

Caracteristici, dimensiuni și tendințe ale navetismului în județul Buzău*

Maria Băcănar, Ioana Petre, Ion Băcănar

În condițiile actuale ale evoluției vieții economice și social-culturale a județului Buzău, ca de altfel la scara întregii noastre societăți, asistăm la masive procese de transformare socială, la mutații și schimbări importante în structura socială, demografică și economică a populației.

Una din formele de manifestare a mobilității populației din Buzău este și migrația temporară, sezonieră și pendulatorie. Cantitativ și calitativ, comportamentul grupurilor migraționale din județul Buzău se corelează direct cu structura și funcționalitatea variabilelor sale demoeconomice și urbanistice-tertiare.

Cunoașterea lor mijlocește înțelegerea trăsăturilor definitorii în privința volumului, ritmicității, direcțiilor geografice și ocupaționale ale navetismului.

1. *Premise și determinări obiective ale mișcării navetiste.* Sistemul socio-teritorial județean este modelat pe o structură economică în curs de modernizare, pe baza unei puternice industrializări. Dimensiunea industrială, de factură recentă, întemeiată pe resurse naturale cu potențial economic ridicat (păduri, petrol, gaze naturale) modifică continuu, prin ritmul de dezvoltare a producției de 20,3%, între 1971—1976, în favoarea ei, poli de atracție și comportamentul factorilor sociali. În prezent, însă, industria absoarbe numai 25% din populația ocupată, iar agricultura 57%, ultima stocind mari rezerve de forță de muncă care dau fenomenului migrațional o amploare fără precedent. În direcția măririi potențialului de mobilitate a populației și denivelările existente în privința gradului și extensiunii fenomenului de urbanizare, influențează mișcarea navetistă. Spațiul urban, prin oferta de locuri de muncă și spațiu de cazare a numai două orașe — Buzău și Rm. Sărat — nu poate acoperi volumul cererilor unor „umblanduri” rurale foarte extinse. Cele două orașe, care polarizează o mare parte din populația agricolă (75,1%) sînt în curs de a-și mări potențialul industrial și de a-și echilibra oferta de muncă cu cererea de locuri de muncă și spațiu de cazare, în vetrele lor proprii. În jurul fiecărui oraș se polarizează solicitările a cite 41 comune și 242 de sate, în medie, ambele orașe încercînd să satisfacă în măsura posibilului, cerințele a circa 76% din populația județului.

Navetismul este, deci, direct determinat de stadiul de dezvoltare economico-socială a localităților furnizoare de forță de muncă, ca și de poziția lor teritorială în sistemul de localități. Centralitatea geografică a localității Nehoiu, aflată într-un stadiu mai avansat de echipare industrial-terțiară și de urbanizare, favorizează navetismul endodinamic — cu 1 300 persoane la plecări — stimulînd, în același timp, forțele sale gravitaționale ca oraș industrial în devenire — cu peste 900 persoane provenite din comunele aferente (Chiojd, Sîrîu, Gura Teghii) care intră zilnic în unitățile sale economice. Satul Bisoca, deservit de poziția sa extrem de izolată în sistemul de localități, este slab dezvoltat sub raport economic și capacitează 80% din activii în ramuri agricole, fără posibilitatea de a-și integra excedentul de forță de muncă în mișcarea navetistă, practică sporadic și cu caracter sezonier.

Ca premise și stimuli ai mișcării navetiste funcționează și solicitările pe planul prestări-servicii. Ele au o pondere evidentă, favorizînd navetismul mai ales în satele care au un circuit productiv închis, dar cu deschideri largi și comunicații în zonele de deal și munte.

La antrenarea disponibilului activ în mișcarea pendulatorie contribuie și permanența sau nepermanența veniturilor provenite din participarea la efortul productiv. În această situație satul nu este, decît încă în puține cazuri, în măsură (Nehoiu, Berca, Pătirlage) să dea prin struc-

* Datele statistice și investigațiile sociologice, se referă la perioada 1974—1977, și prind în vedere faptul că migrația sezonieră este în creștere. Pe lângă atrin-
„Viitorul social”, an VII, nr. 2, p. 289—295, București, 1978.

ceselor integrate — industrializare, modernizare agricolă, urbanizare — ponderează diferit potențialul de mobilitate al localităților din județul Buzău.

Prima trăsătură a comportamentului migrațional constă în valoarea negativă de aproximativ $-50/_{00}$ a ritmului migratoriu cu caracter definitiv în ultimii 5 ani. Consecință a incompatibilităților temporare între solicitări și disponibilități de locuri de muncă, mișcarea pendulatoare are și ea soldul negativ ($-84,70$). La nivelul aceluiași interval de timp au fost antrenate anual în mișcarea navetistă între 44 000 și 53 000 de persoane, în special în activități industriale, construcții și servicii.

Efectele contactului dintre sat și industrie au un caracter general, imprimând mișcării navetiste, ritmuri crescute. Ritmul de integrare în mișcarea navetistă a fost de 1 000 de persoane pe an, în ultimii 5 ani. Corelația între dinamica industrial-urbană, ca factor de polarizare crescândă, și așezările din zona de influență urbană, ca centre polarizate, o demonstrează evident însuși fenomenul vechimii navetei. Un studiu efectuat pe un eșantion de 43 de sate, din aria de influență a orașului Buzău, situează pe scala de vechime a mișcării navetiste o proporție de 60% din navetiștii care fac naveta de la 1 pînă la 5 ani.

Impactul influenței industrial-urbane cu comunitățile sătești generează, însă, reacții și comportamente diferite față de fenomenul navetei la nivelul grupurilor rurale. Un indiciu asupra receptivității diferite față de satisfacerea cerințelor vieții prin surse suplimentare, non-agricole, este însăși valoarea indicelui migratoriu pe comune. Acesta oscilează, în raport cu media ($-84,7\%$), între $+447,9/_{00}$ în comuna industrială Nehoiu și $-785,8/_{00}$ în comuna Gâlbinaș, cu profil cerealiier-zootehnic.

Comportamentul grupurilor migraționale rurale, variază însă nu numai în raport cu puterea economică a propriilor localități de rezidență, dar și cu distanța și capacitatea polarizatoare a centrelor de atracție. Se evidențiază, astfel, două feluri de areale ale comportamentului migrațional: areale cu valori compensate, respectiv cu indice de mobilitate pozitivă, corespunzând celor două orașe și citorva localități echipate cu structuri neagricole (Nehoiu, Berca, Gura Teghii); areale cu valori necompensate, cu solduri negative, care acoperă majoritatea teritoriului județean. Indici cu valoare negativă ridicată a mobilității pendulatorii (de la -200 la peste -500) prezintă comunele de șes și din aria de atracție a Buzăului. Aceiași indici întrunesc în Subcarpați — așezările de pe valea Sărățelului, spre care se canalizează unul dintre cele două mari fluxuri ale forței de muncă, după cel din lungul Buzăului.

Puterea economică a localității de rezidență, capacitatea de atracție a centrelor polarizatoare, căile și mijloacele de transport, în raport cu zona locurilor de muncă, influențează diferit comportamentul familiei și gradul de orientare spre navetă a comunităților rurale.

Ca urmare a acestui comportament diferit se poate constata:

a. la nivelul a trei comune cu profil agricol diferit (Pietroasele-viticol, Poșta Cîlnău-cerealiier zootehnic și Beceni-mixt) ponderea navetiștilor în totalul populației ocupate este în medie de 33%, iar la nivel de grup familial, familiile în care nici unul din membri nu practică naveta reprezintă 84% în Pietroasele, 70% în Beceni și numai 52% în Poșta-Cîlnău (1 200 familii investigate);

b. la nivelul localităților care urmează a deveni, în curînd centre urbane (Nehoiu) circa 24% din populația ocupată este navetistă (1 500 din 5 400) iar la nivelul familiilor anchetate doar 24% au cîte un membru navetist;

c. o participare diferențiată se relevă și din analiza a 43 de sate din perimetrul ariei urbane a municipiului Buzău (în comuna Costești 84% din totalul ocupaților sînt navetiști, iar în localitatea Merei 74%).

3. *Ruta mișcării navetiste.* Datorită dezvoltării industriale relativ recente a județului Buzău, fenomenul navetist, de proporție ridicată în ansamblu, se manifestă atît prin deplasarea dinspre sat spre oraș sau dinspre sat mai puțin dezvoltat, spre sat mai dezvoltat, în interiorul județului, cît și, în proporții destul de mari, prin deplasarea în alte localități urbane și chiar rurale din afara județului, în special în localitățile limitrofe.

a. *Fluxuri endodinamice.* Activitatea productivă și cea terțiară a județului Buzău integrează în ramurile lor 66,3% din navetiști.

Faptul că cele două orașe existente acționează în spații geografice lipsite, pe arit înținse, de echipamente urbane, atribuie mișcării navetiste mari dimensiuni spațiale.

Cum s-a menționat, migrația este preponderent orientată pe ruta sat-oraș. Din circa 27 000 intrări pe parcursul unui an, aproape 18 000 aparțin urbanului. În acest sens, sînt solicitate în mod deosebit structurile economice și terțiare ale municipiului Buzău, care primește zilnic 15 165 de navetiști, respectiv 4/5, față de 1/5 cît atrage Rîmnicul Sărat. Pe lîngă atribuțiile lui de reședință județeană, acționează ca factor polarizator, în primul rînd, centralitatea geografică (între dealuri și șes, pe intersecția a două căi vitale de legătură între N—S și V—E-ul

(tării). Cele mai solicitate dintre structurile economico-sociale sînt structurile industriale (67,2 % din totalul de ocupații), transporturile și telecomunicațiile.

Sondajele în profil regional confirmă acest lucru. Din cei 2 355 navetiști ai comunelor Pietroasele, Poșta Cilnău și Beceni, orientați în proporție de 88 % în județ și în proporție de 94 % sat-orăș, 81 % s-au încadrat în activitățile industriale și numai 1 % în cele terțiare. În același sens, vorbesc și concluziile testului efectuat asupra celor 43 de sate din zona urbană a Buzăului. Oriențați în proporție de 92 % spre structurile județului Buzău, 42 % din navetiști au intrat în industrie și 35,9 % în servicii, ultimul procent indicînd caracterul unor sate de a fi așezări dormitor.

Spre deosebire de localitățile situate la o distanță rezonabilă față de cele două centre urbane județene și cu posibilități de transport cotidian, navetismul în așezările depărtate spațial de zonele urbane respective este mult mai ridicat în direcția rural-rural dezvoltat, și, acolo unde este posibil, rural-urban extra-județean (de exemplu în zona Siriu-Nehoiu, 30 % dintre navetiști se deplasează pe ruta rural-rural, intra sau extra județean).

Ruta rural-rural, grupează circa 8 900 de navetiști, dintre care aproape 7 200 provin din satele județului și merg către comunele cu caracter industrial-agricol. Din satele județelor vecine vin 1 293 locuitori către localitățile rurale, fapt ce demonstrează denivelarea între solicitări și disponibilități în cazul activităților industriale-urbane din județul Buzău.

b. *Fluxuri exodinamice.* Așa cum am arătat, în județul Buzău navetismul este polarizat, în primul rînd, în jurul celor două comunități industriale-urbane în curs de dezvoltare și a altor cîteva localități rurale caracterizate prin spor migratoriu pozitiv, determinat de activitățile industriale de prelucrare a lemnului, în Nehoiu, și a petrolului în Berca etc.

Totuși, sistemele socio-productive lasă în afara disponibilităților 17 237 navetiști. Fluxurile pendulatorii exodinamice orientează 77 % din plecările peste limitele județului în ariile centrelor industriale din județ: Brașov (22 %), Prahova (16,5 %), Brăila (9 %), București (25,4 %). Pe ocupații, navetiștii se distribuie în industrie 40 %, construcții 37 %, iar restul în alte domenii economice.

Analiza selectivității navetismului arată că, în general, populația de sex feminin prezintă un grad de mobilitate teritorială mai redus, datorat atît numărului mic de locuri de muncă cit și implicațiilor asupra vieții de familie ale navetismului. În privința repartizării pe cele două tipuri de fluxuri migratorii, endo și exodinamice, se constată ponderea mare a bărbaților (83 % dintre navetiștii extrajudețeni sînt bărbați).

4. *Mobilitatea socio-profesională și mobilitatea teritorială pendulatorie.* Desigur, mobilitatea socio-profesională se deosebește de cea teritorială, care constă în schimbarea (pendulatorie, sezonieră sau definitivă) a locului indivizilor în spațiul geografic. Mobilitatea socio-profesională reprezintă un proces mult mai complex, constînd în schimbarea profesiei și a poziției sociale de către individ sau de grupuri de oameni în anumite condiții ale producției sociale.

Principalele tipuri de mobilitate socio-profesională manifestate și care sînt însoțite de cele mai multe ori de o formă sau alta de migrație teritorială sînt atît cea verticală (ascendentă) cit și cea orizontală. În ceea ce privește mobilitatea socio-profesională ascendentă, se observă o accentuată tendință de trecere a indivizilor de la unele poziții socio-profesionale la altele, tendință însoțită de obicei, de creșterea nivelului de pregătire profesională și de schimbarea calificării. Această mobilitate socio-profesională, așa cum reiese din analiza datelor cercetării, are loc în special de la o generație la alta (fiii de țărani sau muncitori dobîndind o calificare medie sau superioară își schimbă statutul socio-profesional), fie în decursul a 2 sau 3 generații (tată, fiu, nepot). Se constată, de asemenea, și manifestarea celui alt tip de mobilitate socio-profesională — la nivel orizontal — prin deplasarea persoanelor de la un grup social la altul, ca urmare a modificărilor în conținutul muncii prestate, fără a avea loc schimbarea concomitentă a statutului social.

Principalele direcții concrete de manifestare a schimbărilor, în structura socio-profesională a populației active din localitățile județului sînt următoarele:

a. o primă caracteristică a acestui proces este constituirea și consolidarea numerică și calitativă a populației industriale;

b. formarea și consolidarea structurii industriale pentru populația ocupată în localitățile rurale, a permis și creșterea ponderii populației active din sectorul servicii și celelalte sectoare economice neagricole;

c. urmare firească a primelor două tendințe, scăderea ponderii populației agricole cunoaște și ea o intensificare deosebită în anii din urmă;

d. se poate afirma cu certitudine faptul că populația industrială devine tot mai importantă pe plan social, reprezentînd totodată și acea parte a populației în cadrul căreia se formează, sub influența industriei și a orașului, noile valori specifice urbane.

Un exemplu relevant, în acest sens, este localitatea Nehoiu care va deveni, în acest cinci-
nal, oraș: 44% din populația activă este ocupată în industrie, 42% în agricultură și 14% în
celelalte sectoare non-agricole;

e. mutațiile socio-profesionale se manifestă mai puternic între generațiile I și II (tată —
fiu) și I, II și III (tată, fiu, nepot). Tineretul este, deci, și în cazul mobilității socio-profesio-
nale, ca și în cazul navetismului, cel mai integral în procesul schimbărilor socio-profesionale;

f. mutații similare au loc și în structura ocupațională a familiilor din localitățile rurale.
Astfel, familiile care-și realizează veniturile, pe o dublă bază economică (agro-industrială nave-
tistă), dețin 51% din totalul celor 1 210 familii investigate, iar cele legate numai de venitul
agricol, 27,5%. Restul familiilor (20,8%) practică o muncă neagricolă în cadrul comunei. Numai
comunele vitipomicole sînt în măsură să rețină 57% din numărul familiilor în cadrul exclusiv
agricol, în timp ce acelea cu caracter cerealelor includ pînă la 80% din familii cu dublă bază
economică (agricolă și industrial-navetistă).

În general, deci, ponderea familiilor cu ocupații pur agrare devine tot mai mică, pe cînd
ponderea celor în care cel puțin un membru este muncitor crește continuu în aproape toate
localitățile cercetate:

g. În privința stabilității ocupaționale, este de menționat faptul că aceasta este puternic
determinată de nivelul și gradul de pregătire școlară și profesională. Astfel, se constată stabi-
litate ocupațională, în ordine, la: absolvenții școlilor tehnice post-liceale, al învățămîntului
superior, al liceelor de diferite tipuri, al școlii profesionale, și în sfîrșit, al școlii elementare.
O situație aparent ciudată o prezintă grupa celor fără studii, care, în proporție de 69,4%, declară
că au avut doar o singură ocupație (stabilitate mai mare decît la toate celelalte grupuri de subie-
cți). Există totuși o explicație: mobilitatea ocupațională necesită de cele mai multe ori o
mobilitate ascendentă a pregătirii școlare și profesionale. Or, aceasta neexistînd, nu putea
să apară nici la nivelul ocupațional.

5. *Cauze și motivații pentru navetism.* Atît în ceea ce privește cauzele obiective cît și moti-
vațiile navetismului, din rezultatele anchetei sociologice de opinie efectuate în rîndul navetis-
tilor, se poate constata rolul decisiv al factorilor economici:

a. *atracția economică exercitată de zona urbană*, adică: existența unor posibilități eco-
nomice sporite în mediul urban; un program de muncă regulat, în timpul anului (în prezent
gradul de utilizare a timpului de muncă al unui lucrător agricol reprezintă circa 1/3 din cel
al lucrătorului industrial); un sistem de asigurări sociale mai organizat;

b. *deficiențe și insatisfacții economice prezente în mediul rural*: situația economică scăzută
a unor C.A.P.-uri, ca urmare a eficienței uneori reduse a activităților agricole; aplicarea ne-
adecvată a sistemului stimulative de cointerese în munca agricolă. Din aceste cauze, populația
(cea tînără îndeosebi), se încadrează în proporție mai redusă în activitățile cu specific agricol,
optînd pentru alte ocupații mai bine calificate și remunerate (tabelul nr. 1);

Tabelul nr. 1

Repartizarea pe grupe de vîrstă a forței de muncă din cîrei cooperative agricole de producție
din județul Buzău

C.A.P.	Grupa de vîrstă			
	Sub 25 ani (%)	26—50 ani (%)	50—60 ani (%)	Peste 60 ani (%)
Bălăcenii	2,2	73,9	19,0	4,9
Rîmnicelu	1,7	62,9	29,4	6,0
Cernătești	1,4	37,3	51,4	9,9
Vernești	1,2	29,2	56,8	12,8
Valea Rîmnicului	0,5	56,7	30,2	12,6

navetismul este determinat atît de factorii economici motivaționali, cît și de o serie
de factori socio-culturali și psihologici care se structurează în două direcții corelate: de respin-
gere a ruralului și, respectiv, de atracție urbană, în ceea ce privește sistemele de valori spe-
cifice celor două tipuri de comunități.

Un alt factor în favoarea navetei este și conștientizarea elementelor de prestigiu social
oferite de exercitarea unei meserii neagricole într-un centru urban și în mod special pentru

tineri, dorința de emancipare, de sustragere de la normele mai riguroase ale controlului social din comunitatea rurală.

Cercetarea desfășurată pe un eșantion format din 1 200 de familii din 3 comune cu profil economic diferit (viticol — Pietroasele, cerealiier-zootehnic — Poșta Cîlnău și mixt — Beceni) a relevat un spirit „tradițional”, dublat de o dorință fermă de a rămâne în cadrul aceluiași spațiu ocupațional și rezidențial, la o bună parte din subiecți (51 % din capii de familie), 27 % și-au manifestat nesatisfația față de condițiile economico-rezidențiale, iar 21 % s-au arătat indeciși.

6. Funcționalități și disfuncționalități ale navetismului. Concluzii generale. Este incontestabil că navetismul a devenit un proces necesar, obiectiv și legitim, concordant cu etapa actuală de dezvoltare a țării noastre, a tuturor zonelor și localităților sale. Funcționalitatea sa social-economică în ansamblu este pozitivă, în plan macro-social aparținând ca o redistribuire a populației active în funcție de oportunitățile economice și sociale nou create, iar pe planul vieții de grup familial și individual, ca o modalitate de schimbare a statusului social și profesional al populației rurale, de suplimentare a veniturilor.

Dincolo de funcționalitatea macro-socială pozitivă a navetismului, ca și de rolul pe care îl are populația navetistă în procesul de dezvoltare, modernizare și urbanizare a localităților rurale, aceasta prezintă și o serie de consecințe disfuncționale.

I. Pe planul general al vieții economice

a. În primul rând, în agricultura comunei se creează un „gol”, pe alocuri foarte accentuat și cu urmări negative, în structura pe vîrste și sexe a populației ocupate, care conduce la o „feminizare-îmbătrânire” a forței de muncă agricole;

b. Se observă, de asemenea, o anumită tendință de creștere a mediei de vîrstă a populației ocupate, în celelalte domenii economice ale comunei din care se pleacă;

c. În contrast cu structura forței de muncă la nivelul comunelor, în mediul de „primire” (urban în special) se înregistrează o populație, îndeosebi tină, lipsită de experiență și pregătire profesională, ceea ce necesită un amplu proces de calificare și integrare (de multe ori dificil), cu urmări negative, în anumite perioade, asupra productivității muncii și comportamentului individual;

d. Se evidențiază, totodată, slaba participare a navetiștilor la viața social-culturală și politică a localităților de rezidență.

II. În planul vieții de familie și individuale

a. Se constată, în multe cazuri, o reducere a randamentului de muncă;

b. O reducere considerabilă a timpului liber, fapt care frînează procesul de ridicare permanentă a nivelului de pregătire profesională și de informare în general;

c. Diminuarea timpului afectat creșterii și educării copiilor, altor activități de natură casnică-gospodărească.

Transportul navetiștilor generează două aspecte ce grevează bugetul de timp liber și fondul economic. În general, naveta se efectuează cu mijloace de transport în comun, cu eficiență destul de redusă. Acest mod de circulație afectează în mod diferit grupurile migraționale. Comunitățile rurale cu caracter demo-economic restrîns, situate pe dealuri și văi izolate fără căi moderne de circulație, parcurg distanțe între 8—10 km dus și înapoi, pînă la punctul de intersecție cu axele de circulație auto sau tren.

Cercetările efectuate pe un eșantion de 43 sate din aria imediată a Buzăului arată prioritatea mijloacelor de transport auto (67,7 % din participanți față de 33,1 % cu trenul). Același eșantion indică un consum mare de timp: a. 7 % au nevoie pentru deplasare de 2—3 ore, 11,8 % de peste 3 ore atunci cînd trebuie să se deplaseze în afara județului; b. în proporție de 65 % unii navetiști fac 1 oră iar alții, în proporție de 15,5 % fac 1—2 ore în interiorul județului. Tipul navetei predominant este zilnic (78 %), sezonier (7,5 %), săptămînal (5,2 %). Cu cît distanța este mai mică cu atît crește ponderea tipului zilnic de navetă și invers, cu cît distanța este mai mare la locurile de muncă cu atît capătă prioritate tipul săptămînal, lunar, sezonier.

Prin contactul mai complex și permanent cu valorile și normele de tip urban, populația navetistă este caracterizată în general printr-o mai mare instabilitate, deci, printr-o mobilitate

potențială mai accentuată. Astfel, din analiza rezultatelor cercetării a reieșit că dorința de a rămâne în continuare în sat este mai diminuată la familiile cu navetiști, decît la cele care nu au navetiști, printre membrii lor. De exemplu, în localitatea Nehoiu dintre membrii familiilor fără navetiști, 86,9% declară că doresc să rămînă în sat, iar pentru cealaltă categorie, familii cu navetiști, procentul celor care doresc să rămînă în continuare în sat se reduce la 74,3%.

Dar nu numai latent, ci și efectiv, o parte importantă a migranților definitivî provin din rîndul migranților temporari și a navetiștilor. În condițiile extinderii considerabile a învățămîntului de toate gradele, crește migrația temporară a populației de vîrstă școlară, iar o mare parte a ei, după absolvirea școlii, nu se mai întoarce în sat, devenind astfel populație migrantă definitivă.

Navetismul este astăzi o componentă a progresului socio-economic al satului. Într-o și mai mare măsură, el se definește ca o condiție a funcționării eficiente a sistemului productiv județean, echilibrînd substanțial solicitările și disponibilitățile județelor limitrofe.

Dubla bază economică, ne arată că, muncitorul navetist este însă, desprins doar fizic de sistemul ocupațional tradițional. El își manifestă, în continuare, comportamentul social, în structurile rurale, integrîndu-se numai parțial în sistemul structurilor industrial-urbane.

Acest dublu statut se finalizează pînă la urmă în procesul integrării urbane. Județul Buzău își redistribuie forțele de muncă între ramurile economice de bază și tinde să realizeze un raport rațional între populația rurală și urbană. Implicațiile navetei asupra nivelului de viață sînt mari și complexe, începînd de la posibilitățile de a beneficia de timpul pentru odihnă și activități social-culturale, pînă la modificările de la nivelul grupurilor familiale, în cazul trecerii de la activitățile de tip agrar tradițional în favoarea celor cu caracter mixt (agrar-muncitorești, intelectual-agrar sau pur muncitorești).

În privința disfuncționalităților care pot apare și apar la scara de ansamblu a vieții socio-economice a localităților rurale, acestea obligă la acțiuni corespunzătoare, în direcția problemelor legate de menținerea unei anumite părți a populației în structurile rurale, pe grupe de vîrstă, sexe și profesii, care să satisfacă atît cerințele unei agriculturi intensive, de mare eficiență, cît și armonizarea cererii de forță de muncă cu forța de muncă disponibilă, conform necesităților economice ale localității, aspirațiilor ca și nevoilor populației.

În ceea ce privește criteriile necesare acțiunilor de remediere a acestor implicații negative, acestea se pot fundamenta prin analize concrete și detaliate la nivelul fiecărei localități, în parte, și la nivel județean.