

LA MIRADA EXTERIOR DE LA ECONOMÍA LEONESA

(De Estrabón a Mr. Bennetts)

Roberto ESCUDERO

Javier GARCIA-PRIETO

Economistas

Hace, ahora, diez años los autores de la presente comunicación publicaron un voluminoso texto denominado "Viajes y viajeros por tierras de León" (1). El libro recoge el relato de veinte viajeros cuyo testimonio cubre el período comprendido entre 1494 y 1966. La intención era puramente recopilatoria y sin otra pretensión que la de ordenar una serie tan numerosa como heterogénea de testimonios relativos a la provincia de León.

El esfuerzo permitió detectar que la yuxtaposición de los testimonios elegidos constituía una secuencia dinámica que, en su conjunto, proveía una visión nueva sobre la evolución de muchos de los aspectos socioeconómicos y culturales de la provincia. Ello nos motivó a preguntarnos si los textos de los viajeros podían constituir una fuente de información útil para el conocimiento de alguno de los más importantes procesos de cambio social y económico experimentados en esta provincia.

La respuesta a esta cuestión exige clarificar previamente algunas consideraciones conceptuales y metodológicas. Lo primero que debe plantearse es quienes son los viajeros. Bajo este epígrafe la abundante literatura europea sobre la materia comprende un conjunto infinitamente dispar de personajes que, además del hecho incuestionable de haber viajado, presentan una serie de rasgos selectivos.

(1) ESCUDERO, R. y GARCIA-PRIETO, J. Viajes y Viajeros por Tierras de León. Ed. Rigel. Oviedo 1984.

Paradójicamente, para la literatura especializada, no todo el que viaja es viajero. Para alcanzar esta condición es preciso reunir algunos requisitos especiales.

En primer lugar, está la necesidad ineludible de escribir. Los viajeros, para ser conceptuados como tales, tienen que legar el testimonio escrito de su viaje y ello comporta un ejercicio previo de reflexión. Escribir es pensar y los viajeros son, por tanto, racionalizadores, sistematizadores y ordenadores de la realidad que captan. El viajero, por consiguiente, está realizando una labor de catalogación que implica de por sí un intento consciente de aproximación a la interpretación racional de la realidad.

En segundo lugar, está la capacidad de observar y, ligada a ella, la de sorprenderse. El viajero transita por una realidad cultural distinta a la suya y ello le confiere la posibilidad de captar contrastes que frecuentemente pasan desapercibidos para quienes viven inmersos en la cotidianidad. Por ello, el viajero está en una posición privilegiada para objetivar sus percepciones y éste es, justamente, el otro elemento consustancial al conocimiento científico.

Ambas cuestiones, objetividad y capacidad de reflexión, confieren a los textos de los viajeros un especial interés para el investigador. De ahí, precisamente, el hecho de que entre la infinita multitud de los que viajan, la condición de viajero constituya una excepción.

Pero claro está, los viajeros forman un grupo extraordinariamente heterogéneo. Les diferencia, en primer lugar, su propia condición personal. Son individuos con diferentes talentos, procedentes de diferentes culturas y con distintos centros de interés. La mirada de los viajeros se detiene en aquello que con más fuerza llama su atención de acuerdo con sus propias preferencias. De ahí que, frecuentemente, el poder de captación que, en León, tiene su patrimonio monumental y la espectacularidad de su paisaje obligue a

numerosos viajeros a concentrar una gran parte de su esfuerzo en torno a la Catedral, San Isidoro, las murallas o los paisajes del Norte de la provincia. Hay una capacidad de seducción en estos temas tópicos que, frecuentemente, dificulta que los ojos del viajeros se dirijan hacia ese otro tipo de realidades que interesa a los economistas. Además León, no en vano, está situada sobre el Camino de Santiago y un flujo muy importante de quienes viajan por él son, hace siglo como hoy, peregrinos jacobeos que recorren la provincia con el pensamiento puesto en temas a veces muy distantes de la realidad cotidiana.

También el propio objeto del viaje constituye un factor esencial de diferenciación. Los elementos que motivan el viaje imprimen necesariamente un sello específico a cada relato. En la nómina de los viajeros por León hay clérigos, militares, diplomáticos, políticos ilustrados, intelectuales y últimamente algunos economistas. Se trata, por lo general, de personas que viajan con un objetivo perfectamente definido y, muchas veces, con una misión profesional. Son, por consiguiente, en buena medida testigos de oficio, gentes que observan y anotan con una finalidad precisa y, por lo tanto, también con precisión. En general, en estos observadores excepcionales, hay un esfuerzo evidente de rigor y objetividad. Basta citar, por vía de ejemplo, las indagaciones que muchos de ellos realizan sobre la población de las diferentes ciudades y el interés que demuestran por contrastar las informaciones que obtienen sobre esta materia.

Finalmente, el tiempo actúa como ineludible elemento de diferenciación. Cada viajero se debe a su época y cada relato es el testimonio de un instante en la historia provincial. Es, justamente, la acumulación de cortes en el tiempo lo que permite construir una visión global sobre la evolución de determinados aspectos de la economía leonesa.

En síntesis, las aportaciones de los viajeros, entendidos éstos en el sentido restrictivo en que aquí se usa el término, constituyen una fuente excelente de conocimiento para ampliar la investigación sobre esa historia económica local en la que tan activamente se viene

trabajando desde hace años. El estudio de la profesora M^a José Alvarez Arza (2), sobre la economía andaluza vista a través de los viajeros, constituye una buena prueba de la viabilidad de este intento.

Aunque los textos de los viajeros constituyen, sin duda, el material más abundante e interesante a los efectos que aquí nos ocupan, la mirada exterior de la economía leonesa no debe prescindir de las aportaciones de quienes, reuniendo las características necesarios de objetividad y rigor analítico, difícilmente pueden, sin embargo, ser catalogados como viajeros. Es decir, la mirada exterior no es solo la de los viajeros.

Sobre la provincia de León han mirado gentes que nunca han estado físicamente en ella y también personas que habiendo estado en ella con la finalidad de conocerla y, precisamente de conocerla como economistas, difícilmente pasarán a engrosar los catálogos de libros de viajes. Así, por ejemplo, el relato firmado por Estrabón aunque participa, incluso formalmente, de muchos de los rasgos de un libro de viajes está escrito por un historiador griego que nunca estuvo en España pero que, sin embargo, ha sabido recoger de forma magistral, depurándolos, los relatos de los exploradores que hace 2.000 años recorrieron las costas de un país todavía remoto.

Contrariamente Mr. Fred Bennetts, el último espectador exterior del que se conoce un testimonio escrito sobre la economía leonesa, no es sino un consultor independiente comisionado, en 1993, por la Unión Europea con la finalidad expresa de redactar un informe sobre las posibilidades de desarrollo tecnológico e industrial de la provincia. Aunque existe absoluta certeza de que Mr. Bennetts se desplazó a León en cumplimiento de la misión encomendada y ha documentado sus observaciones sobre algunos aspectos de la economía leonesa, no es probable que, en función de ambas circunstancias, acabe apareciendo en los catálogos de libros de viajes.

(2) ALVAREZ ARZA, M. J. La economía andaluza vista por los viajeros del siglo XIX. Ed.UNED. Madrid. 1986

Definidos ya los protagonistas de la mirada exterior, la siguiente cuestión a considerar es la relativa al contenido de dicha mirada. ¿En qué se fijan esos espectadores que nos observan desde el exterior?. Aquí hay que decir que cuanto más antiguos son los testimonios tanto más esporádicas y ocasionales son las alusiones de carácter económico. Este es el caso, por ejemplo, de los comentarios que contiene el Códice Calixtino atribuido, en parte, al clérigo francés *Americ Picaud* cuando dice refiriéndose a León "... esta tierra está llena de tesoros, abunda en oro y plata, telas y fortísimos caballos y es fértil en pan, vino, carne, pescado, leche y miel ...". Es la misma tierra en la que en el siglo II antes de Cristo ya se comerciaba, como dice *Estrabón*, usando pequeñas láminas de plata recortada y también la misma tierra cuya capital, según señala en 1501, *Antonio de Laing* "... es bellísima y bastante grande y bastante mercantil". Valoraciones todas ellas que no desmienten, sino que complementan, las observaciones que sobre León vierte el príncipe polaco *Jacob Sobieski* cuando en 1611 visita la provincia. El reino de León es - dice - "... un país extraordinariamente árido e improductivo, cubierto de montañas y rocas y muy triste para los que atraviesan sus desolados paisajes". Todo ello, por contradictorio que parezca, es cierto a la vez, porque León presenta contrastes como estos y aún más acusados.

Gradualmente, los contenidos económicos de los observadores exteriores se van haciendo más amplios y más sistemáticos pero solo, a partir del pensamiento ilustrado, es posible encontrar comentarios con una preocupación económica claramente definida. No puede ser de otra manera puesto que la adopción de una perspectiva estrictamente económica difícilmente puede exigirse a quienes escriben siglos antes de que la propia Economía haya podido surgir como una disciplina científica. Por eso, solo a partir del Siglo de las Luces, los viajeros comienzan a contar con elementos interpretativos y herramientas conceptuales adecuadas al análisis económico. Por ejemplo, *Joseph Townsed*, que viaja por León en 1780 no es solo un clérigo británico interesado en las transformaciones sociales de la

Revolución Industrial, es sobre todo el pensador a quien, primero Marx y, después, Schumpeter reconocen como precursor de la Teoría de la Población de Malthus. Las observaciones y comentarios que este visitante nos ha dejado sobre su recorrido por Babia o sobre el hospicio de León tienen, se compartan o no, una profundidad analítica que difícilmente puede exigirse a los observadores de etapas anteriores.

Es, a partir de la segunda mitad del siglo XVIII, cuando los autores de la mirada exterior pasan de describir la realidad de la provincia a interpretarla e incluso a proponer abiertamente fórmulas y soluciones. Comienzan a llegar a León reformadores sociales que recomiendan actuaciones concretas de política económica, alguna de las cuales, andando el tiempo, se han revelado de decisiva importancia para la provincia.

Esta es, por ejemplo, la actitud típica de Antonio Ponz. Sus observaciones sobre la industria textil de León en 1774 son bien elocuentes. "Esta industria - dice - merecía fomentarse mucho aquí: la que hay en el día está repartida entre los vecinos del pueblo y consiste en ciento y sesenta telares corrientes la mayor parte del año ..." y añade "... es la lástima que decaiga una manufactura de tanta importancia y utilidad para este país como la de hilos de varias suertes " y, a renglón seguido propone con una lógica ingenua pero irreprochable: "... si la sociedad recientemente establecida en León toma aumento podría dárselo muy grande a muchas manufacturas y contribuir por este medio a que crezca y viva cómodamente el pueblo".

Más ambicioso desde luego eran las expectativas existentes en 1855 cuando Gómez de Salazar cree posible desarrollar en la provincia una industria carbono-ferrífera que "daría ocupación a 30.000 hombres y a cuatro mil bestias de tiro generando un valor de 125 millones de reales al año". Como luego ser verá, este proyecto que llegará a ser recurrente y casi obsesivo en la provincia de León no se pudo o no se supo materializar pero nadie duda de la importancia que uno de sus componentes - la minería del carbón - ha acabado por tener en la

economía leonesa. Un viajero tan extraordinario como es Unamuno deja, en su viaje a León en 1920, un insólito testimonio sobre este tema: "... las calles se han modernizado y se modernizan y aun continuarán más pues la riqueza minera de la provincia acabará por hacer de la capital un gran centro mercantil y aun de recreo".

Pero, sin duda, la cuestión más interesante, la que de verdad permitiría ensamblar el ingente número de páginas escrito por los observadores de la mirada exterior es la de si existe un hilo conductor, un argumento central, capaz de dar coherencia a sus aportaciones. En realidad, no resulta fácil identificar un elemento coordinador de esta naturaleza en medio de observaciones tan distantes en el tiempo, tan heterogéneas en su contenido y tan diferentes en sus perspectivas culturales.

Los textos disponibles constituyen un interesantísimo material para conocer la evolución de las ciudades, de los comportamientos sociales, de los caminos, de los cultivos, de las actividades industriales y de las posadas pero, quizás, sea más fácil enriquecer monografías que escribir, a partir de tal acumulación de datos y observaciones, un solo libro.

Y sin embargo, la lectura apasionante de ese larguísimo número de páginas sí que sugiere, al final, la existencia de algunas ideas permanentes que dotan de unidad al conjunto del material disponible. A partir de las mismas, es posible construir un esquema interpretativo muy simple que, en definitiva, se reduce a la paradoja de que una tierra tan llena de posibilidades e iniciativas tenga que acabar tan a menudo descolgada de todas sus mejores oportunidades. Quienes observan la economía leonesa con el distanciamiento de la mirada exterior, parecen transmitir la idea de que las cosas comienzan a pasar en León cuando fuera llevan mucho tiempo sucediendo. Es, en definitiva, la constatación de un permanente decalaje, de un esfuerzo de crecimiento y cambio que, por unas u otras razones, no acaba de alcanzar la velocidad necesaria para eliminar la distancia que separa a la

provincia de ese otro ámbito exterior desde donde miran, con interés y sorpresa, nuestros inquietantes testigos.

Cuando Richard Ford visitó la ciudad de León, en 1832, encontró una opinión pública alborotada. Su relato da testimonio de la posibilidad de realizar un ferrocarril hasta Oviedo y Avilés e incluso hasta Madrid por Valladolid. Es un momento de euforia en el que las expectativas leonesas están desbordándose hacia el futuro. El 8 de Noviembre de 1844, Ricardo Keiley, un hombre de negocios británico, elevará al Ministerio de la Gobernación la idea de acometer una línea de doble carril desde el puerto de Avilés hasta Madrid, pasando por León. Apenas un año antes, José M^a Roca había suscrito una propuesta para ejecutar el que sería el primer carril de hierro de España entre Barcelona y Mataró.

Más de 40 años después se inauguraba el túnel de la Perruca. Con ello, se superaba el gran obstáculo del puerto de Pajares permitiendo la integración de los mercados leoneses y asturianos. La interrupción, durante decenios, de la línea del Norte en las cimas de la Cordillera Cantábrica y, la del Oeste, en los Montes de León determinaron el aislamiento de la economía leonesa, retardando de forma irreparable su incorporación a los procesos de industrialización que se estaban generando en otros puntos de España.

Muchos años después, avanzada ya la década de los 60 del presente siglo, se propuso, en León, la adaptación de su base aérea como aeropuerto civil. Hoy, más de 30 años después, las instituciones públicas continúan avanzando en la realización del proyecto sin que se haya puesto todavía la primera piedra.

Sesenta años después de que Jovellanos, uno de los más relevantes viajeros de la Ilustración, elevara a Carlos III su famoso informe sobre la carretera que uniría León y Asturias todavía se esperaba la terminación de la misma, a pesar de que el texto del ilustre asturiano consideraba este proyecto como uno de los más importantes y necesarios del reino, con muchos beneficios - decía -

para " ... el comercio de granos, vinos y lanas que se recibirían desde Castilla a un precio más barato a la vez que Asturias vería favorecido el consumo de sus pescados, de sus manufacturas de hierro, del azabache, de la loza y de los curtidos".

En 1994, además de esta mítica carretera de Pajares existe la autopista León-Gijón, a través del valle del Duerna pero, sin embargo, la provincia continúa siendo una de las pocas de España que carece todavía de autovías que garanticen su enlace con Madrid y con las grandes salidas hacia Europa. Los efectos de bloqueo que el permanente retraso en la adecuación y modernización de la red de comunicaciones han tenido sobre la provincia no pueden en modo alguno minimizarse.

Otro ejemplo que ilustra esa reiterada pérdida de oportunidades tan característica de León es el de los frustrados esfuerzos por levantar, a partir de los formidables recursos de la provincia de carbón y hierro, ese complejo siderúrgico integral que tantas esperanzas concitó entre los leoneses. En 1791 Jovellanos se dirige desde Astorga hacia El Bierzo. Se detiene un momento en el puerto del Manzanal y, desde allí, recoge un breve testimonio sobre el estado de ruina en que se encuentran las herrerías levantadas, años antes, por Carlos Le Maur. Es la constatación del fracaso de un fabuloso proyecto como era el de utilizar las técnicas de las viejas herrerías bercianas para desarrollar la oferta de productos metálicos con destino al mercado nacional.

El precedente tendrá aventajados seguidores. En 1844 se crea en Sabero el primer alto horno de España que apenas estará en actividad veinte años. En 1914, Julio de Lazúrtegui en su informe "Una nueva Vizcaya corregida y aumentada en el Noroeste de España", comparaba las posibilidades de desarrollo industrial de El Bierzo con las del País Vasco, e incluso con las de las regiones más industrializadas de Europa. También en 1925 Luis Bello, en el relato de su viaje a Laciana, se adelantaba en casi 70 años al actual proyecto de crear una planta de tratamiento de carbón en Bembibre al reclamar para la fundación Sierra-Pambley " ... la gloria de iniciar en España la

industria de muchas sustancias químicas derivadas del carbón". Finalmente, Severo Gómez Núñez, en 1928 decía - refiriéndose al Bierzo - " ... es difícil que haya otro país que posea, en corto plazo, tal consorcio de elementos para la moderna industria".

Sin embargo, en la década de los 60 León había pedido definitivamente la oportunidad de convertirse, a partir de sus recursos de carbón, hierro y energía eléctrica en uno de los enclaves industriales más relevantes de Europa. La tecnocracia de la época había forzado ya una opción minero-siderúrgica en favor de Asturias no obstante los elevados costes de oportunidad derivados de la utilización de recursos de importación y del desarrollo de la compleja estructura portuaria de Avilés.

La mirada exterior de nuestra economía permite constatar cómo, una y otra vez, el tiempo corre en contra de los intereses provinciales. Cómo la economía provincial se organiza en torno a modelos parcialmente agotados. No es difícil comprobar como el pleno desarrollo de los regadíos, cuya necesidad recogen viajeros tan importantes como Ponz y Jovellanos que, hace 50 años hubiera evitado el desarraigo de miles y miles de leoneses, acabará coincidiendo, al menos en parte, con una situación generalizada de excedentes agrarios que obligará a un profundo replanteamiento de su utilidad en el futuro.

Paulatinamente, quizás con demasiada lentitud, se ha ido abriendo paso la idea de que el problema fundamental de León consiste en llegar a tiempo. En conectar la economía de la provincia con las fórmulas de desarrollo actualmente vigentes en las áreas de crecimiento más dinámicas y desarrolladas.

A finales de la década de los 60, un equipo de expertos franceses diagnosticaban, justamente, la excesiva dimensión relativa del sector agrario como uno de los problemas estructurales más graves de la provincia. Una vez más la mirada exterior advertía que el modelo económico provincial había sido rebasado. Mientras la provincia se

complacia en la expansión del sector agrario el país, en su conjunto, se hallaba ya plenamente inmerso en un vigoroso proceso de industrialización.

A partir de ahí, las prioridades provinciales se concentrarán en la articulación de un proceso de desarrollo industrial para el que se crean multitud de polígonos, se promueven incentivos institucionales y se intenta canalizar el esfuerzo inversor hacia la implantación de iniciativas industriales. Sin embargo, el mundo exterior ha cambiado todavía más deprisa. La economía se ha globalizado y se ha producido un proceso acelerado de desplazamiento de las actividades que estuvieron en la base del desarrollo de los viejos países industrializados hacia nuevas áreas emergentes. Ha cambiado, por tanto, el mapa de las ventajas comparativas. Sectores tan importantes como la industria textil, el automóvil, la construcción naval y la siderurgia se están desplazando, en gran parte, hacia otras zonas del mundo.

A la vieja Europa y, por consiguiente, a la provincia de León le quedan para competir básicamente aquellas actividades más ricas en conocimiento. De esto justamente advierte Mr. Bennetts, breve viajero en León, cuando señala la necesidad de evolucionar rápidamente hacia un modelo basado en el desarrollo de sectores vinculados a las nuevas tecnologías.

La persistente mirada exterior quizás cause desasosiego pero no cabe duda que es una mirada inteligente y que nuestros curiosos observadores saben detectar los problemas, aportan descripciones precisas de nuestra sociedad, formulan diagnósticos interesantes, proponen soluciones valiosas y, frecuentemente, pronostican con acierto. Por ello, sus textos deben ser acreedores de un correlativo esfuerzo de atención al que estos comunicantes creen estar dando cumplimiento, a través del presente trabajo, que no es sino una breve aproximación a otra investigación más amplia que, si nada lo impide, aparecerá próximamente.