

EL ÉXODO RURAL Y LA CONCENTRACIÓN DE LA ACTIVIDAD ECONÓMICA EN ESPAÑA

En el texto principal se ha vinculado el tardío proceso de desagrarianización de la economía española con la mayor concentración espacial de la población y de la actividad económica que se observa en la actualidad respecto a otros países. El objetivo de este recuadro es presentar detalles sobre esta relación y analizar algunos mecanismos que la justifican¹.

El proceso de desarrollo económico de las naciones se caracteriza por la caída de la demanda relativa de los productos agrícolas en favor de los productos industriales y los servicios. Esta transformación de la estructura económica de los países supone un reto para aquellas regiones cuya actividad principal en las etapas iniciales del desarrollo es la agricultura. En particular, el devenir económico de las regiones agrícolas depende de su capacidad para industrializarse, ya que, si no lo hacen, sus habitantes migrarán hacia aquellas con un sector industrial más dinámico que ofrezcan mejores perspectivas laborales. Siempre se ha considerado que la capacidad de industrialización de las regiones inicialmente agrícolas depende de su convergencia, en términos de productividad, con las más industrializadas. Sin embargo, la evolución de los costes de migración y el comercio interregional pueden ser factores determinantes. Por ejemplo, una reducción de los costes internos de migración y de comercio permite a las regiones más industrializadas atraer a una mayor cantidad de trabajadores y, a la vez, vender sus productos al resto de las regiones, aumentando el grado de concentración espacial de la industria.

En efecto, si bien las diferentes provincias españolas experimentaron un notable proceso de convergencia de sus productividades relativas a partir de mediados del siglo XX, las eminentemente agrícolas no lograron industrializarse y experimentaron flujos migratorios hacia las provincias con mayor peso de la industria. Según la información sobre la productividad media del trabajo en cada sector y provincia desde 1940, se observa que las provincias con mayor crecimiento en la productividad del sector industrial a partir de 1940 fueron precisamente las que presentaban un menor nivel de productividad inicial. Además, este patrón de convergencia también se observa en la agricultura, en los servicios y en la construcción (véase gráfico 1).

Sin embargo, a pesar de esta convergencia de las productividades relativas, las provincias inicialmente más agrícolas sufrieron grandes pérdidas de población en favor de provincias con mayor peso de la industria, sobre todo entre 1950 y 1970. Por ejemplo, Ávila, Jaén, Lugo o Teruel —que en 1940 concentraban más de dos tercios de su empleo en la agricultura— perdieron habitantes, mientras que provincias más industriales, como Barcelona, Madrid, Valencia o Vizcaya —en las que la agricultura representaba menos de un tercio del empleo en 1940—, atrajeron considerables flujos de población (véase gráfico 2). El resultado de este intenso proceso migratorio interprovincial es visible en la actualidad, en la medida en que la mayoría de las provincias inicialmente especializadas en el sector agrícola no han recuperado los niveles registrados en 1940, pese al crecimiento sustancial de la población a nivel nacional.

Estos desarrollos suponen una cierta paradoja a la luz de los modelos tradicionales de cambio estructural. A diferencia de lo observado en el caso español, estos modelos predicen, para unos costes de transporte y de migración fijos, la industrialización de las regiones agrícolas capaces de converger en términos de su productividad relativa. Por ello, para analizar la experiencia española de desarrollo y sus implicaciones en la distribución espacial de la actividad, es fundamental tener en cuenta mecanismos adicionales relacionados con la caída de los costes de comercio y de migración y con la evolución de las productividades sectoriales relativas entre regiones.

Con el objetivo de cuantificar la importancia de los distintos mecanismos que influyen en la dimensión geográfica del desarrollo y en el cambio estructural, se considera un modelo macroeconómico de cambio estructural con migración y comercio interno². En concreto, el modelo plantea una economía compuesta por cuatro sectores de actividad (agricultura, construcción, manufacturas y servicios) y un conjunto de provincias. En cada provincia y sector hay múltiples productores potenciales, pero solo las empresas más productivas sobreviven a la competencia a nivel nacional. Asimismo, los bienes y servicios producidos por los sectores y consumidos por los hogares están sujetos a costes de

1 Este recuadro resume una parte del análisis desarrollado en Budí-Ors y J. Pijoan-Mas (2021), «Migration, Trade, and Structural Change», mimeo.

2 El lector interesado puede consultar los elementos fundamentales de este tipo de modelos en L. Caliendo, M. Dvorkin y F. Parro (2019), «Trade and Labor Market Dynamics: General Equilibrium Analysis of the China Trade Shock», *Econometrica*, 87, pp. 741-835, y en M. Morten y J. Oliveira (2018), *The Effects of Roads on Trade and Migration: Evidence from a Planned Capital City*, NBER Working Paper 22158.

EL ÉXODO RURAL Y LA CONCENTRACIÓN DE LA ACTIVIDAD ECONÓMICA EN ESPAÑA (cont.)

comercio interprovincial heterogéneos entre sectores y provincias. A su vez, los trabajadores pueden escoger migrar a las provincias que ofrecen mejores oportunidades, pero siempre sujetos a los costes de migración y a sus propias preferencias por vivir en determinadas zonas. En este contexto, la distribución de ventajas comparativas entre provincias es clave para el desarrollo de distintos sectores. Así, las provincias con una industria más productiva tenderán a atraer a trabajadores del resto de las provincias para producir bienes y venderlos en todo el país. En cambio, las provincias importadoras de bienes industriales reducirán su producción industrial, concentrándola en el subconjunto de bienes en los que son más productivas. Por consiguiente, el crecimiento de

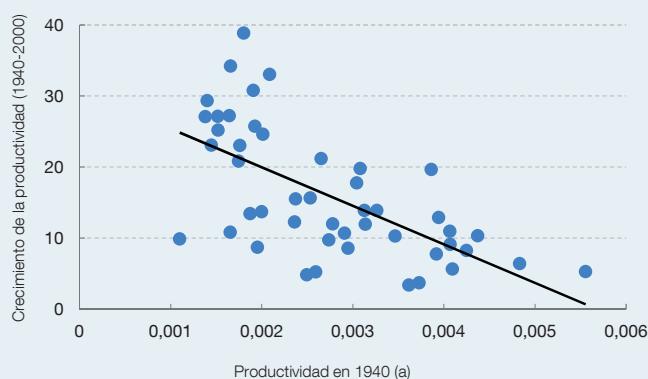
la productividad industrial en las provincias que no se industrializan se debe, en parte, a un efecto de composición. La importancia de este mecanismo será mayor cuanto mayores sean las diferencias de productividad sectorial entre regiones y menores sean los costes de comercio y de migración interprovinciales.

A través de una caída en los costes de migración y de transporte, los mecanismos del modelo permiten racionalizar la paradójica experiencia española de desarrollo, caracterizada por la despoblación de regiones inicialmente agrícolas, asociada al cambio estructural pese a la convergencia en productividades. Esta sería la evolución si la reducción de esos costes fuese más rápida

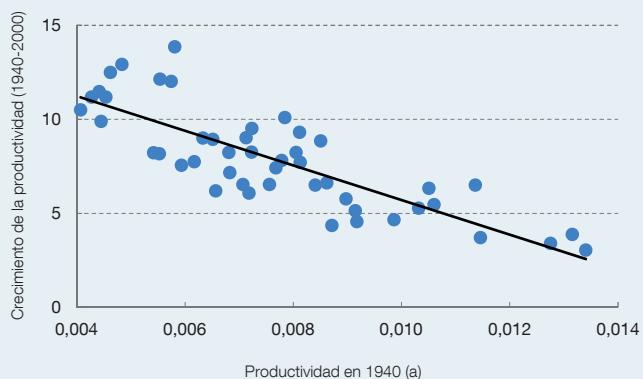
Gráfico 1
LA PRODUCTIVIDAD DE LAS PROVINCIAS ESPAÑOLAS HA CONVERGIDO EN TODOS LOS SECTORES DE ACTIVIDAD

Aquellas provincias que presentaban niveles de productividad más reducidos en 1940 experimentaron mayores crecimientos de la productividad en las décadas posteriores. Este patrón de convergencia se observa en todos los sectores de actividad.

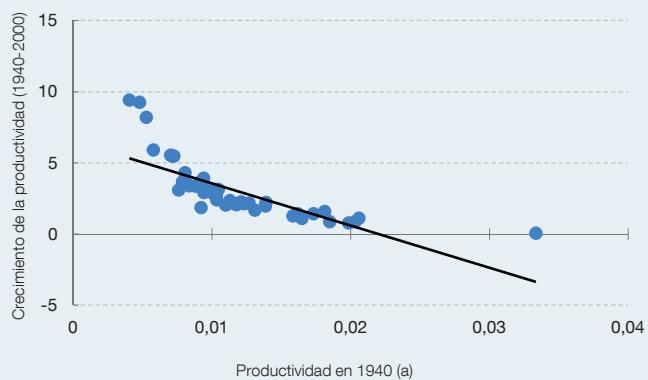
1 AGRICULTURA



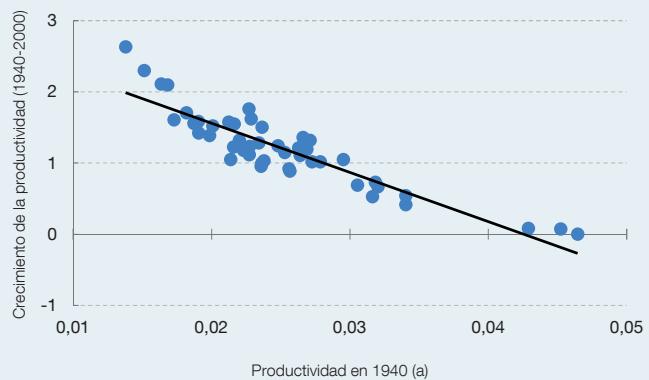
2 INDUSTRIA



3 CONSTRUCCIÓN



4 SERVICIOS



FUENTES: Instituto Nacional de Estadística y [Fundación BBVA](#).

a La productividad en 1940 se refiere a millones de pesetas por trabajador.

EL ÉXODO RURAL Y LA CONCENTRACIÓN DE LA ACTIVIDAD ECONÓMICA EN ESPAÑA (cont.)

que la convergencia en productividades de las provincias menos desarrolladas. Si bien no existe una fuente de información que permita cuantificar de forma precisa la disminución de los costes de transporte en España, cabe mencionar algunas cifras puntuales que apuntan a un descenso muy significativo en los años del éxodo rural. Por ejemplo, la aparición del Seat 600 en la década de los cincuenta supuso la generalización del uso del automóvil, de manera que entre 1950 y 1960 el número de turismos se triplicó, el de camiones se duplicó y el de autobuses creció un 50 %. Con el objetivo de hacer frente al inusitado aumento de los desplazamientos, se pusieron en marcha proyectos de modernización y ampliación de la red de carreteras, como el Plan de Modernización de las Carreteras de 1962 o el Plan REDIA de 1965. De acuerdo con la información del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana³, la red nacional de carreteras pasó de 139.212 kilómetros en 1970 a 155.675 kilómetros a finales de la década de los ochenta. Nótese que este aumento del 12 % en dos décadas no tiene en cuenta la mejora de la calidad y de la anchura de las carreteras, y contrasta con el aumento del 1 % observado en las dos últimas décadas.

En efecto, el descenso de los costes de transporte de mercancías y de los costes de migración permite la concentración de empleo industrial en unas pocas regiones líderes, que exportan sus productos a las regiones agrícolas a pesar del crecimiento relativo de la productividad industrial en estas últimas. En cambio, debido a su naturaleza menos comercializable, los servicios o la construcción no se concentran en determinadas zonas del territorio con la misma intensidad. Como resultado, el patrón de cambio estructural en las regiones inicialmente agrícolas exhibe una caída del empleo en agricultura, que se reasigna a la producción de servicios o a la construcción en la misma provincia o a la producción de manufacturas en otras regiones, pero no a una industria local. Por su parte, las regiones industriales, con poco empleo en agricultura en 1940, aumentaron su empleo en manufacturas y su tamaño poblacional gracias a la llegada de los trabajadores agrícolas de otras regiones.

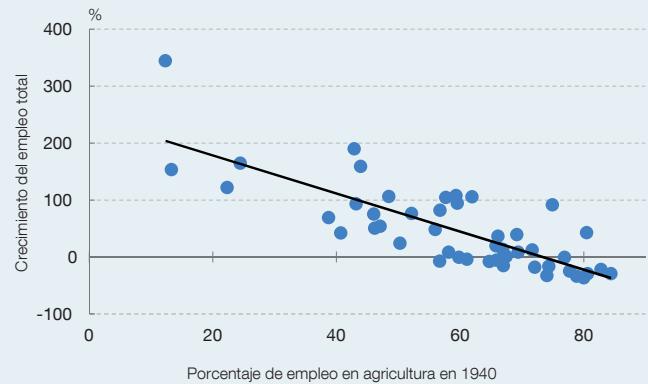
A modo de ilustración, este patrón se observa de forma muy marcada en dos provincias representativas de cada grupo: Jaén y Vizcaya (véase gráfico 3). Entre 1940 y

Gráfico 2

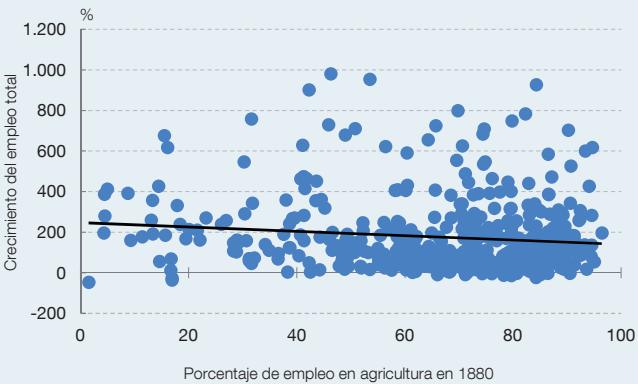
EL EMPLEO TOTAL SE REDUJO DE FORMA SIGNIFICATIVA EN AQUELLAS PROVINCIAS CON MAYOR PESO DE LA AGRICULTURA EN 1940

Las provincias que presentaban un mayor peso del empleo en agricultura en 1940 fueron las que perdieron empleo en las décadas posteriores. Asimismo, las provincias en las que el trabajo agrícola tenía menos peso en 1940 experimentaron aumentos significativos de su empleo total a partir de entonces. Sin embargo, este patrón no se observa en Estados Unidos, cuyo proceso de cambio estructural se inició en 1880.

1 VARIACIÓN DEL EMPLEO TOTAL Y PESO INICIAL DEL EMPLEO AGRÍCOLA EN LAS PROVINCIAS ESPAÑOLAS (1940-2001)



2 VARIACIÓN DEL EMPLEO TOTAL Y PESO INICIAL DEL EMPLEO AGRÍCOLA EN LAS REGIONES DE ESTADOS UNIDOS (1880-1940)



FUENTES: Instituto Nacional de Estadística, Fundación BBVA y US Census.

3 Véase Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, *Catálogo y evolución de la red de carreteras*.

Recuadro 4.2

EL ÉXODO RURAL Y LA CONCENTRACIÓN DE LA ACTIVIDAD ECONÓMICA EN ESPAÑA (cont.)

1980, Jaén pierde 100.000 empleos en la agricultura. Sin embargo, a diferencia del patrón clásico de cambio estructural, no se aprecia ningún crecimiento del empleo provincial en la industria o en la construcción, y solo un leve aumento en el sector servicios. Los 100.000 trabajadores expulsados del campo no encuentran nuevos trabajos en Jaén, sino que migran a otras provincias. En cambio, Vizcaya genera 80.000 empleos en la industria y 100.000 en los servicios a lo largo del mismo período (1940-1980). Parte de estos trabajadores podrían proceder de la agricultura de Vizcaya, que pierde 30.000 empleos, pero el resto viene de otras provincias. Como resultado, Jaén pierde el 40 % de su empleo inicial, mientras que Vizcaya más que duplica su tamaño, en un proceso de migración interprovincial e intersectorial.

Finalmente, cabe destacar que estos patrones de desarrollo de la economía española contrastan con los de otros países. Por ejemplo, la evidencia disponible

para Estados Unidos muestra que las regiones inicialmente agrícolas sí consiguieron, en líneas generales, industrializarse y crecer en términos de población⁴. En concreto, la relación entre la proporción inicial de empleo agrícola y el crecimiento del empleo regional es muy débil en el caso de este país entre 1880 y 1940, período en el que tuvo lugar su transformación estructural (véase gráfico 2). Una explicación plausible, basada en la teoría descrita en este recuadro, es el hecho de que los costes de transporte/comercio y de las migraciones internas a finales del siglo XIX eran inasumibles para la mayoría de los agentes económicos, lo que dio lugar a que cada región, incluidas las inicialmente agrícolas, tuviera que desarrollar su propio sector industrial. Por lo tanto, se concluye que la magnitud de las barreras al comercio y de las migraciones internas en las primeras etapas de la industrialización es un destacado determinante del grado de concentración espacial de la actividad económica de un país.

Gráfico 3

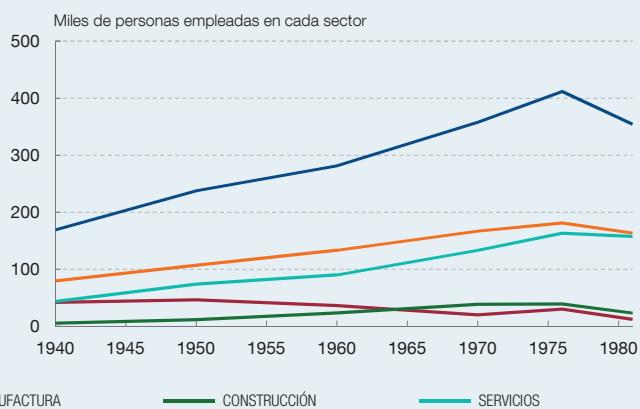
LAS CONSECUENCIAS DE LAS MIGRACIONES ENTRE PROVINCIAS EN EL EMPLEO DE LOS DIFERENTES SECTORES EN LOS CASOS DE JAÉN Y VIZCAYA

Jaén, una provincia eminentemente agrícola en 1940, experimentó una caída significativa en el empleo total debido a la pérdida de empleo agrícola, que no se vio acompañada de un aumento del empleo en otros sectores productivos. Vizcaya, una provincia eminentemente industrial en 1940, experimentó un aumento significativo de su empleo total debido al crecimiento del empleo en industria y servicios, pese a la pérdida de dinamismo del empleo agrícola.

1 EL EMPLEO SECTORIAL EN JAÉN



2 EL EMPLEO SECTORIAL EN VIZCAYA



FUENTES: Instituto Nacional de Estadística y Fundación BBVA.

4 Véase F. Eckert y M. Peters (2018), «Spatial structural change», *mimeo*.