un interés creciente en el debate estratégico para el diseño de las políticas europeas (Kiss, 2022; Eurofound, 2022). El estudio del impacto sociológico que entraña la organización de la movilidad en los procesos de exclusión y participación social de la ciudadanía se muestra más necesario que nunca.

El análisis realizado evidencia que se requiere un enfoque más complejo, no reducido a un problema de transporte y que considere la movilidad como un medio determinante tanto de las disparidades como de las oportunidades rurales. Los efectos de unas políticas diseñadas con lógicas urbanas tienen un impacto elevado y no necesariamente esperado en el mundo rural. Como señalan Borgato, Maffii y Chiffi (2020), se produce un círculo vicioso en la aplicación de las políticas que consideran que las características de baja densidad no hacen posible la aplicación de medidas de fomento del transporte público y movilidad compartida.

Nuestra exploración muestra también el vacío que supone no integrar la accesibilidad y movilidad en la conceptualización del desarrollo rural y la cohesión territorial. Más aún, subraya la necesidad de verificar estas cuestiones transversalmente en los diferentes ámbitos de las políticas rurales (lucha contra la despoblación, provisión de servicios, envejecimiento y programas sociales).

La dependencia del automóvil (Mattioli, 2017), que el propio sistema de la automovilidad (Urry, 2014) produce como requisito para su expansión, tiene un impacto especial en las áreas rurales, profundizando las desigualdades territoriales y entre los propios grupos rurales. Particularmente para aquellos colectivos que ven más claramente condicionadas sus trayectorias y oportunidades vitales. Grupos inmovilizados por su dependencia de otros conductores, personas jóvenes que buscan su cualificación e inserción profesional (Binder y Matern, 2020), personas mayores que deben renunciar a conducir perdiendo autonomía y convirtiéndose en una carga para otros (Shergold y Parkhurst, 2012; Ward, Somerville y Bosworth, 2013; Hansen *et al.*, 2020), personas migradas sin recursos, etc.

Los resultados presentados revelan que esta dependencia tiene un impacto importante en los desequilibrios socioterritoriales. En términos absolutos, el coste de la movilidad rural es elevado, situándose en el 18 %, pero superando el 20 % en algunos grupos familiares —cifras que doblan el umbral indicado por el Parlamento Europeo como pobreza de transporte—. De la misma forma que en el ámbito de la vivienda se maneja la idea de «zona residencial tensionada» cuando los gastos destinados a la misma superan el 30 % de la renta media de los residentes en la zona, cabría considerar criterios que definan áreas tensionadas de transporte y generen proyectos de atención y dotación preferencial.

Finalmente, el análisis desarrollado evidencia que el automóvil no es una simple forma de movilidad. Muy al contrario, el sistema de la automovilidad engarza dimensiones sobre las que es imprescindible profundizar para garantizar que las políticas rurales facilitan la cohesión socioterritorial. Una conclusión que sugiere atender la propuesta de Büscher y Urry (2009) de estudiar cómo las movilidades producen las realidades sociales y poner el foco en los déficits que permi-

ten visibilizar las conexiones de sus componentes sociales, territoriales y culturales.

BIBLIOGRAFÍA

- Alloza, Mario; González-Díez, Víctor; Moral-Benito, Enrique y Tello-Casas, Patrocinio (2021). *El acceso a servicios en la España rural*. Madrid: Banco de España.
- Berger, Michael (1979). *The Devil Wagon in God's Country. The Automobile and Social Change in Rural America, 1893-1929*. Hamden, Connecticut: Archon.
- Binder, Julia y Matern, Antje (2020). «Mobility and Social Exclusion in Peripheral Regions». *European Planning Studies*, 28(6): 1049-1067. doi: 10.1080/09654313.2019.1689926
- Black, Niki; Scott, Karen y Shucksmith, Mark (2019). «Social Inequalities in Rural England: Impacts on Young People post-2008». *Journal of Rural Studies*, 68: 264-275. doi: 10.1016/j.jrurstud.2018.09.008
- Borgato, Stefano; Maffii, Silvia y Chiffi, Cosimo (2020). The Rural Arena. En: T. Kuttler y M. Moraglio (eds.). *Re-thinking Mobility Poverty: Understanding Users' Geographies, Backgrounds and Aptitudes* (pp. 98-109). London: Routledge. doi: 10.4324/9780367333317
- Brovarone, Elisabetta (2022). «Accessibility and Mobility in Peripheral Areas: A National Place-based Policy». *European Planning Studies*, 30(8): 1444-1463. doi: 10.1080/09654313.2021.1894098
- Brovarone, Elisabetta; Cotella, Giancarlo y Staricco, Lucia (eds.) (2021). *Rural Accessibility in European Regions*. London: Routledge.
- Büscher, Monika y Urry, John (2009). «Mobile Methods and the Empirical». *European Journal of Social Theory*, 12(1): 99-116. doi: 10.1177/2F1368431008099642
- Camarero, Luis (1993). *Del éxodo rural y del éxodo urbano: ocaso y renacimiento de los asentamientos rurales en España*. Madrid: Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.
- Camarero, Luis y Oliva, Jesús (2019). «Thinking in Rural Gap: Mobility and Social Inequalities». *Palgrave Communications*, 5(1): 1-7. doi: 10.1057/s41599-019-0306-x
- Canzler, Weert; Kaufmann, Vicent y Kesserling, Sven (eds.) (2008). *Tracing Mobilities. Towards a Cosmopolitan Perspective*. London: Routledge.

- Cass, Noel; Shove, Elizabeth y Urry, John (2005). «Social Exclusion, Mobility and Access». *The Sociological Review*, 53(3): 539-555. doi: 10.1111/10.1111/2Fj.1467-954X.2005.00565.x
- Catalina, Cristina; Montero, Mercedes y Vicente-Mazariegos, José I. (1989). La familia monoparental en la España rural. En: J. Iglesias de Ussel (ed.). *Actas del Primer Seminario Hispano-Francés sobre Familias Monoparentales* (pp. 125-138). Madrid: Instituto de la Mujer.
- Committee of the Regions (2014). *Opinion of the Committee of the Regions on «Mobility in geographically and demographically challenged regions»*. Official Journal of the European Union. (2014/C 415/05).
- Copus, Andrew K. y Lima, Philomena de (2015). *Territorial Cohesion in Rural Europe*. London: Routledge.
- Dargay, Joyce (2002). «Determinants of Car Ownership in Rural and Urban Areas: A Pseudo-panel Analysis». *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 38(5): 351-366. doi: 10.1016/S1366-5545(01)00019-9
- Demolder, Eugene (1906). *L'Espagne in auto – Impressions de voyage*. Paris: Societe du Mercure de France.
- DGT (2015). Portal estadístico. Disponible en: https://sedeapl.dgt.gob.es/WEB_IEST_CONSULTA, acceso 22 de octubre de 2022.
- Directorate-General for Internal Policies (2015). *Social Inclusion in EU Public Transport. Executive Summary*. European Union. (IP/B/TRAN/IC/2014-093). Disponible en: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2015/540351/IPOL_STU\(2015\)540351\(SUM01\)_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2015/540351/IPOL_STU(2015)540351(SUM01)_EN.pdf), acceso 10 de octubre de 2023.
- Dupuy, Gabriel (1999). «From the “Magic Circle” to “Automobile Dependence”: Measurements and Political Implications». *Transport Policy*, 6(1): 1-17. doi: 10.1016/S0967-070X(98)00028-6
- ESPON (2017). *Policy Brief: Shrinking Rural Regions in Europe. Towards Smart and Innovative Approaches to Regional Development Challenges in Depopulating Rural Regions*. Disponible en: <https://www.espon.eu/sites/default/files/attachments/ESPON%20Policy%20Brief%20on%20Shrinking%20Rural%20Regions.pdf>, acceso 20 de julio de 2019.
- Eurofound (2022). *Access to Essential Services for People on Low Incomes: Energy, Public Transport and Digital Communications*. Dublin: Eurofound.
- Eurostat (2021). *Applying the Degree of Urbanisation. A methodological manual to define Cities, Towns and Rural Areas for international comparisons. 2021 Edition*. Luxembourg: Publications Office of the European Union, p. 100.
- Farrington, John y Farrington, Conor (2005). «Rural Accessibility, Social Inclusion and Social Justice: Towards Conceptualization». *Journal of Transport Geography*, 13: 1-12. doi: 10.1016/j.jtrangeo.2004.10.002
- Feria, José. F. (2010). «La delimitación y organización espacial de las áreas metropolitanas españolas: una perspectiva desde la movilidad residencia-trabajo». *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, 164: 189-210. Disponible en: <https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/75989/46391>, acceso 10 de octubre de 2023.
- Ferrando, Carles (2020). «Automobility and the Politics of Development under Miguel Primo de Rivera: A Historicized Reading of Antonio Espina's *Luna de Copas*». *Journal of Spanish Cultural Studies*, 21(3): 335-352. doi: 10.1080/14636204.2020.1801291
- Findlay, Allan; Stockdale, Aileen; Findlay, Anne y Short, David (2001). «Mobility as a Driver of Change in Rural Britain: An Analysis of the Links between Migration, Commuting and Travel to Shop Patterns». *International Journal of Population Geography*, 7(1): 1-15. doi: 10.1002/ijpg.201
- Fiorello, Davide y Zani, Loredana (2015). *EU Survey on Issues Related to Transport and Mobility*. Luxembourg: Publications Office of the European Union. Disponible en: <https://data.europa.eu/doi/10.2791/48322>, acceso 7 de octubre de 2023.
- Flink, James (1990). *The Automobile Age*. Cambridge, Massachusetts: MIT Press.
- Gartman, David (2004). «Three Ages of the Automobile: The Cultural Logic of the Car». *Theory, Culture & Society*, 21(4/5): 169-195. doi: 10.1177/02063276404046066
- Gilbert, Richard (1998). «Reduced Car Ownership as a Route to Clean Transport». *World Transport Policy & Practice*, 4/3: 21-26.
- Gray, David; Shaw, Jonathan y Farrington, John (2006). «Community Transport, Social Capital and Social Exclusion in Rural Areas». *Area*, 38(1): 89-98. doi: 10.1111/j.1475-4762.2006.00662.x
- Guilluy, Christophe (2019). *No society: El fin de la clase media occidental*. Madrid: Taurus.
- Halfacree, Keith H. y Rivera, María J. (2012). «Moving to the Countryside... and Staying: Lives be-

- yond Representations». *Sociologia Ruralis*, 52(1): 92-114. doi: 10.1111/j.1467-9523.2011.00556.x
- Hansen, Stines; Newbold, Bruce; Scott, Dureen M.; Vrkljan, Brenda y Grenier, Amanda (2020). «To Drive or not to Drive: Driving Cessation amongst Older Adults in Rural and Small Towns in Canada». *Journal of Transport Geography*, 86: 102773. doi: 10.1016/j.jtrangeo.2020.102773
- Holl, Adelheid (2007). «Twenty Years of Accessibility Improvements. The Case of the Spanish Motorway Building Programme». *Journal of Transport Geography*, 15(4): 286-297. doi: 10.1016/j.jtrangeo.2006.09.003
- Ilbery, Brian y Bowler, Ian (1998). From Agricultural Productivism to Post-productivism. En: B. Ilbery (ed.). *The Geography of Rural Change* (pp. 57-84). Harlow, UK: Longman.
- INE (1994). *Panorámica Social de España*. Madrid: Instituto Nacional de Estadística.
- Jeekel, Hans (ed.) (2016). *The Car-dependent Society: A European Perspective*. London: Routledge.
- Jones, Peter (2011). «Conceptualising Car “Dependence”». En: K. Lucas, E. Blumenberg y R. Weinberger (eds.). *Auto Motives* (pp. 39-61). Bingley: Emerald. doi: 10.1108/9780857242341-002
- Kaufmann, Victor; Bergman, Manfred y Joye, Dominique (2004). «Motility: Mobility as Capital». *International Journal of Urban and Regional Research*, 4: 745-756. doi: 10.1111/j.0309-1317.2004.00549.x
- Kayser, Bernard (1990). *La renaissance rurale. Sociologie des campagnes du monde occidental*. Paris: Armand Colin.
- Kiss, Monika (2022). *Understanding Transport Poverty*. European Parliamentary Research Service. Members' Research Service. PE 738.181 – Octubre de 2022.
- Kline, Ronald (2000). *Consumers in the Country: Technology and Social Change in Rural America*. Baltimore: Johns Hopkins University Press.
- Kühn, Manfred (2015). «Peripheralization: Theoretical Concepts Explaining Socio-spatial Inequalities». *European Planning Studies*, 23(2): 367-378. doi: 10.1080/09654313.2013.862518
- Li, Yunheng; Westlund, Hans y Liu, Yansui (2019). «Why Some Rural Areas Decline while Some Others Not: An Overview of Rural Evolution in the World». *Journal of Rural Studies*, 68: 135-143. doi: 10.1016/j.jrurstud.2019.03.003
- Marsden, Terry; Lowe, Philip y Whatmore, Sarah (eds.) (1990). *Rural Restructuring: Global Processes and their Responses*. London: David Fulton.
- Mattioli, Giulio (2017). «Forced Car Ownership' in the UK and Germany: Socio-spatial Patterns and Potential Economic Stress Impacts». *Social Inclusion*, 5(4): 147-160. doi: 10.17645/si.v5i4.1081
- Milbourne, Paul y Kitchen, Laurence (2014). «Rural Mobilities: Connecting Movement and Fixity in Rural Places». *Journal of Rural Studies*, 34: 326-336. doi: 10.1016/j.jrurstud.2014.01.004
- Mitsch, Frieder; Lee, Neil y Morrow, Elizabeth (2021). «Faith no More? The Divergence of Political Trust between Urban and Rural Europe». *Political Geography*, 89: 102-426. doi: 10.1016/j.polgeo.2021.102426
- Moya, Carlos y Vicente-Mazariegos, José I. (1991). «Viajes y retornos de una y otra parte». *Política y Sociedad*, 9: 97-108.
- Moseley, Malcolm (1979). *Accessibility: the Rural Challenge*. London: Methuen.
- Moss, Joan; Jack, Claire y Wallace, Michael (2004). «Employment Location and Associated Commuting Patterns for Individuals in Disadvantaged Rural Areas in Northern Ireland». *Regional Studies*, 38(2): 121-136. doi: 10.1080/003434004200190118
- OECD (2016). *OECD Regional Outlook 2016. Productive Regions for Inclusive Societies*. Paris: OECD Publications.
- Oliva, Jesús (1995). «Trabajadores manchegos en el mercado de trabajo de la construcción madrileño. La cristalización del *commuting* rural-urbano de larga distancia en un contexto de reestructuración rural». *Agricultura y Sociedad*, 75: 215-244. Disponible en: https://www.mapa.gob.es/ministerio/pags/biblioteca/revistas/pdf_ays/a075_06.pdf, acceso 10 de octubre de 2023.
- Oliva, Jesús y Camarero, Luis (2019). *Mobility, Accessibility and Social Justice*. En: M. Scott, N. Gallent y M. Gkartzios (eds.). *Routledge Companion to Rural Planning* (pp. 296-303). London: Routledge.
- Ortega y Gasset, José (1930/2006). «La moral del automóvil en España». *Obras completas*, 4: 318-321.
- Parlamento Europeo (2022). *Understanding Transport Poverty*. Nota informativa. Disponible en: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2022/738181/EPRS_ATA\(2022\)738181_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2022/738181/EPRS_ATA(2022)738181_EN.pdf), acceso 7 de octubre de 2023.
- Puyol, Rafael y Carpio, José (1977). «Los movimientos pendulares de trabajadores de la industria en la región central». *Ciudad e Industria, IV Coloquio sobre Geografía* (pp. 191-207). Oviedo.

- Rodríguez-Pose, Andrés (2017). «The Revenge of the Places that Don't Matter (and What to Do about It)». *Cambridge Journal of Regions. Economy and Society*, 11(1): 189-209. doi: 10.1093/cjres/rsx024
- Sheller, Mimi (2018). *Mobility Justice: The Politics of Movement in an Age of Extremes*. New York: Verso.
- Shergold, Ian y Parkhurst, Graham (2012). «Transport-related Social Exclusion amongst Older People in Rural Southwest England and Wales». *Journal of Rural Studies*, 28(4): 412-421. doi: 10.1016/j.jrurstud.2012.01.010
- Smith, Noel; Hirsch, Donald y Davis, Abigail (2012). «Accessibility and Capability: the Minimum Transport Needs and Costs of Rural Households». *Journal of Transport Geography*, 21: 93-101. doi: 10.1016/j.jtrangeo.2012.01.004
- Urry, John (2004). «The "System" of Automobility». *Theory, Culture & Society*, 21: 25-39. doi: 10.1177%2F0263276404046059
- Volti, Rudi (2006). «Mass Motorisation in Spain». *The Journal of Transport History*, 27(2): 116-124. doi: 10.7227%2FTJTH.27.2.10
- Walsh, Katherine (2012). «Putting Inequality in Its Place: Rural Consciousness and the Power of Perspective». *American Political Science Review*, 106(3): 517-532. doi: 10.1017/S0003055412000305
- Ward, Mikel R.; Somerville, Peter y Bosworth, Gary (2013). «"Now without My Car I don't Know what I'd Do": The Transportation Needs of Older People in Rural Lincolnshire». *Local Economy*, 28(6): 553-566. doi: 10.1177/0269094213495232
- Ward, Neil y Brown, David L. (2009). «Placing the Rural in Regional Development». *Regional Studies* 43(10): 1237-1244. doi: 10.1080/00343400903234696
- Wik, Reynold (1980). Early Automobility and the American Farmer. En: D. L. Lewis y L. Goldstein (eds.). *The Automobile and American Culture* (pp. 37-47). Ann Arbor: The University of Michigan Press.

RECEPCIÓN: 04/03/2022

REVISIÓN: 27/09/2022

APROBACIÓN: 29/03/2023

