

Sedentarismo nómada: el derecho a la movilidad y el derecho a la quietud

Eduardo Bericat Alastuey. Catedrático de Sociología. Universidad de Sevilla. Centro de Estudios Andaluces. Sevilla, España

A lo largo de toda la historia de la humanidad, de los miles y miles de años que el hombre lleva ocupando la Tierra, los seres humanos se han parecido más a una planta que a un pájaro. Como las plantas, su escasa movilidad estaba condicionada por un firme enraizamiento que le mantenía sujeto a un punto fijo del espacio. Bien es cierto que las raíces podían extenderse por el subsuelo para captar el agua o los minerales necesarios para la supervivencia. También es cierto que las hojas podían elevarse y orientarse en busca de la luz solar necesaria para llevar a cabo la función vital de la fotosíntesis. Sin embargo, pese a estos leves movimientos, o precisamente por el hecho de tener conciencia de ellos, el hombre-planta no ha dejado nunca de soñar con la posibilidad de convertirse y de vivir en la libertad de un hombre-pájaro.

Existen tres clases de *movilidad* y dos tipos de *movimientos*. La movilidad humana puede ser biológica, mecánica y electrónica. La *movilidad biológica* está basada en las propias capacidades motrices del organismo humano. En efecto, los hombres no somos plantas, podemos caminar o correr para desplazarnos por el espacio. Esto es lo que hemos venido haciendo durante siglos y siglos. No ha de extrañarnos, por tanto, que a una velocidad de crucero de cuatro kilómetros a la hora, y teniendo que soportar en el propio cuerpo el sufrimiento de la fatiga y del cansancio físico, el alcance de nuestros movimientos estuviera, de hecho, bastante limitado. Al fin y a la postre, el hombre no era sino una planta en una maceta que eventualmente podía colocarse en otro lugar cercano. De ahí que el ser humano concibiera desde muy pronto la posibilidad de utilizar las capacidades motrices de otros organismos, fueran caballos, fueran camellos. La velocidad de crucero de algunos de estos animales era superior a la del organismo humano y, sin duda, su resistencia física era también mucho mayor. Pero junto a estas ventajas, la utilización de animales para la movilidad ofrecía otra ventaja realmente determinante. Montado a los lomos de un borrico o de un caballo, el hombre se liberaba del sufrimiento y de la fatiga asociados al desplazamiento espacial. La transferencia del sufrimiento humano a los animales permitió un notable incremento del radio de movilidad. Sin embargo, el sufrimiento animal también imponía sus límites. En último término, la movilidad animal es tan orgánica como lo pueda ser la movilidad humana. Se trata de una mera instrumentalización de otro ser vivo.

El hombre también intuyó desde muy temprano la posibilidad de utilizar otros recursos que le ofrecía la madre naturaleza. La fuerza mecánica del viento, ejercida sobre la amplia superficie de una vela ligada mediante un mástil a una embarcación, era suficiente para desplazarse por la superficie del agua sin sufrimiento de nadie. Sin embargo, estas fuerzas naturales, caprichosas como la misma naturaleza, no se someten fácilmente a los deseos del hombre. El viento sopla cuando quiere, con la intensidad que quiere y en la dirección que quiere. Así que, hablando con propiedad, diremos que la *movilidad mecánica* aparece cuando el hombre es capaz de aplicar al movimiento, y de controlar a su antojo, una fuente mecánica de energía. Cuando esto sucede, es decir, cuando se inventa la máquina de vapor y, posteriormente, el motor alimentado con combustible químico, se produce una verdadera revolución. La potencia del vapor y del combustible no sólo amplía enormemente el radio de movilidad, sino que también nos libera del sacrificio y de la fatiga física asociados con el movimiento. El barco de vapor, el ferrocarril y el automóvil son los hitos tecnológicos de esta revolución. Las poderosas fuentes mecánicas de energía procuran una capacidad de carga y una velocidad de crucero hasta ese momento impensables. El ferrocarril puede desplazar personas a grandes distancias, pero sobre todo es capaz de transportar grandes cantidades de materia. De ahí que a partir de ahora se establezcan dos posibilidades alternativas: puedo desplazarme a buscar trigo o, si me traen el trigo, puedo permanecer en mi lugar. Ambas alternativas parecen funcionalmente equivalentes, pero pocos reparan que la ciudad moderna, una forma civilizada de sedentarismo, se sustenta en realidad sobre un ingente movimiento de mercancías capaz de abastecer a una gran población, población que permanece básicamente anclada y apiñada en un mismo lugar.

Por tanto, el ferrocarril nos ayuda a desplazarnos por el espacio pero, sin duda, quizás paradójicamente, su mayor logro estriba en que, permaneciendo inmóviles, podemos alcanzar cosas

ubicadas a gran distancia, es decir, sin movernos podemos hacer próximo lo lejano. Si el único objeto de nuestro viaje era conseguir trigo, siempre será preferible que nos traigan el trigo y permanecer quietos. Dicho de otra manera, ¿qué sentido tiene moverse cuando estirando el brazo logramos alcanzar la manzana con nuestra propia mano? Pese a todo, existen en el mundo muchas cosas fuera del alcance de nuestra mano. Y es entonces cuando volvemos a soñar que queremos ser pájaros. Aunque sea a ras de suelo, el automóvil es el artilugio específicamente diseñado para el libre desplazamiento de las personas. Idealmente, un automóvil para cada persona. Recorre grandes distancias, a una elevada velocidad de crucero, procurando una enorme libertad de movimientos. De vuelta con las paradojas, el automóvil, que en un principio permitía que nos desplazáramos por el espacio con libertad, ha reestructurado de tal modo y hasta tal punto nuestro mundo, que ahora nos vemos obligados a desplazarnos por necesidad. Cuando pensamos en el efecto individual, el automóvil parece que nos permite aproximarnos a lo que está lejano. Desde una perspectiva estructural, el automóvil también ha tenido el efecto de alejar en la distancia lo que de otra manera podría estar al alcance de nuestra mano. Nos acerca al trabajo, pero la verdad es que el lugar de trabajo suele estar ahora demasiado lejos. Podemos volver al lugar de origen para visitar a nuestra familia, pero seguramente sin el automóvil nuestra residencia estaría mucho más cerca de la suya. El automóvil ha reconstituido el mundo de tal forma que la movilidad forzada, es decir, la pura y estéril movilidad instrumental, ocupa cada vez más una mayor parte de nuestro tiempo y de nuestra vida. Mientras que la movilidad-trabajo constituye el paradigma de movilidad forzada, la movilidad-turismo constituye el paradigma de la movilidad deseada. Sin embargo, aquí necesidad y deseo se conjugan de la misma manera: conforme aumenta la capacidad para desplazarnos aumenta la distancia a la que tenemos o queremos desplazarnos. El individuo de nuestra civilización mecánica vive en un espacio hiper-fragmentado, compuesto de múltiples ínsulas vitales, muy distantes entre sí, que ha de tejer necesariamente con altísimas dosis de movilidad espacial. Esta es la esencia del sedentarismo nómada que nos caracteriza como miembros de una civilización basada en la movilidad espacial.

La *movilidad electrónica* constituye el tercer modo de movilidad disponible para los seres humanos. La naturaleza de esta movilidad se distingue, frente a las dos anteriores, por su incapacidad para trasladar materia de un lugar a otro del espacio. Por tanto, ni puede desplazar mercancías, ni puede desplazar seres humanos. Sin embargo, siendo algo más precisos, sí que opera mediante el desplazamiento de micromateria y mediante la percepción de la micromateria desplazada. Existe una movilidad electrónica natural, vinculada a nuestros sentidos. Cuando el ser humano percibe la fragancia emitida por un ramo de flores, escucha el rumor de una cascada lejana, u observa al atardecer un sol ocultándose tras el horizonte, en ningún caso sus percepciones son ajenas al movimiento de la materia. Algunas partículas viajeras llegan a estimular nuestro olfato, nuestro oído y nuestra vista. Cuando un ser humano habla a otro, mueve la materia. En caso contrario, el otro sería incapaz de oírle. Así ha sido siempre, al menos hasta que los seres humanos empezaron a idear formas de llegar más lejos. Unas señales de humo, el tañido de unos tambores o unos destellos producidos con un espejo desde lo alto de una torre vigía constituyen desarrollos pioneros. En el invento del telégrafo, sin embargo, vislumbramos la verdadera dimensión, potencialidad y alcance de esta lógica basada en el desplazamiento de micromateria, paradigmáticamente en el desplazamiento de electrones. Los electrones son muy pequeños y pesan muy poco, pero eso sí, circulan a una altísima velocidad. Más adelante vendrían la radio y la televisión. A este respecto, debemos considerar los libros o la prensa escrita como una especie de híbridos, pues el papel, esto es, la materia que soporta la codificación lingüística capaz de transmitir el mensaje, aunque liviana, no puede circular a la velocidad de la luz. Los libros son demasiado pesados, aunque más fáciles de transportar que los seres humanos que los escribieron. De ahí su fundamental importancia en la historia de la cultura. Para escuchar a una persona deja de ser necesario desplazarse hasta el lugar en el que reside.

Los mecanismos de desplazamiento de micromateria adquieren una dimensión especial cuando alcanzan la plena bidireccionalidad. Es obvio que se puede responder a una carta con otra carta, o a un mensaje telegráfico con otro mensaje. Más difícil resulta conversar a través de la radio o de la televisión. Cuando dos seres humanos hablan por teléfono ambos pueden utilizar simultáneamente el mismo mecanismo de transmisión. Lo curioso es que todavía sigamos pensando que dos hablantes telefónicos se encuentran en diferentes puntos del espacio. Sin embargo, es absolutamente evidente que ambos comparten el mismo espacio auditivo. En caso contrario ¿cómo podrían estar escuchándose el uno al otro?. Auditivamente, con su capacidad para mover micromateria, ambos logran estar en el mismo lugar, hablan y escuchan con la misma claridad con la que hablarían y escucharían de haberse encontrado en la esquina de una calle. Los dos se han movido a un hiperespacio auditivo común sin haber desplazado un ápice sus respectivos organismos. Internet, la red de redes, llega a desplegar en toda su extensión la lógica de esta movilidad, electrónica en cuanto a su materia, y simbólica en cuanto a su sentido. Bien es cierto que todavía no hemos desarrollado el teleolfato o el teletacto, y de ahí que

todavía no podamos besarnos en la distancia, pero ya hemos más que iniciado la construcción de un fabuloso hiperespacio audiovisual. Navegamos por la red, desde mi punto de vista, no solamente en sentido figurado, sino en sentido estrictamente literal. Lo que sucede es que, como en el caso del teléfono, seguimos otorgando prioridad ontológica al espacio territorial. Esto constituye un craso error. Cada clase de movilidad genera "su" particular espacio. Vivimos conjuntamente en un espacio biológico o peatonal, en un espacio mecánico o vehicular, y en un espacio electrónico o audiovisual. Cada uno de ellos cuenta con una ontología vital diferenciada, y tejemos nuestras vidas con la estructura de movimientos que desplegamos surcando estos tres espacios.

El sedentarismo nómada¹, como estructura de movilidad característica de nuestras sociedades avanzadas, alude en primer lugar al hecho de que, en la actualidad, configuramos nuestro espacio vital en función de una pauta intensa y compleja de movilidades en múltiples dimensiones, básicamente las tres citadas. Hace ya tiempo que dejamos de ser sedentarios. Vivimos como nómadas en ningún lugar específico. En realidad, no existe un único lugar en el que pueda mantenerse la vida. Esta vida es siempre una vida en movimiento, y por este motivo transitamos incesantemente de aquí para allá y de allá para aquí. Recorremos miles de lugares, navegamos por múltiples espacios, vamos y venimos, volvemos a irnos y retornamos. La movilidad multi-espacial es immanente a la existencia de todo ser humano en el seno de una sociedad desarrollada. En este contexto existencial sólo puede subsistir el ser móvil. El hombre-planta, perfectamente sedentario e inmóvil, está condenado a la inanición y al tedio fatal. Desde esta perspectiva, por tanto, el derecho a la movilidad es algo más que una expresión del derecho a la libertad, es expresión del derecho que todo ser humano tiene a la vida y a la supervivencia.

Pero el sedentarismo nómada, como pauta de movilidad de nuestras sociedades avanzadas, no puede equipararse a un puro nomadismo, caracterizado por el mero y continuo deambular zombi por los espacios. El conjunto de todos nuestros movimientos tienen una estructura, gravita en torno a ciertos lugares centrales, vitalmente muy relevantes, que ejercen un gran poder de atracción. Entre todos ellos, el *hogar* es el punto de rotación con mayor poder atractivo, es el anclaje vital más relevante. De ahí que la mayor parte de nuestros movimientos se configuren como una estructura compleja, pero recurrente, de idas y venidas, de salidas y de retornos a ese lugar central, esto es, al hogar. La expectativa del retorno, de la vuelta al hogar, esto es, a un punto fijo en el espacio desde el que partimos y al que esperamos volver, forma parte esencial del nomadismo contemporáneo. Somos planetas nómadas girando siempre en torno a un sol, nómadas incapaces de desprendernos del sedentarismo natural que toda vida reclama y exige. Sin una referencia sedentaria el ser móvil perdería toda orientación, enloquecería inmerso en un océano de perennes y caóticos desplazamientos carentes de sentido. La vida exige el movimiento, pero la vida exige, así mismo, estabilidad y quietud. El hombre sólo puede llegar a ser estando y habitando un lugar, enraizando en algún lugar, alimentando el fuego de algún hogar. Hasta los pájaros buscan alguna rama o construyen un nido en el que poder reposar. De ahí que, junto al derecho a la movilidad debamos reivindicar, quizás hoy más que nunca y al menos con la misma convicción, el derecho de todo ser humano a la quietud.

Según hemos dicho, existen tres clases de movilidad, biológica, mecánica y electrónica, y dos tipos de movimientos, los *movimientos de traslación* y los *movimientos de rotación*. Realizamos un movimiento de traslación cuando cambiamos, de forma más o menos permanente, nuestro anclaje vital, el lugar de residencia que constituye para nosotros el punto de rotación más relevante. Los movimientos migratorios son movimientos de traslación. Sin embargo, cuando vamos al trabajo, a la compra, a una excursión o a ver a un amigo, para luego volver a casa, estamos realizando un movimiento rotación. Salimos de un punto en el espacio y posteriormente volvemos a él. La distinción entre estos dos tipos de movimiento es relativa, pues en nuestra estructura de movilidad existen muchos puntos de rotación. Por ejemplo, el lugar de vacaciones al que nos desplazamos también constituye un punto provisional de rotación. Desde el apartamento o desde el hotel realizaremos innumerables desplazamientos a otros sitios con la intención de volver a esta residencia provisional. Así mismo, desde el lugar de trabajo también desplegamos una particular estructura de movimientos, de idas y venidas, que giran en torno a este punto del espacio. Esto no significa, sin embargo, que todos estos puntos tengan el mismo poder de atracción. Entre ellos existe una clara jerarquía.

En suma, nuestra estructura global de movilidad está configurada por un conjunto de movimientos de traslación que nos llevan a lugares desde los que realizamos muchos movimientos de rotación. Somos sedentarios en la medida que volvemos a ciertos lugares, y somos nómadas en la medida que desde el mismo momento de la llegada sabemos que tendremos que volver a partir. Somos hombres-pájaro, pero también hombres-planta. El sedentarismo nómada, en tanto que pauta general de las múltiples movilidades e infinitos movimientos que desplegamos los seres humanos, establece el marco fundamental desde el que debemos pensar todos nuestros derechos a la movilidad, y también, por supuesto, todos nuestros derechos a la quietud. Desde una perspectiva sociológica, que piensa tanto

al individuo como a las estructuras sociales, emergen dos preguntas básicas: ¿Hasta qué punto se ve alterada la calidad de vida de un ser humano por las restricciones y límites que el sistema impone a sus deseos de movilidad? ¿Hasta qué punto se ve alterada la calidad de vida de un ser humano por el hecho de tener que moverse incluso contra su voluntad?

Un sistema de movilidad mecánica pura, en el que todas las funciones vitales hayan de satisfacerse mediante desplazamientos en automóvil, motocicleta, ferrocarril, autobús, metro o avión, restringe la movilidad biológica del caminante o del ciclista, y lo que aún tiene mayor trascendencia, arruina la posibilidad de vivir en pequeños universos territoriales comunitarios hechos a la medida del hombre. Al diseñar las ciudades exclusivamente para la movilidad en automóvil, cercenamos al mismo tiempo nuestro derecho a la movilidad peatonal y arruinamos tanto la vida de barrio como la relación vecinal característica de las pequeñas comunidades. En la ciudad de Los Ángeles nadie nos impide pasear pero, de hecho, nadie pasea porque caminando no podríamos llegar a ningún sitio. Las barreras arquitectónicas y de todo tipo que impiden o, en el mejor de los casos, dificultan el movimiento de las personas discapacitadas, constituyen una clara violación de su derecho a la movilidad. Pero la inexistencia de entornos territoriales próximos en los que vivir también les obliga a desplegar una imponente, y quizás innecesaria, cantidad de movimientos mecánicos. Así se violan, sin duda, sus derechos a la quietud. En nuestra civilización hemos llevado hasta tal punto la lógica de la movilidad mecánica que, sin apenas darnos cuenta, hemos cercenado nuestros derechos básicos a la movilidad peatonal, arruinando de facto la posibilidad de vivir en contextos territoriales reducidos, densos y próximos.

La estructuración territorial impuesta por una civilización del automóvil, basada en la movilidad mecánica, nos obliga a tener en muy especial consideración las restricciones y límites que afectan a la libertad de este tipo movimientos. En el marco de una gran ciudad, la existencia de un adecuado sistema público de transportes establece un gran cúmulo de efectos sobre los costes y tiempos de movilidad. El lugar de residencia y el poder adquisitivo definen en gran parte el tiempo de vida que las personas tendrán que invertir en el conjunto de movilidades forzadas que les impone su ciudad. El transporte público reduce el precio del trayecto, pero incrementa el tiempo de viaje y dificulta el control tanto espacial como temporal de nuestros desplazamientos urbanos. Un ineficiente sistema público de transporte urbano establece la diferenciación entre ciudadanos móviles de primera, aquéllos que se desplazan en coche, y ciudadanos móviles de segunda, aquéllos que tienen que hacer uso del autobús. Cuando una persona está sometida a la tortura cotidiana de realizar cuatro desplazamientos de trabajo en un transporte público ineficiente, o cuando el automovilista sufre día tras día el tormento de los colapsos circulatorios, estamos violando su derecho a la movilidad. Cuando un niño madruga para llegar a su colegio tras recorrer una larga ruta escolar, también estamos violando el derecho que todos los niños tienen a la quietud.

Casi idénticos argumentos podrían esgrimirse respecto de la movilidad electrónica, pues por ahora todas las personas no disfrutan de los mismos derechos a la movilidad. La movilidad electrónica permite que accedamos a lugares lejanos sin menoscabar nuestro derecho a la quietud, así que la imposibilidad de hablar por teléfono o de comunicarnos por internet han de considerarse violaciones tanto del derecho a la movilidad como del derecho a la quietud. La movilidad electrónica no sólo nos permite movernos por el ciberespacio, también reduce en gran parte la necesidad forzada de desplazarnos con medios mecánicos por el territorio. Constituye un hecho probado la reducción de los viajes de trabajo que se ha producido en los últimos años, reducción que es atribuible a las posibilidades de comunicación que establecen las nuevas tecnologías. Así mismo, el teletrabajo nos permite elegir con mayores grados de libertad el lugar de nuestra residencia, lo que afecta a los derechos vinculados a nuestros movimientos de traslación. Ahora bien, como en el caso de la movilidad mecánica, una organización de nuestros sistemas sociales orientada exclusivamente por este tipo de movilidad, arruinaría los tipos y estilos de vida naturalmente asociados con la movilidad biológica y con la movilidad mecánica. La experiencia de contemplar una obra maestra de la pintura en la materialidad y autenticidad del lienzo sobre la que fue pintada no es comparable a la mera visita virtual a un museo. Del mismo modo, tampoco es comparable la riqueza de interacción que procura encuentro físico, con la interacción necesariamente truncada de un encuentro virtual.

Tenemos derecho a desplazarnos por los espacios que configuran las múltiples movilidades de nuestro habitar, y tenemos derecho a un disfrute de la quietud que no menoscabe ni cercene nuestras oportunidades vitales. El conflicto entre el derecho a la movilidad y el derecho a la quietud se expresa hoy en día, en su máxima radicalidad y dramatismo, en el caso de los movimientos migratorios ¿Tenemos derecho los habitantes de las sociedades opulentas a impedir que seres humanos de otros países decidan residir en los nuestros? ¿Tenemos derecho a limitar las traslaciones migratorias, procedentes de los países pobres, cuando al mismo tiempo exhibimos sin pudor ante ellos, a través de

los medios de comunicación, el más desvergonzado despilfarro y derroche consumista? Sin duda, todo ser humano debe tener el derecho a establecer con libertad el lugar de su residencia. Por tanto, cuando las sociedades opulentas se fortifican elevando sus vallas para impedir toda entrada indeseable, no precisamente la entrada de turistas, están violando este derecho básico de movilidad. Pero además, estas sociedades también son en parte responsables de la violación de otro derecho fundamental, esto es, del derecho a la quietud. Dicho de otra manera ¿Son realmente libres cuando deciden abandonar sus países, cuando salen de sus pueblos dejando atrás familiares y amigos? ¿Se trata de una movilidad libre o de una movilidad meramente liberadora, es decir, una movilidad forzada por las detestables condiciones que reinan en el lugar desde el que parten? Las sociedades opulentas, manteniéndose ajenas al mísero destino de millones de personas, violan también su derecho a la quietud, el derecho de todo ser humano, si éste es su deseo, a permanecer en su lugar de origen rodeado de los suyos.

En suma, vivimos en un mundo en el que el territorio vital de las personas ha estallado en una infinita multitud de ínsulas vitales a las que llegamos y de las que partimos con una estructura compleja y abrumadora de movimientos. Movilidades biológicas, mecánicas y electrónicas. Movimientos de traslación y de rotación. Nuestra vida, la calidad de vida, depende cada vez más de los desplazamientos que tengamos que realizar y de los desplazamientos que podamos realizar. Por este motivo, al igual que en otros muchos ámbitos de la existencia, nos deben asistir algunos derechos básicos. En un período históricamente muy breve hemos pasado de vivir en sociedades sólidas a vivir en sociedades líquidas. Ahora, con el advenimiento de las nuevas tecnologías de la comunicación, nos adentramos con rapidez en lo que podríamos calificar de sociedades gaseosas, sociedades en las que nada ni nadie se detiene, en las que todo y todos no paran de moverse frenéticamente de aquí para allá. La *sociedad sólida*, territorialmente muy delimitada y densa, se sustentaba sobre una movilidad biológica u orgánica. En la *sociedad líquida*, con la aparición de las diferentes movilidades mecánicas, este territorio unificado se fragmenta en infinidad de lugares distantes entre sí. Con las nuevas tecnologías de comunicación, muy especialmente internet, el espacio no sólo aumenta su grado de fragmentación, sino que se diluye en un hiperespacio de flujos y movimientos en el que las partículas, esto es, los seres humanos, podemos desplazarnos instantáneamente a cualquier lugar. En la *sociedad gaseosa* ya nadie está en ningún sitio, todos tropezamos con todos cambiando incesantemente de lugar. El movimiento se ha impuesto sobre el espacio, pues son nuestras movilidades las que determinan el espacio de nuestro habitar. Y es esto, precisamente, lo que hace tan necesario y urgente que repensemos, en estas nuevas condiciones de existencia, nuestros derechos de movilidad. También, insisto, nuestros fundamentales derechos a la quietud. No podemos seguir pensando que un indefinido aumento de la movilidad nos puede seguir reportando en el futuro un indefinido aumento de bienestar. Antes al contrario, debemos decidir entre todos qué específica estructura de movilidad y de quietud podría sentar las bases de una futura mejora de nuestro *bien-estar*.

La necesaria conciliación entre los derechos de movilidad y los derechos de quietud puede ser expresada con una fórmula muy sencilla. Debemos comprometernos en la construcción de un nuevo mundo, de una nueva estructura espacial, en la *que los seres humanos tengamos que desplazarnos menos* y en la *que los seres humanos podamos desplazarnos con mayor libertad*. Las actuales condiciones históricas reclaman un nuevo equilibrio entre el derecho a la quietud, tendente a evitar los movimientos indeseables y forzados, y el derecho a la movilidad, tendente a garantizar los movimientos deseados y libres. Tenemos derecho a tener que movernos menos, y tenemos derecho a poder movernos con libertad. Sólo conjugando esta aparente contradicción llegaremos en el futuro a un verdadero *lugar*.

¹ Bericat Alastuey, Eduardo (1994), *Sociología de la movilidad espacial. El sedentarismo nómada*, Centro de Investigaciones Sociológicas, Monografías nº 140, Madrid.