

CIUDAD Y TERRITORIO

ESTUDIOS TERRITORIALES

ISSN(P): 1133-4762; ISSN(E): 2659-3254

Vol. LIV, Nº 213, otoño 2022

Págs. 521-544

<https://doi.org/10.37230/CyTET.2022.213.1>

CC BY-NC-ND



La red urbana europea en el auge de Occidente

Esteban VIDAL-PÉREZ

Doctor en Ciencias Políticas. Universidad del País Vasco

Resumen: Este artículo pretende analizar cómo la red urbana europea influyó en el ascenso de Occidente. El artículo comienza examinando las principales aportaciones al debate de las causas de la dominación occidental en el mundo. Después de esto aborda el punto de vista geopolítico para analizar cómo las condiciones espaciales urbanas de la temprana edad moderna influyeron en las principales potencias europeas, y cómo esto les permitió liderar la expansión de Occidente. Para ello el artículo explora la génesis de la red urbana y su entorno geográfico. También aborda cómo las ciudades europeas mantuvieron la riqueza dispersa en el continente y limitaron el poder de los Estados. Como consecuencia de esto la red urbana contribuyó a preservar la fragmentación geopolítica, además de impulsar el desarrollo cultural gracias a la aparición de universidades en todo el continente. Estos factores mantuvieron un entorno competitivo y llevaron a los Estados europeos a desarrollar armamentos más avanzados y a fortalecer su poder militar, lo que les permitió derrotar a sus rivales no occidentales.

Palabras clave: Geopolítica; Urbanización; Red fluvial; Civilización occidental.

The European urban network in the rise of the West

Abstract: This article aims to analyze how the European urban network influenced the rise of the West. In this regard, the paper starts examining the main contributions to the debate of the causes of Western domination in the world. Next, it discusses the geopolitical standpoint to analyze how the urban spatial conditions in the early modern period influenced the main European powers and how this allowed

Recibido: 18.09.2021; Revisado: 05.04.2022

Correo electrónico: esteban.vidal@ik.me;

Nº ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1877-1669>

El autor agradece los comentarios y sugerencias realizados por los evaluadores anónimos, que han contribuido a mejorar y enriquecer el manuscrito original.

them to lead the expansion of the West. In order to do this task, the article explores the genesis of the urban network and its geographical setting. It also addresses how European cities kept the wealth dispersed in the continent and limited States' power. As a result, the urban network contributed to preserving geopolitical fragmentation, besides boosting cultural development thanks to the emergence of universities across the continent. These factors maintained a competitive environment and led the European States to develop more advanced armaments and strengthen their military power, which allowed them to defeat non-Western rivals.

Keywords: Geopolitics; Urbanization; River network; Western civilization.

1. Introducción

El auge de Occidente es el proceso histórico en el que las principales potencias europeas del s. XV en adelante extendieron su control a lo largo del planeta, derrotando para ello a aquellas otras potencias no occidentales que encontraron a su paso. Esto hace que sea un acontecimiento fundamental en el corazón mismo de la historia moderna. El presente no es explicable sin comprender las causas que hicieron posible que la civilización occidental se alzase con la supremacía mundial. Esto explica el interés que ha despertado este tema entre un importante número de académicos, especialmente a partir del trabajo seminal de McNEILL (1963). A raíz de esto se ha producido un intenso debate que ha originado una gran variedad de investigaciones que reflejan diferentes puntos de vista tanto teóricos como disciplinares (DALY, 2015).

La gran cantidad de bibliografía que existe sobre esta cuestión refleja los grandes desacuerdos que han generado las distintas explicaciones que existen. Las perspectivas culturales han incidido en las ideas, creencias, valores, actitudes, etc., como factores causales del auge de Occidente (DAWSON, 1950; LANDES, 1998; FERGUSON, 2012). Otros autores subrayan el papel de determinadas instituciones (NORTH & THOMAS, 1973; WEAVER, 2006; ACEMOGLU & ROBINSON, 2015), mientras que otros enfatizan el papel de la tecnología (WHITE, 1962; ROBERTS, 1956; CIPOLLA, 1965; HEADRICK, 1981; McNEILL, 1982). No son menos reseñables las perspectivas basadas en el intercambio cultural entre diferentes civilizaciones (McNEILL, 1963; HODGSON, 1993). También hay que añadir los enfoques marxistas de la teoría de la dependencia, del sistema-mundo y del imperialismo (FRANK, 1970; WALLERSTEIN, 2000; LENIN, 1974). En un lugar no menos importante están las investigaciones basadas en la teoría de la divergencia que recientemente han ganado popularidad en la academia, y que niegan cualquier singularidad de Occidente al haber tomado prestados de

Oriente todos los avances que le condujeron a la supremacía mundial (GOODY, 1996; POMERANZ, 2000; HOBSON, 2003; ANDRADE, 2016).

También están las aproximaciones que no encajan en ninguna categoría concreta de las antes señaladas. Esto es lo que ocurre con HALL (1985) al subrayar las condiciones de libertad relativa de Europa occidental, lo que produjo el Estado liberal que condujo a Occidente a hacerse con la hegemonía mundial. También encontramos a CROSBY (1986) y su teoría del imperialismo ecológico, a MIELANTS (2008) y su análisis de la relación entre el Estado y el comercio en Europa, el análisis global de la historia de DALY (2014), o la perspectiva de ABU-LUGHOD (1989) que combina la explicación del modelo del sistema-mundo con el boom económico de Asia.

Otras perspectivas menos conocidas, pero con un reseñable valor, son las de carácter contraintuitivo que centran la atención en las razones por las que China, a diferencia de Occidente, no se alzó con la supremacía mundial. Estas perspectivas incluyen puntos de vista tecnológicos (NEEDHAM, 1969), sociopolíticos (QIAN, 1985), culturales (BODDE, 1991), científicos (SIVIN, 1982), institucionales (HUFF, 1993), imperialistas (SARDAR, 1977), económicos (ELVIN, 1973), y geográficos (DENG, 1999; LANG, 1997). En esta categoría entran algunos autores que pertenecen al mismo tiempo a otras corrientes interpretativas (FRANK, 1998; WALLERSTEIN, 1974; LANDES, 1998; POMERANZ, 2000).

Finalmente, hay que referirse a las explicaciones geográficas. En este caso la atención es centrada en la influencia del medio geográfico en el proceso de expansión y conquista de las potencias europeas. Normalmente este tipo de perspectiva destaca las condiciones geográficas concretas en las que la civilización occidental apareció, hasta el punto de que con frecuencia estos estudios hacen del medio geográfico la única variable explicativa de este fenómeno. Este planteamiento geodeterminista se detecta en autores como MONTESQUIEU (2012) e incluso HEGEL (1956). Se trata, en definitiva, de análisis

de tipo geohistórico que relacionan de manera unidireccional y determinista un proceso histórico, como es el auge de la civilización occidental, con el medio geográfico que lo produce.

Entre los autores contemporáneos que se hacen eco de algunos planteamientos geodeterministas encontramos a DIAMOND (2009), quien aborda las diferencias en las condiciones geográficas de partida de las distintas sociedades, lo que explica en última instancia la preeminencia de Occidente. Cabe añadir que el análisis de DIAMOND tiene un cariz muy contraintuitivo en la medida en que dirige su atención a casos de sociedades que fracasaron, y que no alcanzaron una posición dominante a nivel mundial. Esto contrasta con el punto de vista de COSANDEY (1997) al considerar que las características específicas de la geografía de Europa occidental crearon unas condiciones favorables para el comercio, la aparición de un sistema de Estados y el desarrollo tecnológico que condujo a Occidente a la supremacía mundial. Sin embargo, en el caso de MORRISON (2016) la interpretación geográfica que desarrolla presenta un análisis distinto en el que es establecida una relación entre el medio geográfico, la presión demográfica sobre los recursos disponibles, y el desarrollo social. A partir de la interacción de estos factores es explicado el triunfo de Occidente frente a otras civilizaciones. Mientras que JONES (1982), por su parte, subraya la importancia de la posición geográfica de Europa al estar alejada de las zonas en las que se producían importantes catástrofes naturales o donde eran habituales las invasiones de los pueblos nómadas. Según JONES esto es lo que explica los grandes logros que hicieron posible la dominación occidental a nivel mundial, pues las sociedades occidentales dispusieron de unas condiciones sociales más favorables y más tranquilas que las de otros lugares.

La bibliografía revisada no refleja ninguna explicación geopolítica propiamente dicha, y los estudios que hacen un repaso extensivo de las principales aportaciones hechas hasta la fecha tampoco dejan constancia de que exista ninguna teoría geopolítica al respecto (DALY, 2015; VIDAL, 2020, pp. 5-33), mientras que las aproximaciones geográficas examinadas se centran en diferentes aspectos de la geografía física, y no analizan de forma específica el papel de las ciudades en el auge de Occidente. En esta investigación, que no niega la relevancia de los aspectos físicos del medio geográfico, se busca analizar el papel que las ciudades desempeñaron en este proceso desde una perspectiva geopolítica. Por tanto, la pregunta que este

estudio pretende responder es ¿cómo influyó la red urbana europea en el auge de Occidente?

A continuación, hacemos algunas aclaraciones sobre el significado de los conceptos que recoge la pregunta de investigación. La primera de todas está relacionada con Occidente y su alcance geográfico. Cabe decir que no vamos a ofrecer una definición sustantiva de esta civilización sino que, por el contrario, vamos a considerarla en términos geopolíticos, es decir, en función de las relaciones de poder que se despliegan en el escenario internacional. Aunque la noción de Occidente considerada en términos civilizacionales surgió en la Antigüedad como consecuencia de los enfrentamientos entre las polis griegas y el imperio persa (PAGDEN, 2011), no fue hasta el reinado del emperador Teodosio, momento en el que se consumó la división del imperio romano en una parte occidental y otra oriental, que Occidente quedó vinculado a la región occidental de Europa, lo que generó una trayectoria divergente respecto al resto del continente en la medida en que el cisma de 1054 en el seno de la Iglesia sirvió para generar tradiciones políticas, culturales y religiosas diferentes entre Oriente y Occidente. De esta forma emergió un Occidente latino-germano, con una iglesia católica romana organizada en torno al papado en la que el obispo de Roma se erigió en sumo pontífice, y una estructura sociopolítica feudal muy descentralizada. Y, por otro lado, un Oriente predominantemente griego, organizado en torno al catolicismo ortodoxo, cesaropapista, con una estructura sociopolítica autocrática altamente centralizada en la que predominó el esclavismo.

Así pues, Europa y Occidente son realidades diferentes pero superpuestas, de tal manera que Occidente no se circunscribe únicamente a Europa, del mismo modo que Europa no incluye todo Occidente. En este sentido conviene apuntar que Europa como tal es un concepto geográfico amplio sobre el que no hay acuerdo acerca de cuáles son sus límites, y cuyo uso es relativamente reciente, al igual que el carácter cultural e histórico que ha adquirido (WILSON & VAN DER DUSSEN, 1995; HEFFERNAN, 1998; POCKOCK, 2002). Occidente, para lo que aquí nos ocupa, estaba constituido ya en el s. XV por los países y sociedades de Europa occidental, siendo esta el área geográfica en el que emergieron las potencias que iniciaron la era de los descubrimientos y la expansión colonial y que, en definitiva, propiciaron el auge de la civilización occidental. Cuando nos referimos a Europa occidental aludimos a los territorios de dichas potencias que se corresponden, a su vez, con el espacio geográfico de Occidente al comienzo del periodo histórico abordado.

Juntamente con lo anterior, es importante señalar que elegimos como punto de partida cronológico el s. XV por ser el momento en el que comenzaron las expediciones ultramarinas de la corona de Portugal (DIFFIE, 1985). Sin embargo, haremos referencias a siglos previos de la Baja Edad Media a la hora de examinar los antecedentes de la red urbana europea. Nuestro marco histórico de análisis se extiende hasta el s. XVI, momento en el que se desarrolló el sistema de Estados que posteriormente, ya en el s. XVII, se formalizó con la Paz de Westfalia, lo que hizo que las ciudades perdiesen relevancia a nivel internacional.

Aunque Occidente es una realidad amplia en términos geográficos, la red urbana europea tiene un alcance geográfico menor. Esto es debido a que, tal y como algunos autores constatan (RUSSELL, 1972; BRAUDEL, 1984), la densidad urbana era mayor entre el norte de Italia y el Mar del Norte, como puede comprobarse en la FIG. 1. Esta es la geografía del capital al ser el área en el que se concentró el comercio, la producción y la acumulación de capital (TILLY, 1992).

Sin embargo, a diferencia tanto de TILLY como de otros autores como BRAUDEL, no nos referimos a un sistema de ciudades sino a una red urbana¹ en la medida en que queremos enfatizar su articulación geográfica en torno a las redes de ríos navegables en esta región de Europa. Este punto de vista contrasta con la noción de sistema que alude a la organización de estas ciudades y a la existencia de una jerarquía comercial e industrial, aspecto que no es objeto de atención en este estudio. A pesar de estos matices, el concepto de red urbana, al menos en esta investigación, también conlleva considerar a las ciudades lugares de cruce en el seno de una red transnacional para el intercambio de bienes, información e influencia (HOHENBERG & LEES, 1995, pp. 59-73), lo que tiene lugar en un contexto geográfico favorable para que las ciudades desarrollen este tipo de interacciones. Además, la noción de red implica la existencia de un conjunto de ciudades que son interdependientes a través de fluctuaciones económicas y del flujo de bienes, capital y población (PRED, 1977; MURAYAMA, 2000).

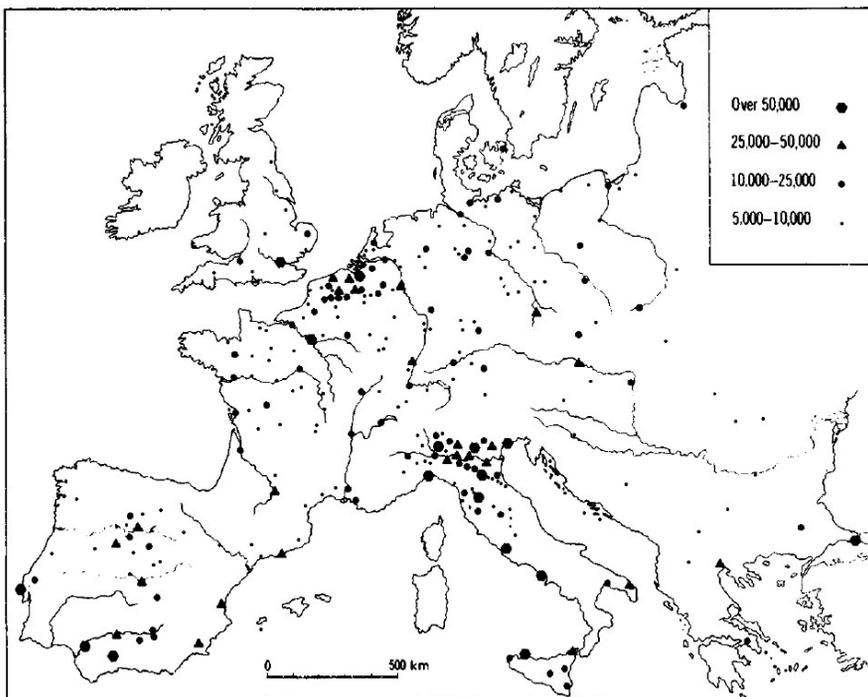


FIG. 1/ Las principales ciudades de Europa en la primera mitad del s. XVI

Fuente: (POUNDS, 2009, p. 30)

¹ El concepto de red urbana está presente en los estudios sobre urbanismo desde al menos la década de 1980 al

haber sido utilizado desde entonces por HOHENBERG & LEES (1985).

Asimismo, es importante señalar que el número de habitantes que se concentran en una misma localidad acostumbra a ser uno de los principales criterios para determinar lo que se entiende por una ciudad o núcleo urbano. Pero lo problemático de este criterio radica en que se trata de un indicador estático que no tiene en cuenta la evolución del entorno urbano y, por tanto, el contexto histórico en el que esta evolución tiene lugar. En cualquier caso es habitual que 1.000 personas sea el umbral a partir del que comienza a hablarse de ciudades para el periodo histórico y el marco geográfico abarcado en este trabajo (BAIROCH & al., 1988, p. 254; JONES, 2004, p. 153), lo que no es impedimento para que la atención sea centrada en ciudades de mayor tamaño.

En último lugar es necesario señalar que se recurre a una metodología de carácter cualitativo que se centra en la revisión de la bibliografía existente. Por medio de este procedimiento se busca reexaminar las condiciones de nacimiento y desarrollo de la red urbana europea, lo que tampoco impide que se recurra a datos estadísticos dirigidos a ilustrar la dimensión y el papel de esta red para, así, aclarar su influencia en el auge de Occidente.

2. La geopolítica como método

Existen muchas definiciones de la geopolítica debido a que existen, también, distintos modos de entenderla (CAIRO, 1993, p. 32; MAMADOUH, 1998; DODDS & ATKINSON, 2003; DODDS, 2005, pp. 27-34), razón por la que nos vemos obligados a hablar de geopolíticas en plural. En cualquier caso, el objeto de estudio de la geopolítica es el modo en el que los fenómenos políticos se desenvuelven en el medio geográfico, y cómo interactúan entre sí (KRISTOF, 1960; LACOSTE, 1985). Pero además de esto, estudia la forma en que dichos fenómenos transforman el espacio. Así pues, en esta investigación consideramos que la geopolítica es, por un lado, un conjunto de prácticas que organizan el espacio de una determinada manera, lo que contrasta con el punto de vista de la geopolítica crítica al considerarla un conjunto de prácticas discursivas (O TUATHAIL & AGNEW, 1992; AGNEW & CORBRIDGE, 1995, p. 47). Y, por otro lado, la geopolítica también es el ámbito de conocimiento específico de este conjunto de prácticas que adquirió entidad propia al final del s. XIX (DORPALEN, 1982, pp. 28-29).

No son pocos los autores que han considerado la geopolítica una técnica, un método o un instrumento (KRISTOF, 1960, p. 19; DORPALEN, 1966,

p. 13; SEMPA, 2002, pp. 103-108). Mayor interés tiene, en lo que a esto respecta, el punto de vista de GRABOWSKY al definir la geopolítica como un método para enfocar de manera espacial los análisis desarrollados en distintas esferas de conocimiento, desde la economía y la política, hasta la medicina, pasando por la jurisprudencia y las relaciones internacionales (GRABOWSKY, 1933). La geopolítica, entonces, constituye una herramienta válida para dilucidar los factores espaciales que intervinieron en el auge de Occidente, y más concretamente para esclarecer el papel que la red urbana europea desempeñó en todo ello.

Asimismo, hay que destacar que, a diferencia de lo que sostienen algunos de los autores de la Geopolitik como MAULL (1925, p. vi) o VOLZ (1925, p. 74), no existen procesos puramente espaciales que precedan, influyan o determinen los procesos sociales y políticos que se desarrollan sobre ellos (CAIRO, 1993, p. 60). Por el contrario, el espacio es una construcción social que implica, contiene y disimula las relaciones sociales, y que también refleja las relaciones de poder al ser el resultado de superestructuras sociales. De esta forma el espacio es ordenado conforme a los requerimientos específicos de estas estructuras. En definitiva, el espacio no es una condición a priori de las instituciones (LEFEBVRE, 2013, p. 141), sino que, por el contrario, es sometido a sucesivas organizaciones y reorganizaciones según las necesidades de las instituciones y estructuras que lo moldean.

Tal y como LEFEBVRE plantea, el espacio es al mismo tiempo producto y medio de producción provisto de una especial complejidad como consecuencia del entrecruzamiento de diferentes fuerzas políticas, sociales, económicas, técnicas, etc. Por este motivo el espacio no puede ser separado de la naturaleza, como tampoco de las fuerzas productivas, la división social del trabajo que lo moldea, así como de las restantes superestructuras de la sociedad (LEFEBVRE, 2013, p. 141). Así pues, el fundamento del espacio es en último término de carácter material, lo que no niega la influencia recíproca que se da entre la geografía física y la sociedad. Esto es consecuencia de la organización del medio geográfico al entrañar su transformación en espacio, lo que hace que en este proceso intervengan una multitud de factores de diferente tipo que tienen en la geografía física su soporte último, pues lo social, político, económico, etc., no existen sin un lugar, e igualmente los procesos políticos, sociales, históricos, económicos, etc., se despliegan sobre el espacio que estos mismos construyen. Estos procesos, entonces, no pueden entenderse sin su correspondiente

dimensión geográfica o espacial al ser partes constitutivas de la realidad (SAYER, 1979, p. 22).

La relación que existe entre el ser humano y el medio geográfico, y el modo de entenderla, es central en la geografía, del mismo modo que también desempeña un papel relevante en la geopolítica. Aunque esta cuestión refleja el viejo debate entre naturaleza y convención, para lo que aquí nos ocupa cabe decir que la interacción de la civilización con el medio geográfico es lo que genera el paisaje humano. De este modo la geografía física establece ciertas restricciones o limitaciones que conforman unas posibilidades en función de las que la sociedad se desarrolla. Esto es debido a que, como VIDAL DE LA BLACHE apunta, un mismo medio geográfico es susceptible de ser aprovechado de distintas maneras. El ser humano es, según este punto de vista, un ser activo que no sólo sufre la influencia del medio, sino que también actúa sobre este al transformarlo. La naturaleza, por tanto, es considerada un conjunto de posibilidades para la acción del sujeto (VIDAL DE LA BLACHE, 1911).

La geografía física, entonces, no determina sino que condiciona al ofrecer una serie de posibilidades de entre las que el sujeto o la sociedad escogen. En la geopolítica se aplica este mismo planteamiento en el que la geografía ofrece distintas opciones (FOUCHER, 1991, pp. 33, 49), lo que hace posible múltiples maneras de construir y organizar el espacio. Así, pese a todas las limitaciones que pueda imponer la geografía física a la acción del sujeto o de la sociedad, estos últimos nunca dejan de disponer de un sobrado margen de maniobra debido a la propia heterogeneidad geográfica (GRAY, 2005, pp. 37, 95, 176-177). En suma, el medio geográfico condiciona pero no determina las acciones humanas, razón por la que, como decimos, existen diferentes posibilidades a la hora de organizar el espacio.

Lo hasta ahora expuesto enlaza tanto con las condiciones geográficas específicas de Europa occidental a la hora de examinar su influencia limitante en la organización del espacio, como con el propio escenario de elevada fragmentación geopolítica como un factor condicionante más. Así pues, la hipótesis que aquí se persigue contrastar es que la red urbana mantuvo dispersa la riqueza en Europa, lo que impidió que ningún Estado la monopolizase hasta el punto de crear un imperio continental a escala europea. De esta forma, la red urbana europea limitó el poder de los Estados, tanto a nivel doméstico como internacional, preservando así la fragmentación geopolítica. Unido a esto, también favoreció la formación de

una comunidad transnacional de eruditos que facilitó el intercambio y desarrollo del conocimiento. Todo esto contribuyó a la aparición de un sistema internacional en el que la competición hizo posible el auge de Occidente a través de sucesivas revoluciones militares que dieron a las potencias europeas la superioridad tecnológica para vencer a sus rivales no occidentales (ROBERTS, 1956; PARKER, 1990).

3. Las condiciones geográficas de la red urbana europea y del sistema de Estados

En este apartado queremos destacar primeramente que el papel de la red urbana europea en la historia de Occidente no puede separarse ni del contexto geográfico en el que esta apareció, y por el que fue condicionada, como tampoco de la formación y desarrollo de los incipientes Estados territoriales al final de la Edad Media. Existe, entonces, una interrelación entre la historia de la red de ciudades y el sistema internacional de Estados que floreció en esta área geográfica al ser conjuntos espaciales diferenciados que se superponen entre sí. Asimismo, un análisis de las condiciones geográficas no puede limitarse únicamente a la dimensión puramente física, sino que debe incluir el aspecto humano de la distribución de la población.

En primer lugar hay que decir que la geografía física de Europa construyó las posibilidades de las diferentes formaciones políticas que existían al final del medioevo, especialmente en un contexto histórico-tecnológico en el que las comunicaciones eran lentas, especialmente las terrestres. Esto era debido, por un lado, a los obstáculos que ofrecían ciertos accidentes geográficos, y por otro lado a los medios de transporte y a las rutas de comunicación. Además, las vías de contacto entre países y regiones eran precarias en muchos casos. Existió, por tanto, cierto grado de aislamiento que favoreció la aparición de unidades políticas independientes que se desarrollaron de manera autocentrada en torno a sus respectivos núcleos originarios (POUNDS & BALL, 1964; JONES, 1982; STOREY, 2001, p. 28). Las separaciones impuestas por montañas, pantanos, páramos arenosos, pero también por un mar de bosques, dieron origen a una sucesión de islas de población que salpararon la geografía europea (DUBY, 1974, p. 7; HERLIHY, 1974, p. 14; KAMEN, 1976; LE ROY LADURIE, 1979, p. 179). Juntamente con esto hay que señalar cómo los diferentes accidentes geográficos, al propiciar un aislamiento relativo, favorecieron la diversidad étnica y cultural con el desarrollo de

diferentes grupos humanos. La morfología geográfica de Europa permitió, entonces, la fragmentación política y que esta cristalizase a largo plazo en un sistema internacional de Estados.

Si bien los obstáculos geográficos de Europa occidental favorecieron la fragmentación geopolítica, no menos importante es apuntar que la morfología del terreno también ofreció importantes vías de comunicación que constituyeron un factor relevante en el desarrollo y crecimiento de la economía y del comercio en el continente. Nos referimos a las rutas fluviales que discurrían por los distintos ríos y canales navegables que permitían la comunicación entre centros urbanos y, así, el comercio transeuropeo (POUNDS, 1973, pp. 263-267, pp. 302-305; WICKHAM, 1981, pp. 188-193; MORRIS, 1988, pp. 223-233; FOSSIER, 1989, pp. 751-757). Pero también nos referimos a las características de la costa europea. Este último factor geográfico proveyó de un fácil acceso al mar que permitió a los Estados y a las ciudades participar en el comercio internacional debido a que el transporte marítimo era, y sigue siendo, más barato y fácil que las restantes opciones al final de la Edad Media. Asimismo, el carácter recortado y serpentino de la costa europea, con su gran cantidad de penínsulas, golfos, estrechos, mares interiores, etc., hicieron que esta área geográfica fuese un espacio propicio para la navegación, pero también, y muy especialmente, para el comercio (COSANDEY, 1997, pp. 271-272).

Por otra parte, hay que destacar la importancia de los océanos y de los mares al haber desempeñado a lo largo de la historia una doble función en términos geopolíticos, tanto para dividir políticamente, y separar así a los Estados, como para servir de vía comercial a través de la que desarrollar los intercambios. Tal y como apunta WESSON (1978, p. 111), los océanos han sido de una importancia crucial tanto a la hora de establecer divisiones políticas como para ser autopistas comerciales, facilitando el intercambio y los viajes, y dificultando la conquista. Así se explica, por tanto, que con estas características geográficas se forjasen importantes relaciones de tipo comercial, pero también que los Estados tuviesen acceso a estos mismos flujos económicos de los que se nutrieron para sobrevivir y desarrollarse.

Las redes fluviales favorecieron el comercio como así se desprende del elevado nivel de urbanización en el área que comprende la actual Bélgica y Países Bajos, donde hicieron su aparición o se desarrollaron diferentes ciudades como Brujas, Amberes, Gante, Lieja, Róterdam, Ámsterdam, etc., que se convirtieron

en importantes centros comerciales. La proximidad de las ciudades portuarias inglesas, y sobre todo de Londres, también favoreció el desarrollo del comercio gracias a los intercambios que se produjeron a ambos lados del Canal de la Mancha. Esto ayuda a explicar que esta región adquiriese una creciente importancia en términos comerciales como así lo reflejan las ferias de Champaña (ABU-LUGHOD, 1989, pp. 51-77), y sobre todo la pujanza comercial de Flandes al desarrollar cultivos comerciales, la ganadería, la horticultura y el sector textil con la manufactura de lana inglesa (MANN, 1991, p. 577), todo lo cual contribuyó al desarrollo urbano en el que la posición geográfica y la facilidad para el tránsito de mercancías constituyeron unas condiciones favorables.

Algo parecido a lo antes descrito es aplicable a la región hanseática, así como al norte y nordeste de Francia en torno a ríos como el Loira, el Sena, el Mosela, etc., además de la cuenca del Ruhr y el cauce del Rin en Alemania, sin olvidar, tampoco, el Danubio. Lo anterior también es válido para el norte de Italia donde el río Po interconectó esta región de oeste a este en un espacio en el que también proliferaron las ciudades, tal y como puede observarse en la FIG. 2. Así, el pasillo urbano entre el Mar del Norte y el norte de Italia se caracterizó por la presencia de unas redes de ríos navegables que, junto a la posterior construcción de diferentes canales que los interconectaron, facilitaron la aparición de ciudades ubicadas en cruces de caminos de diferentes rutas comerciales. De esta forma las condiciones geográficas favorecieron el comercio en esta área geográfica, y al mismo tiempo contribuyeron a la dispersión de la riqueza y de la propia actividad comercial.

Del mismo modo que los ríos favorecieron el intercambio comercial entre ciudades, también fueron un obstáculo a la expansión militar y territorial de los Estados. Un ejemplo de esto es que Francia redibujó sus fronteras para hacerlas coincidir con el cauce de diferentes ríos tanto en el norte como en el este. Esto fue combinado con el establecimiento de bastiones, ciudades, campamentos y reductos militares a lo largo de la frontera, dispuestos a intervalos regulares (AUGOYAT, 1860; DUFFY, 1979, pp. 135-139; GUERLAC, 1986). A esto pueden sumarse otros accidentes geográficos ya citados como las montañas, pantanos, bosques, etc., los cuales incrementaron considerablemente los costes de expansión y, de este modo, favorecieron la pervivencia de la red de ciudades sin que ningún Estado lograra monopolizar el comercio en esta área geográfica.

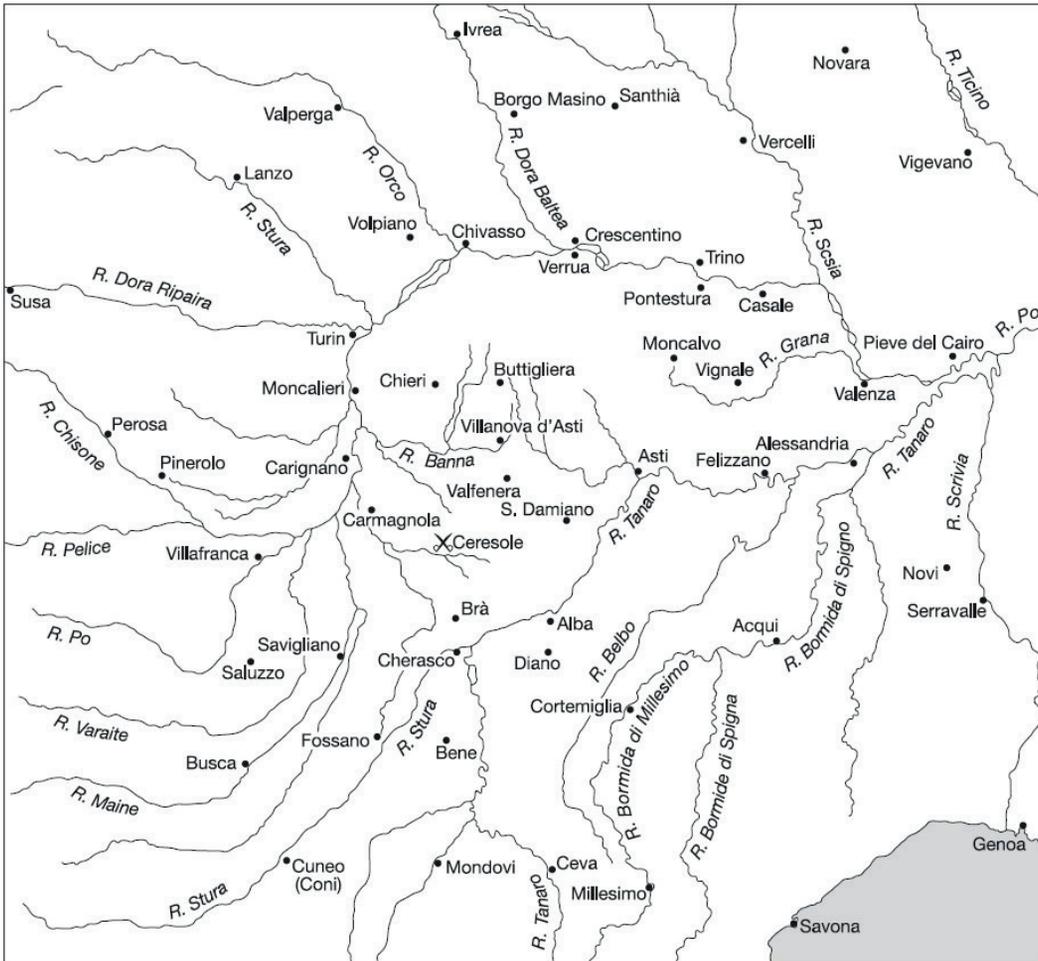


FIG. 2/ Mapa del noroeste de Italia que muestra su red fluvial a lo largo del curso del río Po y las diferentes ciudades que interconectaba en el s. XVI

Fuente: (MALLET & SHAW, 2014, p. XIX)

4. La formación de la red urbana europea

¿Cómo se formó la red urbana europea? En primer lugar hay que apuntar que esta no surgió de la nada sino que estuvo condicionada por el mundo romano que la precedió. Prueba de esto es que la economía medieval se articuló geográficamente a través de los señoríos cuyos antecedentes son la villa romana (MANN, 1991, p. 558). A esto hay que añadir la creciente importancia de ciudades con pasado romano, como sucedía con la mayoría de las ciudades italianas, lo que refleja la influencia de la estructura urbana del imperio romano. Sin embargo, el desmoronamiento del imperio romano conllevó la decadencia de las ciudades, de tal modo que la Edad Media fue un punto de inflexión en el

desarrollo urbano. Así, no fue hasta el s. X cuando las ciudades volvieron a tener una presencia considerable en la vida de la sociedad. Esto fue debido no tanto al tamaño de los núcleos urbanos como al lugar central que las ciudades europeas ocupaban en la red de comercio, producción y acumulación de capital. En cualquier caso, a partir de dicho siglo se detecta un crecimiento del nivel de urbanización que cristalizó en una notable densidad urbana en la franja que va desde Florencia hasta Gante, donde se formaron regiones centradas en torno a distintas localidades como Venecia, Milán, Augsburgo, Dijon, Colonia, Lübeck, etc. (RUSSELL, 1972). Cabe constatar que la franja de ciudades interconectadas aumentó de manera notable al norte de los Alpes a partir de 1300. Después de 1350, debido a la peste negra, esta área geográfica

atravesó un proceso de depresión seguido de una fluctuación sin tendencia hasta el s. XVI, momento en el que se produjo un nuevo crecimiento urbano (TILLY, 1992, pp. 83-85). Hacia finales del s. XV emergieron regiones centradas aproximadamente en torno a Amberes y Milán (VRIES, 1984, pp. 160-164), mientras que las zonas secundarias de concentración urbana se circunscribieron al sur de Italia y de la Península Ibérica. Es interesante destacar que Alemania ya albergaba 3.000 ciudades de todos los tamaños en ese mismo s. XV (BRAUDEL, 1984, p. 438), lo que es un ejemplo más de la densidad urbana de esta área geográfica.

El desarrollo urbano en el continente lo protagonizaron ciudades de menos de 5.000 habitantes. Así, por ejemplo, en Italia, entre los siglos XI y XII, se crearon alrededor de 2.000 asentamientos, la mayoría de los cuales no podían considerarse ciudades, pero que refleja el proceso de urbanización que estaba en marcha (BECKER, 1981, p. 15). Hacia 1200 ya había en Italia entre 200 ó 300 ciudades-Estado diferentes (WALEY, 1969, p. 11), y al menos 20 ciudades con 20.000 habitantes o más (ANDERSON, 1974, p. 46; SCHUMANN, 1986, pp. 103 y siguientes), mientras que en Alemania existían 69 ciudades libres en el sur (BRADY, 1985, p. 10). Esto guarda relación con el desarrollo de la economía de mercado europea impulsado por el comercio de larga distancia de los señoríos (BRUTZKUS, 1943; POSTAN, 1975, p. 205-208). La economía señorial contribuyó así a impulsar el comercio medieval debido a la demanda de bienes suntuarios, lo que estaba unido a la aparición de ciudades (PIRENNE, 1952, pp. 122, 132; WERVEKE, 1963; HOHENBERG & LEES, 1985, p. 38; LE GOFF, 1988, p. 78; SPRUYT, 1996, p. 62). Este proceso de desarrollo comercial, que algunos han llegado a calificar como una revolución comercial (LOPEZ, 1976), unido a las condiciones geográficas antes señaladas, es lo que explica el aumento del número de ciudades grandes. De este modo en el año 1000 había en Europa 29 ciudades con al menos 5.000 habitantes. No fue hasta casi dos siglos después que esta cifra ascendió a 127 (BAIROCH & BAOUT & CHÈVRE, 1988; MOORE, 2003, p. 52). De hecho, la proporción de población que vivía en ciudades de 10.000 habitantes o más era de aproximadamente el 5% en el año 990. Tal es así que en ese mismo año se contaban 111 ciudades de ese tamaño, mientras que en 1490, ya en la época moderna, la cifra había ascendido a 154 en total (VRIES, 1984, pp. 29-48; BAIROCH, 1985, pp. 182, 282). Sin duda se trata de un crecimiento lento, pero que en cualquier caso refleja la consolidación de la red urbana europea, aunque hay que señalar que algunas de estas ciudades grandes se ubicaban en los

márgenes del área geográfica que aquí es objeto de estudio.

El papel del comercio en la formación de la red urbana europea no hubiera sido suficiente sin un contexto de fragmentación y atomización de la soberanía, lo que era especialmente pronunciado en regiones como Italia, circunstancia que impidió que un único Estado monopolizase las relaciones comerciales. Esto, como decimos, estaba ligado a la geomorfología de esta región de Europa gracias a las redes de ríos navegables, al relativo fácil acceso al mar, pero también a los diferentes obstáculos geográficos que impidieron la expansión de los Estados a gran escala. Sin embargo, esta situación de descentralización y fragmentación, tanto urbana como política, no implicó la desarticulación de las diferentes ciudades europeas, sino que las relaciones que mantuvieron entre sí permitieron canalizar los flujos comerciales, financieros y económicos tanto a nivel regional como a nivel mundial con otras zonas del planeta. Florencia, Venecia y Génova son algunos ejemplos de esto último al participar en el comercio de textiles y especias en las rutas de larga distancia que conectaban Asia oriental con el Mediterráneo a través de distintas ciudades portuarias como Alejandría y Constantinopla (LÓPEZ & RAYMOND, 1967; MISKIMIN, 1975).

Por otro lado, hay que señalar que las ciudades europeas también se relacionaron a través de las comunicaciones marítimas, y en diferente medida también por medio de las rutas comerciales terrestres. Era habitual que estas últimas siguieran el curso de los cauces de los ríos. Así, cabe decir que las rutas marítimas que surgieron en torno al Mar del Norte y el Báltico conectaban con el Mediterráneo a través de rutas que bordeaban Europa por el Atlántico, y también a través de la red fluvial y de las diferentes rutas terrestres que atravesaban el continente, como puede observarse en la FIG. 3. Ambas regiones económicas se complementaban mutuamente debido a que el comercio de la Hansa estaba centrado en mercancías a granel con escaso valor añadido, tales como la madera, metales, pieles, cera, grano y pescado (SPRUYT, 1996, p. 122). Mientras que las ciudades italianas se centraron en el comercio de bienes suntuarios (DE ROOVER, 1965, p. 100; SCAMMEL, 1981, pp. 86, 90, 101). Asimismo, las conexiones con el comercio internacional a través de la navegación marítima, especialmente en el Mediterráneo, hicieron que las ciudades portuarias jugaran un papel importante como puerta de entrada de multitud de mercancías que posteriormente se distribuían a través de la red fluvial

Europea y de las rutas terrestres. La importancia de estas ciudades, como las ubicadas en la costa atlántica, creció tras el descubrimiento de América al pasar a ser así el punto de acceso al comercio transoceánico.

La fundación de las ciudades en Europa occidental obedeció a diferentes razones. En unos casos respondía a la necesidad geopolítica de los señores medievales de controlar el espacio geográfico por motivos de tipo militar. De este modo, cuando un señor poderoso conquistaba un nuevo territorio, o deseaba proteger su frontera, construía fortalezas y alentaba a sus súbditos a vivir en ellas para que asumieran la responsabilidad de su defensa permanente (TOUT, 1934, III, p. 65; CARSTEN, 1964, pp. 10-42; HILTON, 1973, pp. 92-95; BEELER, 1984, pp. 166-167; DOWNING, 1992, p. 29). Esto convirtió a las ciudades en una suerte de sustituto barato de un ejército permanente, además de llevar aparejadas una serie de concesiones dirigidas a atraer pobladores: ausencia de

pagos forzosos, libertad de movimiento y de comercio y ausencia del servicio militar feudal (DOWNING, 1992, pp. 29-30; MUMFORD, 2014, p. 443). En otros casos el aumento del comercio de larga distancia condujo a la aparición de mercaderes con intereses distintos a los de las casas señoriales, lo que hizo que se desplazaran a otros lugares en los que crearon sus propias áreas amuralladas, diferentes de los viejos bastiones feudales (PIRENNE, 1952, p. 142; HOHENBERG & LEES, 1985, pp. 23-37; LE GOFF, 1988, p. 73). En Italia, por ejemplo, los habitantes de los burgos de los señorios seculares y eclesiásticos se rebelaron y asumieron sus poderes con la creación formal de asociaciones (ENNEN, 1979, p. 119; SCHUMANN, 1986, pp. 81, 88), lo que finalmente les permitió reivindicar su independencia y gobernar como poderes soberanos sobre su propia jurisdicción (SPRUYT, 1996, pp. 135-136). Al norte de los Alpes, al final del s. XI, emergió un grupo social diferenciado del resto por razón de su riqueza y que más tarde sería conocido como

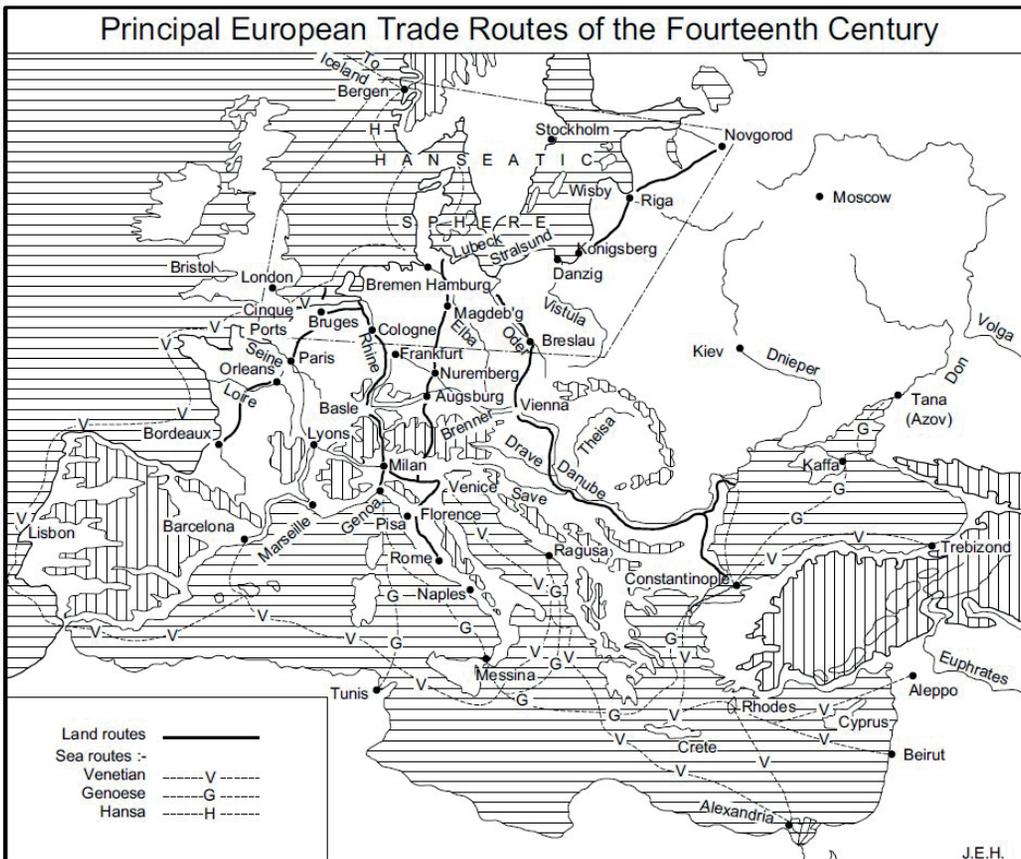


FIG. 3/ Principales rutas del comercio europeo en el s. XIV

Fuente: (DALY, 2014, p. 42)

burguesía. Su enriquecimiento permitió a sus miembros convertirse en señores de feudos y concentrar tierras alrededor de la ciudad, todo lo cual les liberó del pago de impuestos para, más tarde, garantizar su libertad mediante cartas reales (SOUTHALL, 1998; DALY, 2014, pp. 36-37).

A medida que estas urbes prosperaron con el aumento de la población y de la actividad económica, ganaron autonomía efectiva al conseguir los medios materiales necesarios para disponer de sus propias armas para la defensa. Esto hizo que las ciudades libres, al contar con su propia jurisdicción y seguridad, terminasen siendo contempladas como una amenaza para el conjunto del sistema feudal, lo que explica que en determinados lugares la autonomía política de las ciudades fuese protegida por el monarca para, así, debilitar a la nobleza (PIRENNE, 1952; RÖRIG, 1967, pp. 60-61; PAINTER, 1975, pp. 20-21; DALY, 2014, p. 37). Pero al margen de estas circunstancias cabe constatar que las ciudades en Europa alcanzaron un alto grado de autonomía (BLUM, 1971; BLOCKMANS, 1978; REYNOLDS, 1986, pp. 101-154), lo que las diferencia de otro tipo de ciudades como las chinas o las del mundo islámico (WEBER, 1958; LABIB, 1974, p. 237; ELLIOT & McCRANE, 1982, pp. 46-50; HALL, 1985; ABULAFIA, 1987, p. 405; MANN, 1991, p. 562; UDOVITCH, 1993, pp. 792; DENG, 1999, pp. 108, 199; MIELANTS, 2008, p. 32; DALY, 2014, pp. 37-38), donde los comerciantes no ostentaron poder político y militar en el mismo grado que sus homólogos occidentales. Esto ayuda a entender la relevancia tanto histórica como política que las urbes europeas alcanzaron.

Así pues, podemos hablar de una red urbana no sólo porque existía una gran cantidad de ciudades en Europa occidental, entre el norte de Italia y el Mar del Norte, sino porque también mantenían unas intensas relaciones comerciales entre ellas, al mismo tiempo que participaban en el comercio mundial. De esta forma, las ciudades europeas, a través de sus múltiples interacciones, desarrollaron una serie de dinámicas y de energías sociales, políticas, económicas y de diferente tipo, que fueron el resultado tanto de

unas condiciones geográficas favorables, como de la ubicación geográfica de esta misma red al ser un punto de convergencia y cruce de comunicaciones que facilitaron las interacciones y actividades comerciales, culturales y políticas. Comprobamos, entonces, que la red fluvial y las rutas terrestres que conectaban el comercio intereuropeo, junto a la proximidad de las costas marítimas, pusieron en contacto los flujos comerciales transcontinentales, lo que favoreció tanto la formación como el desarrollo y posterior consolidación de la red urbana europea.

5. La dispersión de la riqueza

Una de las razones que explican el auge de Occidente es la dispersión y descentralización de la riqueza en Europa. Esto impidió que algún Estado monopolizase la riqueza presente en esta área geográfica, y que de esta forma pudiese dotarse de los medios de dominación precisos para imponerse al resto de entidades políticas y formar así un imperio continental. La red urbana europea mantuvo la descentralización económica que, a su vez, limitó las capacidades de los Estados a la hora de emprender acciones de conquista, lo que en última instancia contribuyó al mantenimiento de la fragmentación geopolítica que hizo que en Europa imperase un contexto de competición entre países. Gracias a este contexto belicista los Estados europeos desarrollaron la superioridad militar que les permitió derrotar a sus enemigos no occidentales.²

La red de ciudades europeas que se extendía entre el norte de Italia y el Mar del Norte constituyó, ya a finales de la Edad Media, un pasillo comercial que abarcaba algunos de los territorios más fértiles de Europa. En esta zona se formó una riqueza económica y un dinamismo social tan importantes que sirvieron de base para la formación y desarrollo del Estado moderno sin que llegase a producirse una concentración monopolista de la riqueza. En relación con esto cabe decir que la descentralización de la riqueza conllevó, a su vez, una descentralización

² La fragmentación geopolítica es un factor explicativo de la organización anárquica del medio internacional en donde no existe ninguna autoridad superior que regule las relaciones entre los Estados. De este modo la anarquía internacional favorece la competición entre países y define las relaciones que estos mantienen entre sí, tal y como señalan los principales autores del realismo estructural en la disciplina de Relaciones Internacionales (WALTZ, 1979; VAN EVERA, 1999; MEARSHEIMER, 2014). Asimismo, este contexto de anarquía internacional explica el carácter conflictivo de las relaciones

entre países. Prueba de esto es que de 1480 a 1800 cada 2 ó 3 años se producía un conflicto internacional de dimensiones considerables, mientras que entre 1800 y 1944 esto sucedía cada 1 ó 2 años (URLANIS, 1960; BEER, 1974, pp. 12-15; SMALL & SINGER, 1982, pp. 59-60; CUSACK & EBERWEIN, 1982; SIVARD, 1986, p. 26; TILLY, 1992, p. 109). La competición, por tanto, es entendida en esta investigación desde este marco disciplinar y teórico en el que esta es producto de la anarquía como principio organizador del sistema internacional.

política al existir Estados débiles³ que facilitaron un orden social que tendía a orientar la producción hacia el intercambio. Esto generó unos significativos niveles de riqueza sin que ninguna autoridad política llegase a monopolizarla. De este modo la red urbana europea se convirtió en un foco de relaciones comerciales, financieras, sociales, económicas y de diferente tipo que permitieron la acumulación de riqueza en estas áreas, y que debido a su descentralización, dispersión y fragmentación supuso un desarrollo económico desigual a nivel regional (ASHTOR, 1978; 1983; MEYER, 1981, p. 66; MOKYR, 1990, p. 44). Así, por ejemplo, nos encontramos con diferentes vías fluviales a través de las que se produjo el intercambio comercial como puede ser el Rin, pero también el Danubio, el Loira y el Elba entre otros, además de las rutas marítimas que se proyectaron desde las principales ciudades portuarias como Ámsterdam, Venecia, Londres o las ciudades de la Liga Hanseática (Fig. 4).

En la medida en que esta red de ciudades gozó de cierta autonomía gracias a su dispersión geográfica, las diferentes unidades políticas se

disputaron su control con la finalidad de ampliar su base social, económica, financiera y fiscal, pero sobre todo para alcanzar la hegemonía a nivel regional. Esto fue especialmente evidente a partir de la invasión francesa del norte de Italia a finales del s. XV. Por este motivo esta red urbana contribuyó a mantener la fragmentación geopolítica europea, de forma que en esta zona convivieron una multitud de entidades políticas de diferente naturaleza que estaban inmersas en permanentes luchas de poder que generalmente tenían como objetivo controlar el comercio intereuropeo y, así, lograr la supremacía en el continente (SPRUYT, 1996). La dispersión de la riqueza constituyó un factor que limitó y condicionó al poder político, de tal forma que la red urbana impidió la concentración de los poderes político y económico.

Sin embargo, la dispersión y desconcentración de la riqueza conllevó que esta fluyera a lo largo de esta área geográfica sin que el incipiente sistema de Estados, a diferencia de lo que pudiera pensarse, impidiese su movimiento y distribución. Esto fue debido a la incapacidad infraestructural y organizativa de los Estados y no tanto

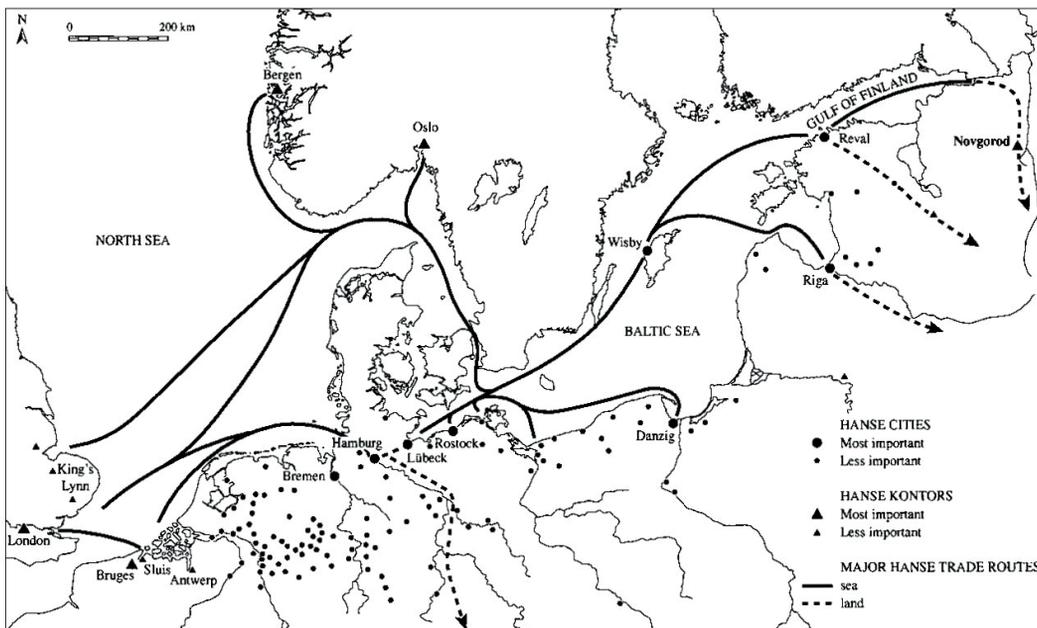


FIG. 4/ La Hansa y sus rutas comerciales

Fuente: (PARKER, 2004, p. 137)

³ Se entiende por Estados débiles aquellos que no desarrollan una aparatosa estructura organizativa central ni unas

capacidades coercitivas elevadas (MANN, 1991; TILLY, 1992). Más adelante se ofrecen algunos ejemplos de Estados débiles.

a un deseo expreso de sus élites. De hecho, la red de ciudades facilitó que la riqueza transitase por el continente en la medida en que estas élites depositaron sus fortunas personales en mercados financieros extranjeros como Ámsterdam y Londres, al mismo tiempo que alentaban a los artesanos extranjeros a asentarse en sus respectivos Estados (JONES, 1982, p. 117). Los poseedores de capital podían trasladarse con relativa facilidad a otro país para disfrutar de unas condiciones fiscales mejores. De esta manera, los comerciantes podían encontrar alternativas más favorables para sus negocios en otros lugares, lo que en ocasiones forzaba a los gobernantes a competir entre ellos para atraerlos (BAECHLER, 1975; LANDES, 1998; VAUBEL, 2008; GELDERBLOM, 2013; COX, 2017). Como consecuencia de esto el mercado privado se convirtió progresivamente en el principal proveedor de compradores y vendedores de mano de obra cualificada y de capital tanto para la inversión como para la riqueza móvil o líquida de los propietarios de bienes muebles, lo que lo convirtió en una limitación del poder político al permitir esa facilidad para trasladarse o huir de un lugar a otro (FRASER, 1971, p. 53; HIRSCHMAN, 1977, p. 94; 1978). Cabe añadir que cuando las élites estatales intentaron deliberadamente dificultar la evasión de capital y trabajo a través de un mayor control fronterizo, la persecución de una homogeneidad cultural, etc., los países que aplicaron este tipo de medidas se dañaron a sí mismos con el desencadenamiento de trastornos políticos y de otro tipo (ROKKAN, 1975, p. 589; FRIEDMAN, 1977).

Así, la red urbana europea constituyó el núcleo geohistórico de la civilización occidental. Con esto nos referimos al espacio en el que, fruto de una serie de condiciones geográficas, se producen un conjunto de interacciones de diferente naturaleza que originan las redes urbanas en las que se desarrolla la riqueza tanto económica como financiera. En estas redes es donde se producen intercambios comerciales, pero también culturales, lo que las convierte en actores importantes en la configuración del escenario geopolítico a nivel local, pero también a nivel regional e internacional. Este punto de vista contrasta con el de VICENS VIVES quien afirma textualmente lo siguiente: "Entendemos por núcleo geohistórico, aquel espacio natural favorecido por el cruce de comunicaciones y corrientes

de tráfico, de donde, a causa de diversas coyunturas humanas y sociales, ha surgido el ímpetu creador de una cultura o de un Estado" (VICENS, 1981, p. 130).⁴ La dimensión histórica de esta área geográfica, según VICENS VIVES, se explica por la interacción de los estímulos de adversidad creciente y las respuestas dadas a los desafíos tanto geográficos como históricos. Pero, debido al carácter transnacional de la red urbana europea y a la diversidad etnocultural que abarca, su papel, tanto en términos geopolíticos como históricos, la convierte en uno de los orígenes de la civilización occidental, lo que impide que su función como núcleo geohistórico se circunscriba a la creación de una cultura o de un Estado como sugiere VICENS VIVES.

Por otro lado, las condiciones geomorfológicas de Europa occidental desempeñaron un papel relevante en la transformación de esta red urbana en un núcleo geohistórico. El cruce y convergencia de comunicaciones fruto de una extensa red de navegación fluvial, unido a la proporción de kilómetros de litoral que facilitaba el acceso al comercio internacional a través de vías marítimas, contribuyó a hacer de esta área geográfica un importante foco de actividades de naturaleza comercial, política y cultural. En este sentido la red urbana de Europa occidental concentró la mayor parte de las interacciones que se produjeron a distintos niveles, lo que aportó un gran dinamismo a las diferentes sociedades que abarcaba. Todo esto tuvo efectos multiplicadores en distintas esferas además de la económica y financiera, ya que la dispersión y el trasiego de la riqueza a través de esta red impidió, por un lado, su monopolio, como ha quedado expuesto, pero también favoreció que los diferentes Estados, directa o indirectamente, se beneficiasen de dicho flujo de prosperidad material al revertir en sus respectivas haciendas. La competición entre países fue otra consecuencia de la existencia de múltiples centros económicos desperdigados en el continente, lo que evitó el estancamiento y estimuló el progreso tecnológico e intelectual. Así es como las ciudades europeas conformaron el núcleo geohistórico en torno al que Occidente se desarrolló como civilización al principio de la época moderna, y sentó las bases económicas y sociales que hicieron posible su posterior despegue hacia la supremacía mundial.

⁴ No sólo discrepamos con el punto de vista de VICENS VIVES en esta cuestión al hablar de espacio natural, sino que también debemos constatar que este planteamiento refleja su

geodeterminismo debido a la influencia recibida de los autores de la geopolítica alemana.

6. La limitación del poder de los Estados

Las ciudades en Europa occidental limitaron el poder de los Estados que, de este modo, se vieron obligados a negociar con estas debido a que eran capaces de afirmar su propia autonomía. Así, del mismo modo que la existencia de esta red urbana supuso la dispersión de la riqueza económica, también contribuyó a la dispersión y descentralización política, especialmente en algunas regiones como Italia. La abundancia de ciudades era al mismo tiempo causa y resultado de la fragmentación y atomización de la soberanía. Como consecuencia de esto predominaron los Estados débiles en esta área geográfica al contar con un orden social orientado hacia el intercambio, mientras que los Estados más poderosos se forjaron en la periferia de esta red. Entre los ejemplos de Estados fuertes que se establecieron en dicha periferia están Inglaterra y Francia, que representan trayectorias de coerción capitalizada en su desarrollo político (TILLY, 1992, pp. 226-238). Mientras que entre los ejemplos de Estados débiles encontramos al ducado de Borgoña en los s. XIV y XV, al que cabe sumar el conglomerado de pequeños señoríos como los ducados de la Alta y Baja Lorena, y los condados de Flandes, Champaña o Provenza, entre otros. Esto sugiere una correlación entre la riqueza económica y el dinamismo de esta región urbana europea y los Estados débiles (MANN, 1991, pp. 577-578).

Charles TILLY, muy acertadamente, se refiere a las geografías de la coerción y del capital en Europa occidental (1992). La red urbana europea es un claro ejemplo de geografía del capital, lo que no impidió, sino que, por el contrario, facilitó que las ciudades se dotaran de sus propias estructuras políticas de autogobierno, gracias a lo que disfrutaron de un elevado nivel de autonomía e incluso de completa independencia al contar con poderes administrativos, judiciales y ejecutivos, además de disponer de su propia milicia (LE GOFF, 1979, p. 44; BRAUDEL, 1984, I, p. 433; HUPPERT, 1999; MIELANTS, 2008, p. 32; DALY, 2014, p. 37). Las ciudades del norte de Italia son un claro ejemplo de esto, pero lo mismo cabe decir de otras zonas muy urbanas que se ubicaban en el norte de Europa como los Países Bajos, o las ciudades que se agruparon en la Liga Hanseática. Una muestra de la independencia de estas ciudades es el hecho de que se rodeaban de murallas, lo que respondía a razones de seguridad frente a posibles agresiones exteriores en un contexto de elevada fragmentación

geopolítica y de competición entre Estados, tal y como sucedía en el norte de Italia o en Flandes y Países Bajos. Por lo general estas murallas contaban también con un foso que constituía una defensa importante frente a los ataques, como así lo demuestra el diseño de muchas de estas ciudades basado en el modelo de la traza italiana (DUFFY, 1979; PARKER, 1990, pp. 23 y siguientes; MUMFORD, 2014, pp. 603-608). Se trataba, en suma, de instrumentos de defensa a través de los que proteger su autonomía.

Debido a que las ciudades fueron grandes depósitos de riqueza en torno a los que se agruparon las clases oligárquicas, hicieron que sus respectivas estructuras políticas protegiesen los intereses comerciales y productivos que las animaban. Esto convirtió a la estructura política de la ciudad en un instrumento dirigido a crear las condiciones jurídicas y gubernamentales necesarias para hacer posible el desarrollo rentable del comercio y de los oficios. La autonomía política y el sistema de gobierno urbano estaban orientados en este sentido, lo que a largo plazo convirtió a las ciudades medievales en centros muy prósperos al estar sus intereses protegidos por la autoridad local en cuyo gobierno participaban los propios habitantes, o en su caso los potentados urbanos. La ciudad europea se formó y desarrolló en los márgenes del sistema feudal, lo que contribuyó a crear unas condiciones que más tarde facilitaron el desmantelamiento del mundo medieval y el alumbramiento del mundo moderno (DOBB, 1947, p. 70; TUMA, 1979, p. 89; D'HAENENS, 1982, p. 42; MIELANTS, 2008, p. 42).

La dispersión de la riqueza económica junto a la elevada fragmentación geopolítica (TILLY, 1975, p. 15; HALE, 1998, p. 14)⁵ hicieron que los Estados, a la hora de movilizar recursos internos para afrontar con éxito los desafíos externos, tuviesen que contar con el consentimiento de sus gobernados. Esto implicaba el establecimiento de negociaciones con diferentes señores locales y con las oligarquías urbanas, de lo que se derivaban concesiones que los monarcas se veían obligados a hacer en el terreno político. De hecho, la representación medieval, que está en el origen del sistema parlamentario moderno, tiene unos orígenes militares y constituye un antecedente del gobierno representativo por medio del "Ständestaat" (BISSON, 1966; HINTZE, 1968, pp. 79-101; POGGI, 1978, pp. 42-51; CARRETERO, 1988). Así, las necesidades financieras de la corona para costear sus campañas militares

⁵ Recordar que en el s. XIV había un millar de unidades políticas independientes, y que en el s. XVI este número

ascendía a 500.

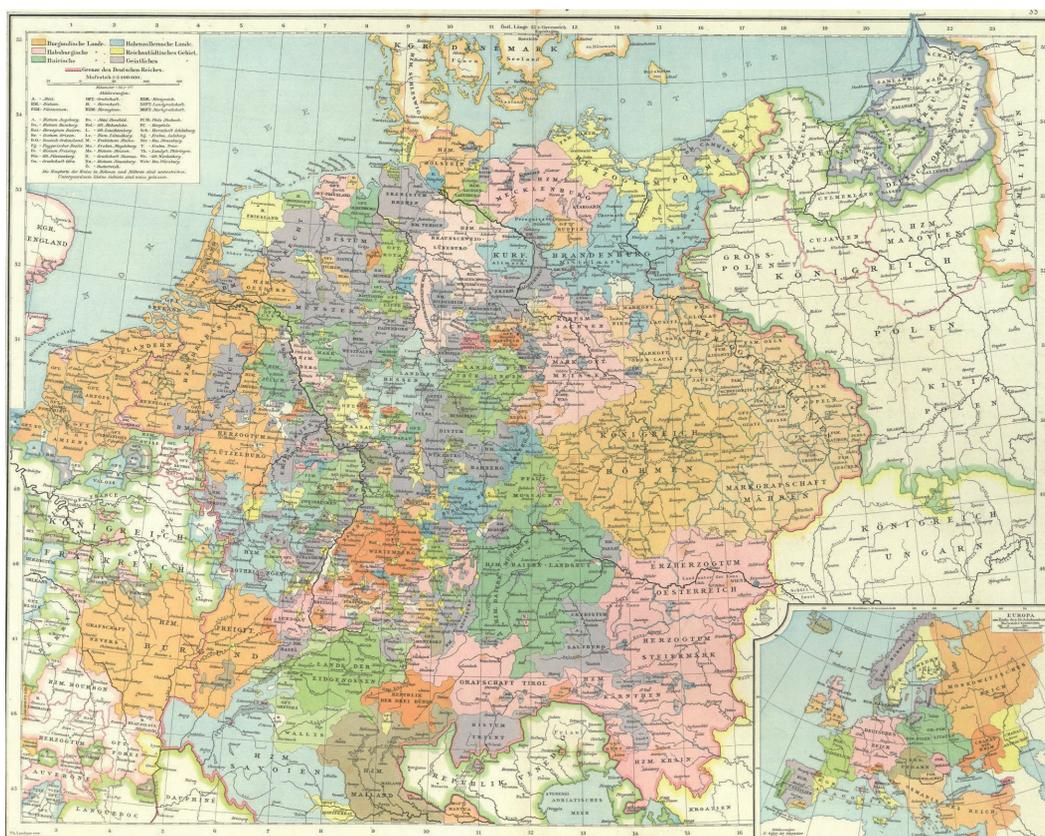


Fig. 5/ Mapa de Alemania en el s. XV

Fuente: (DROESEN & ANDREE, 1886, pp. 34-35)

exigían el apoyo de las élites locales, lo que conllevaba la limitación del poder del monarca mediante la realización de concesiones políticas (DOWNING, 1992; HUI, 2011). Un claro ejemplo de *Ständestaat*, así como de fragmentación política, es el de Alemania, donde coexistían una variada cantidad de diferentes unidades políticas más o menos independientes, tal y como puede observarse en la FIG. 5.

La existencia de una red urbana en Europa occidental, en la que las ciudades eran centros económicos y políticos de importancia que agrupaban a destacadas oligarquías de las que las élites estatales no podían prescindir completamente, produjo la aparición de una serie de limitaciones políticas. Los Estados debían llegar a acuerdos con estas oligarquías y sus instituciones urbanas, lo que en la mayoría de las ocasiones implicó su incorporación a la estructura de poder nacional y a las tareas de gobierno. Puede decirse que este resultado era el más probable, pues las élites estatales no

podían ejercer su dominación unilateralmente, razón por la que debían contar con el consentimiento de grupos de súbditos que poseían los medios suficientes como para inhibir el funcionamiento del gobierno, aunque no los necesarios como para derrocarlo (BLOCKMANS, 1978). De esta forma la red de ciudades impidió una concentración excesiva del poder político dentro de cada país al requerir el consentimiento de los gobernados.

Un ejemplo de lo antes expuesto es el de los Países Bajos a principios del s. XVI, cuando el emperador Carlos V delegó la responsabilidad del cobro y reembolso de la deuda en los Estados Generales neerlandeses a los que autorizó a emitir anualidades garantizadas por nuevos impuestos (TRACY, 1990, pp. 114-146; HART, 1993). Este acontecimiento es considerado el origen del sistema de crédito público moderno que da cuenta del papel de las ciudades a la hora de financiar la política exterior de los monarcas (HUI, 2011, pp. 143-144), además de reflejar el peso político que

alcanzaron con su participación en las tareas de gobierno. Un ejemplo más de la importancia de las ciudades es el papel estratégico de la banca genovesa a la hora de adelantar fondos a los Habsburgo, y sin la cual difícilmente Carlos V hubiera conseguido reunir unos ejércitos de 150.000 efectivos, la mayor fuerza militar creada desde la época del imperio romano (PARKER, 1990). Sin embargo, cuando Felipe II accedió al trono y decidió aumentar los impuestos en los Países Bajos, rompiendo así el sistema que había establecido su padre, desató la Guerra de los Ochenta Años que precipitó la decadencia del imperio y concluyó con la independencia de las Provincias Unidas.

El peso político de las ciudades se concretó en la preservación y desarrollo de instituciones de origen medieval y de carácter representativo, las cuales sirvieron para contrarrestar y limitar el poder de los soberanos. Las ciudades tuvieron su correspondiente parcela política en estas instituciones como fueron los Estados Generales y los parlamentos regionales en Francia. Algo similar a esto lo encontramos en Castilla con las Cortes, en Alemania con la Dieta, etc. Las condiciones geopolíticas de Europa occidental, con su red de ciudades y la fragmentación en Estados, favorecieron un escenario complejo marcado por múltiples interacciones e inputs que afectaban al proceso político como tal, y en el que las decisiones dejaron de circunscribirse de forma exclusiva a una élite despótica y completamente aislada de la sociedad como sucedía, por ejemplo, en los sistemas imperiales (McFARLAND, 1969). Puede decirse, entonces, que las ciudades jugaron un papel relevante en el desarrollo constitucional de los Estados europeos, lo que posteriormente se concretó en formas de gobierno representativo (DOWNING, 1992, pp. 27-30).

A tenor de lo antes expuesto, la limitación del poder del Estado sentó las bases para la creación de una sociedad pluralista. Esto ocurrió en la medida en que fueron establecidas las condiciones que posteriormente posibilitaron que diferentes actores dentro de un mismo país manifestasen su oposición a las políticas gubernamentales. La autonomía de las ciudades y la integración de sus respectivas oligarquías en las instituciones estatales también abrió el camino a la presencia de una pluralidad de intereses en los procesos decisivos, lo que más tarde originaría una situación de poliarquía en la que el poder está repartido entre muchas personas a diferencia de los regímenes absolutistas (DAHL, 1971). En este sentido, las ciudades avanzaron un escenario en el que el poder no sólo está distribuido entre una gran cantidad de actores que participan en la elaboración de políticas

públicas, sino que esa porción de poder que ostentan es por derecho propio, a través de instituciones independientes y no por la voluntad del gobernante (GOUREVITCH, 1978, p. 902; WESSON, 1978, p. 6).

Por otro lado, la red urbana europea estableció otra limitación del poder del Estado en el plano internacional al contribuir al mantenimiento de la fragmentación geopolítica en la medida en que ningún Estado logró absorber completamente esta red dentro de su territorio, de manera que permaneció dispersa entre diferentes países que la integraron en mayor o menor grado en sus propias estructuras de poder para fortalecerse en la esfera exterior. Gracias a esto, los nacientes Estados modernos se dotaron de una base económica y fiscal con la que pudieron costear sus instrumentos de dominación, y sobre todo un poder militar creciente para hacer frente a los desafíos internacionales para, así, sobrevivir en un entorno hostil y competitivo.

7. La red de universidades

La red urbana europea favoreció la competición en el terreno económico, político y también tecnológico e intelectual. En estos dos últimos ámbitos se produjeron importantes avances a partir del final de la Edad Media. Esto se explica por las condiciones sociales favorables para la producción e intercambio de conocimiento que se generaron junto a la formación de ciudades en este periodo. La aparición de una importante y extensa red de universidades, auspiciada por la Iglesia a través de sus autoridades eclesiásticas en las ciudades, impulsó la competición en el terreno intelectual, y consecuentemente la creatividad y la innovación al agrupar a decenas de miles de estudiantes (RASHDALL, 1929, VI, pp. 559-601; WALSH, 1970; SCHEVILL, 1936).

Durante la primera mitad del s. XIII aparecieron multitud de universidades a lo largo de toda Europa occidental (FIG. 6). Este proceso alcanzó su apogeo en el Renacimiento, lo que coincidió con el momento en el que Italia fue el centro cultural de Europa, hecho que tampoco impidió que Francia, a través de la universidad de París, desempeñase un papel relevante a nivel intelectual y cultural (HASKINS, 1965; RIDDER-SYMOENS, 2003, I y II). De hecho, puede constatarse que el renacimiento intelectual de Europa occidental coincidió con la aparición de las principales universidades (RANDALL, 1954). Esta situación fue en gran medida consecuencia de cambios que se produjeron en el terreno cultural e intelectual gracias a unas condiciones propicias creadas por la red urbana europea.



Fig. 6/ Ciudades universitarias medievales. Las divisiones políticas corresponden a 1490

Fuente: (RIDDER-SYMOENS, 2003, I, p. 68)

No hay que olvidar que figuras como Bernardo de Chartres (s. XII), con su racionalismo, contribuyó a la posterior emancipación del pensamiento de la tutela de la religión. Asimismo, el pensamiento científico tiene en Guillermo de Conches (1090-1154) un precursor, mientras que las aportaciones de Roger Bacon (1219/1220-1292) fueron muy importantes en lo que respecta a la experimentación, medida y poder sobre la naturaleza a través de la ciencia. Pese a los impedimentos inherentes a un mundo en el que la religión y la Iglesia conservaban una gran influencia, se produjeron progresos intelectuales y tecnológicos gracias a la formación de un pensamiento que cuestionaba las verdades heredadas del pasado, lo que estuvo unido a incipientes

herejías que aparecieron en las ciudades (COULTON, 1930).

La aparición de la red de universidades europea fue importante para el pensamiento y el desarrollo del saber pues con ella nació una comunidad de eruditos a nivel europeo. Ciertamente la Iglesia había creado escuelas, desarrollado la filosofía y ejercido el patronazgo de ciertas tradiciones intelectuales, además de haber constituido un importante depósito de aprendizaje que tenía lugar en las universidades. En este sentido la Iglesia contribuyó a dotar de cierta cohesión a la vida intelectual que se desarrolló en estos espacios (HALL, 1954). Sin embargo, el

Renacimiento, junto a la invención de la imprenta, impulsó la publicación de libros y la difusión del conocimiento, hecho que facilitó el desarrollo de la ciencia. Se produjo, entonces, un intenso, fructífero y prolongado intercambio de conocimientos en el seno de la comunidad de eruditos europea que orbitaba en torno a las universidades radicadas en las principales urbes de esta área geográfica, lo que se refleja en las más de 1.700 imprentas repartidas en 300 ciudades y, sobre todo, en la publicación en el s. XVI de 40.000 ediciones que equivalen a entre 15 y 20 millones de volúmenes (HAY, 2004; HALL, 2004).

En cualquier caso, el desarrollo de las universidades fue posible en gran medida gracias a su desvinculación de los poderes eclesiásticos y seculares. Prueba de esto es que en 1213 el canciller de la universidad de París, delegado del obispo, perdió el privilegio de autorizar para enseñar, y en 1219 perdió sus últimas prerrogativas. La sangrienta gran huelga de 1229-1231 dejó a la universidad fuera de la jurisdicción episcopal, y posteriormente el rey de Francia reconoció su independencia. En Oxford el canciller, inicialmente designado por el obispo de Lincoln, terminó siendo elegido por la universidad dejando así de ser un funcionario al servicio del obispado. Durante la primera mitad del s. XIII fue reconocida la independencia de esta universidad por la corona inglesa. Mientras que en Bolonia el canciller desempeñó funciones de carácter honorífico, a lo que hay que sumar los conflictos que la universidad mantuvo con las autoridades de aquella ciudad, alcanzando su autonomía en 1321 después de una serie de luchas seguidas de huelgas (LE GOFF, 1990, pp. 72-74). La autonomía de estos centros intelectuales y culturales hizo posible la competición entre distintas ideas y estilos, que es lo que generó una estimulación mutua entre grupos independientes que interactúan entre sí y que intercambian puntos de vista, saberes, información, etc.

La existencia de una gran multitud de universidades que sirvieron de núcleos para el desarrollo del pensamiento y del saber, con sus correspondientes aplicaciones en el plano tecnológico y económico, generó numerosas y variadas interacciones que crearon un entorno intelectualmente fértil al no existir un único centro encargado del desarrollo de la actividad cultural e intelectual. Sin duda esto facilitó la emergencia de la racionalidad como nuevo criterio a la hora de confrontar y contrastar los distintos puntos de vista, lo opuesto a los sistemas políticos en los que el poder establecido impone un régimen de verdad y una ortodoxia que impide el progreso cultural y tecnológico, pues la actividad intelectual queda enclaustrada

en un marco ideológico prefijado (FOUCAULT, 1995, p. 143). Esta es una diferencia importante con respecto a los imperios chino y otomano pues, tal y como LANG apunta (1997), la existencia de nodos de investigación hace más probable el progreso intelectual, científico, tecnológico, etc. Gracias a este entorno intelectual en Europa fue posible la revolución científica (GASCOIGNE, 1990).

Asimismo, hay que constatar la interrelación que se dio entre el surgimiento de las universidades y la formación de una sociedad pluralista, lo que está unido, también, a la existencia de una red de intelectuales a nivel europeo. Esto es debido a que no es factible una sociedad pluralista sin que exista al mismo tiempo un ámbito cultural en el que se desarrolle el debate de ideas. Así, la presencia de una red de universidades significó la ausencia de un único centro emisor de ideas capaz de controlar monopolísticamente la producción y el intercambio de conocimiento, información, ideas, experiencias, etc. La autonomía de las universidades facilitó la competición entre diferentes ideas y estilos, lo que produjo la estimulación mutua entre grupos independientes que interactuaban entre sí. Todo esto contribuyó a la formación de un espacio público en el que comenzó a desarrollarse el debate entre intelectuales, y que impulsó al mismo tiempo la innovación. El dinamismo intelectual y cultural que las universidades aportaron desarrolló y mantuvo la pluralidad en el ámbito del saber. Si alguien expresaba un punto de vista discordante con las autoridades, siempre podía desplazarse a otro país que estuviese dispuesto a acogerle. En este sentido, el pluralismo fue antes un fenómeno europeo que nacional o local, a pesar de que comenzó a ser una realidad incipiente de forma temprana en algunos lugares como Países Bajos, y en diferente medida Inglaterra. Sólo posteriormente, con la superación de los regímenes absolutistas, el pluralismo llegó a ser también un fenómeno nacional en el que las personas no eran perseguidas por expresar un punto de vista intelectual o político discordante con el de las autoridades.

No existió un control monopolista de la producción de literatura como tampoco del conocimiento. La creatividad e innovación fueron posibles en el contexto geopolítico de la red de universidades que emergió junto a la red de ciudades europea. En la medida en que la fragmentación geopolítica se mantuvo, la dispersión de la producción de conocimiento y el intercambio de ideas e información fue posible y fructífero, lo que impulsó el surgimiento de la ciencia moderna, y con ella la aparición de una serie de innovaciones tecnológicas que tuvieron repercusión en el campo económico y militar, y que dotaron a las potencias europeas de una superioridad estratégica frente a sus rivales no occidentales.

8. Conclusiones

Los principales factores que explican la influencia de la red urbana europea en el auge de Occidente son, a tenor de lo antes expuesto, de tres tipos diferentes. Por un lado están los factores económicos, pues la red urbana europea conllevó una dispersión de la riqueza que impidió que se formase una entidad política que la monopolizase y que, de este modo, pudiese apuntalar su poder político-militar a escala europea para someter al resto de las unidades políticas. La existencia de múltiples núcleos urbanos interconectados a través de sus mutuas relaciones comerciales, y que al mismo tiempo se encontraban ubicados en diferentes jurisdicciones políticas, contribuyó a impulsar la competición económica y, en diferente medida, también fiscal entre los distintos Estados. De este modo la dispersión de la riqueza fue en última instancia una limitación política al poder de los Estados, lo que mantuvo la fragmentación del espacio geopolítico y las condiciones de competición y hostilidad mutua.

Por otro lado, están los factores políticos. Los Estados vieron limitado su poder al tener que negociar con las oligarquías urbanas la financiación de las campañas militares y la política exterior de los soberanos. La contrapartida de estos procesos era la realización de concesiones a estas oligarquías, lo que en muchas ocasiones suponía la afirmación de su autonomía, o incluso su incorporación a las tareas de gobierno por medio de instituciones representativas. Paradójicamente esto fortaleció a largo plazo a los nacientes Estados modernos a pesar de suponer una limitación de su poder a nivel inmediato, pues desde entonces los soberanos contaron con la colaboración de las oligarquías urbanas y de otros potentados locales. Estos grupos sociales fueron incorporados a las estructuras de poder estatales, y al mismo tiempo se produjo una vinculación de sus intereses con los del propio Estado. La consecuencia de esto fue el mantenimiento de la fragmentación geopolítica, y con ella el entorno competitivo que definió al incipiente sistema internacional europeo.

En otro lugar están los factores culturales. Su relevancia radica en el hecho de que el intercambio de información, conocimientos, ideas, experiencias, etc., sirvió para el progreso intelectual, cultural y científico que redundó, asimismo, en el progreso tecnológico en la esfera militar y económica. La red de universidades europea fue un foco de investigación y aprendizaje muy importante gracias precisamente a

la autonomía de la que gozaron en el marco de la red urbana en la que apareció. Esto contrasta con otros lugares como China donde, como acertadamente señala QIAN (1985), la ausencia de fragmentación política impidió unas condiciones sociopolíticas que favorecieran el pluralismo, lo que, a su vez, impidió la crítica, el debate, la competición creativa y la innovación. Por el contrario, en Europa occidental sí se dieron esas condiciones que favorecieron la innovación, lo que proveyó de una superioridad estratégica a las potencias europeas frente a sus rivales no occidentales.

La dispersión de la riqueza material, del poder político y de la producción de cultura y conocimiento está unida a la influencia de la geografía como factor condicionante en la medida en que la red urbana europea del final de la Edad Media estaba dispersa y era lo suficientemente extensa como para impedir que una sola entidad política tuviese su entero control. Gracias a esa dispersión geográfica del poder político, de la riqueza y de la cultura, se mantuvo la competición entre países con la introducción, a su vez, de distintas innovaciones en el ámbito político mediante nuevas formas de gobierno; en el terreno económico con nuevas formas de generar riqueza; y en el ámbito cultural e intelectual con la producción de conocimiento y el desarrollo de nuevas ideas. Todo esto convergió en la competición militar entre potencias, lo que se tradujo en carreras de armamentos y revoluciones militares que conllevaron la introducción de importantes innovaciones en el transporte y en el modo de preparar y hacer la guerra. Tal y como Paul Kennedy señala, todos los Estados tenían la posibilidad de lograr acceso a las nuevas técnicas militares, con lo que nadie consiguió una ventaja decisiva sobre los demás (KENNEDY, 2013, p. 54). De este modo, la competición intereuropea permitió a los Estados europeos alcanzar la superioridad militar con la que Occidente dominó el mundo (VIDAL, 2021).

9. Bibliografía

- ABULAFIA, D. (1987): *Asia, Africa and the Trade of Medieval Europe*. En M. M. POSTAN & E. MILLER (Eds.), *The Cambridge Economic History of Europe* (pp. 402-473), Cambridge, Cambridge University press, Vol. 2.
- ABU-LUGHOD, J. (1989): *Before European Hegemony: The World System A.D. 1250-1350*, Nueva York, Oxford University Press.
- ACEMOGLU, D. & ROBINSON, J. C. (2015): *Por qué fracasan los países*, Barcelona, Booket.

- AGNEW, J. & CORBRIDGE, S. (1995): *Mastering Space. Hegemony, Territory and International Political Economy*, Londres, Routledge.
- ANDERSON, P. (1974): *Lineages of the Absolutist State*, Londres, Verso.
- ANDRADE, T. (2016): *The Gunpowder Age*, Princeton, Princeton University Press.
- ASHTOR, E. (1978): Underdevelopment in the Pre-Industrial Era. *Journal of European Economic History*, 7(2-3), 285-310.
- _____. (1983): Le Proche-Orient au Bas Moyen-Âge. Une région sous développée. En A. GUARDUCCI (Ed.), *Sviluppo e sottosviluppo in Europa e fuori d'Europa dal secolo XIII alla rivoluzione industriale*, Atti della "Decima settimana di studio," 7-12 aprile, 1978 (pp. 375-433), Firenze, Le Monnier.
- AUGOYAT, A. (1860): *Aperçu historique sur les fortifications*, Paris, Ch. Tanera.
- BAECHLER, J. (1975): *The Origins of Capitalism*, Oxford, Basil Blackwell.
- BAIROCH, P. (1985): *De Jéricho à México. Villes et économie dans l'histoire*, Paris, Gallimard
- _____. & BAOUT, J. & CHÉVRE, P. (1988): *La population des villes européennes de 800 à 1800*, Ginebra, Droz.
- BECKER, M. (1981): *Medieval Italy*, Bloomington, Indiana University Press.
- BEELER, J. (1984): *Warfare in Feudal Europe, 730-1200*, Ithaca, Cornell University Press.
- BEER, S. H. (1974): *Modern Political Development*, Nueva York, Random House.
- BISSON, T. N. (1966): The Military Origins of Medieval Representation. *The American Historical Review*, 71(4), 1199-1218. <https://doi.org/10.2307/1848584>
- BLOCKMANS, W. P. (1978): A Typology of Representative Institutions in Late Medieval Europe. *Journal of Medieval History*, 4(2), 189-215. [https://doi.org/10.1016/0304-4181\(78\)90005-2](https://doi.org/10.1016/0304-4181(78)90005-2)
- BLUM, J. (1971): The Internal Structure and Polity of the European Village Community from the Fifteenth to the Nineteenth Centuries. *Journal of Modern History*, 43(4), 541-576. <https://doi.org/10.1086/240681>
- BODDE, D. (1991): *Chinese Thought, Society, and Science: The Intellectual and Social Background of Science and Technology in Pre-modern China*, Honolulu, University of Hawaii Press.
- BRADY, T. A. Jr. (1985): *Turning Swiss: Cities and Empire, 1450-1550*, Cambridge, Cambridge University Press.
- BRAUDEL, F. (1984): *Civilización material, economía y capitalismo, siglos XV-XVIII*, Madrid, Alianza, Vol. 1.
- BRUTZKUS, J. (1943): Trade with Eastern Europe, 800-1200. *Economic History Review*, 13(1-2), 31-41. <https://doi.org/10.2307/2590513>
- CAIRO CAROU, H. (1993): *Elementos para una geopolítica crítica de la guerra y la paz: la construcción social del conflicto territorial argentino-británico* [Tesis doctoral, Universidad Complutense de Madrid]. <https://eprints.ucm.es/id/eprint/4108/>
- CARRETERO ZAMORA, J. M. (1988): *Cortes, monarquía, ciudades: las Cortes de Castilla a comienzos de la época moderna (1476-1515)*, Madrid, Siglo XXI.
- CARSTEN, F. L. (1964): *The Origins of Prussia*, Oxford, Clarendon Press.
- CIPOLLA, C. (1965): *Sails and Empires: Technological Innovation and the Early Phases of European Expansion, 1400-1700*, Nueva York, Minerva.
- COSANDEY, D. (1997): *Le secret de l'Occident: Du miracle passé au marasme présent*, Paris, Arléa.
- COULTON, G. (1930): *The Medieval Scene*, Cambridge, Cambridge University Press.
- COX, G. W. (2017): Political Institutions, Economic Liberty, and the Great Divergence. *The Journal of Economic History*, 77(3), 724-755. <https://doi.org/10.1017/S0022050717000729>
- CROSBY, A. (1986): *Ecological Imperialism: The Biological Expansion of Europe, 900-1900*, Cambridge, Cambridge University Press.
- CUSACK, T. R. & EBERWEIN, W. D. (1982): Prelude to War: Incidence, escalation and intervention in international disputes, 1900-1976. *International Interactions*, 9(1), 9-28. <https://doi.org/10.1080/03050628208434588>
- D'HAENENS, A. (1982): Manifestations d'une mutation. En G. DUBY & R. MANTRAN (Dir.), *L'Eurasie XI-XIIIe siècles* (pp. 9-67), Paris, Presses Universitaires de France.
- DAHL, R. (1971): *Polyarchy: Participation and Opposition*, New Haven, Yale University Press.
- DALY, J. (2014): *The Rise of Western Power: A Comparative History of Western Civilization*, Nueva York, Bloomsbury.
- _____. (2015): *Historians Debate the Rise of the West*, Abingdon, Routledge.
- DAWSON, C. (1950): *Religion and the Rise of Western Culture*, Nueva York, Sheed and Ward.
- DE ROOVER, R. (1965): The Organization of Trade. En M. POSTAN, E. RICH & E. MILLER (Eds.), *The Cambridge Economic History of Europe* (pp. 42-118), Cambridge, Cambridge University Press, Vol. 3.
- DENG, K. G. (1999): *The Premodern Chinese Economy Structural Equilibrium and Capitalist Sterility*, Londres, Routledge.
- DIAMOND, J. (2009): *Armas, gérmenes y acero*, Barcelona, DeBolsillo.
- DIFFIE, B. W. (1985): *Foundations of the Portuguese Empire, 1415-1580*, Minneapolis, University of Minnesota Press.
- DOBB, M. (1947): *Studies in the Development of Capitalism*, Nueva York, International Publishers.
- DODDS, K. & ATKINSON, D. (Eds.) (2003): *Geopolitical Traditions: A Century of Geopolitical Thought*, Londres, Routledge.
- DODDS, K. (2005): *Global Geopolitics: A Critical Introduction*, Harlow, Pearson.
- DORPALÉN, A. (Ed.) (1966): *The World of General Haushofer. Geopolitics in Action*, Port Washington, Kennikat Press.
- _____. (1982): *Geopolítica en acción. El mundo del Gral. Haushofer*, Buenos Aires, Pleamar.
- DOWNING, B. M. (1992): *The Military Revolution and Political Change: Origins of Democracy and Autocracy in Early Modern Europe*, Princeton, Princeton University Press.

- DROYSEN, G. & ANDREE, R. (1886): *Droysens Allgemeiner Historischer Handatlas in Sechshundneunzig Karten Mit Erläuterndem Text*, Bielefeld, Velhagen & Klasing.
- DUBY, G. (1974): *The Early Growth of the European Economy*, Londres, Weidenfeld and Nicolson.
- DUFFY, C. (1979): *Siege Warfare: The Fortress in the Early Modern World 1494-1660*, Londres, Routledge & Kegan Paul.
- ELLIOT, B. & McCRANE, D. (1982): *The City: Patterns of Domination and Conflict*, Londres, The Macmillan Press.
- ELVIN, M. (1973): *The Pattern of the Chinese Past*, Londres, Eyre Methuen.
- ENNEN, E. (1979): *The Medieval Town*, Ámsterdam, North-Holland Publishing.
- FERGUSON, N. (2012): *Civilización. Occidente y el resto*, Barcelona, Debate.
- FOSSIER, R. (1989): *Enfance de l'Europe*, París, Presses Universitaires de France.
- FOUCAULT, M. (1995): *Un diálogo sobre el poder*, Barcelona, Altaya.
- FOUCHER, M. (1991): *Fronts et frontières. Un tour du monde géopolitique*, París, Fayard.
- FRANK, A. G. (1970): *Latin America: Underdevelopment or Revolution: Essays on the Development of Underdevelopment and the Immediate Enemy*, Londres, Monthly Review Press.
- _____. (1998): *Reorient: Global Economy in the Asian Age*, Berkeley, University of California Press.
- FRASER, G. M. (1971): *The Steel Bonnets: The Story of the Anglo-Scottish Border Reivers*, Londres, Pan Books.
- FRIEDMAN, D. R. (1977): A Theory of the Size and Shape of Nations. *Journal of Political Economy*, 85(1), 59-77. <https://doi.org/10.1086/260545>
- GASCOIGNE, J. (1990): A Reappraisal of the Role of the Universities in the Scientific Revolution. En D.C. LINDBERG & R.S. WESTMAN (Eds.), *Reappraisals of the Scientific Revolution* (pp. 207-260), Cambridge, Cambridge University Press.
- GELDERBLOM, O. (2013): *Cities of Commerce: The Institutional Foundations of International Trade in the Low Countries, 1250-1650*, Princeton, Princeton University Press.
- GOODY, J. (1996): *The East in the West*, Cambridge, Cambridge University Press.
- GOUREVITCH, P. (1978): The Second Image Reversed: The International Sources of Domestic Politics. *International Organization*, 32(4), 881-912. <https://doi.org/10.1017/S002081830003201X>
- GRABOWSKY, A. (1933): Das Problem der Geopolitik, *Zeitschrift für Politik*, (22), 765-802.
- GRAY, C.S. (2005): *Another Bloody Century: Future Warfare*, Londres, Widenfeld & Nicolson.
- GUERLAC, H. (1986): Vauban: The Impact of Science on War. En P. PARET (Ed.), *Makers of Modern Strategy: From Machiavelli to the Nuclear Age* (pp. 60-90), Princeton, Princeton University Press.
- HALE, J. R. (1998): *War and Society in Renaissance Europe 1450-1620*, Guernsey, Sutton.
- HALL, A. R. (1954): *The Scientific Revolution 1500-1800*, Londres, Longman Green.
- _____. (2004): Science. En G.R. ELTON (Ed.), *The New Cambridge Modern History* (pp. 422-451), Cambridge, Cambridge University Press, Vol. 2.
- HALL, J. A. (1985): *Powers and Liberties: The Causes and Consequences of the Rise of the West*, Oxford, Basil Blackwell.
- HART, M. C'T. (1993): *The Making of a Bourgeois State: War, Politics and Finance During the Dutch Revolt*, Manchester, Manchester University Press.
- HASKINS, C. H. (1965): *The Rise of Universities*, Ithaca, Cornell University Press.
- HAY, D. (2004): Literature. En G.R. ELTON (Ed.), *The New Cambridge Modern History* (pp. 401-421), Cambridge, Cambridge University Press, Vol. 2.
- HEADRICK, D. R. (1981): *The Tools of Empire: Technology and European Imperialism in the Nineteenth Century*, Oxford, Oxford University Press.
- HEFFERNAN, M. (1998): *The Meaning of Europe: Geography and Geopolitics*, Londres, Arnold.
- HEGEL, F. G. W. (1956): *The Philosophy of History*, Nueva York, Dover Publications.
- HERLIHY, D. (1974): Ecological Conditions and Demographic Change. En R.L. DEMOLEN (Ed.), *One Thousand Years: Western Europe in the Middle Ages* (pp. 3-43), Boston, Houghton Mifflin.
- HILTON, R. (1973): *Bond Men Made Free: Medieval Peasant Movements and the English Rising of 1381*, Londres, Temple Smith.
- HINTZE, O. (1968): *Historia de las formas políticas*, Madrid, Revista de Occidente.
- HIRSCHMAN, A. O. (1977): *The Passions and the Interests: Political Arguments for Capitalism before its Triumph*, Princeton, Princeton University Press.
- _____. (1978): Exit, Voice, and the State. *World Politics*, 31(1), 90-107. <https://doi.org/10.2307/2009968>
- HOBSON, J. H. (2003): *The Eastern Origins of the Western Civilization*, Cambridge, Cambridge University Press.
- HODGSON, M. G. S. (1993): *Rethinking World History: Essays on Europe, Islam, and World History*, Cambridge, Cambridge University Press.
- HOHENBERG, P. & LEES, L. H. (1985): *The Making of Urban Europe, 1000-1850*, Cambridge, Cambridge University Press.
- _____. (1995): *The Making of Urban Europe, 1000-1994*, Cambridge, Harvard University Press.
- HUFF, T. F. (1993): *The Rise of Early Modern Science: Islam, China, and the West*, Cambridge, Cambridge University Press.
- HUI, V. T. B. (2011): *War and State Formation in Ancient China and Early Modern Europe*, Cambridge, Cambridge University Press.
- HUPPERT, G. (1999): *After the Black Death: A Social History of Early Modern Europe*, Bloomington, Indiana University Press.
- JONES, E. L. (1982): *The European Miracle: Environments, Economics and Geopolitics in the History of Europe and Asia*, Nueva York, Cambridge University Press.
- JONES, P. (2004): *The Italian City-State: From Commune to Signoria*, Nueva York, Clarendon Press.

- KAMEN, H. (1976): *The Iron Century: Social Change in Europe 1500-1660*, Londres, Cardinal.
- KENNEDY, P. (2013): *Auge y caída de las grandes potencias*, Barcelona, DeBolsillo.
- KRISTOF, L. K. D. (1960): The Origins and Evolution of Geopolitics. *The Journal of Conflict Resolution*, 4(1), 15-51. <https://doi.org/10.1177/002200276000400103>
- LACOSTE, Y. (1985): Géographie, géopolitique et relations internationales. *Relations Internationales*, (41), 39-58.
- LABIB, S. (1974): Medieval Islamic Maritime Policy in the Indian Ocean Area. En SOCIÉTÉ JEAN BODIN POUR L'HISTOIRE COMPARATIVE DES INSTITUTIONS, *Les grandes escales. première partie, antiquité et moyen-âge: 10e colloque d'histoire maritime* (pp. 225-241), Bruselas, Éd. de la Librairie encyclopédique.
- LANDES, D. (1998): *The Wealth and Poverty of Nations: Why Some Are so Rich and Some So Poor*, Nueva York, W. W. Norton.
- LANG, G. (1997): Structural Factors in the Origins of Modern Science: A Comparison of China and Europe. En S.T. ZEPETNEK & J. JAY (Eds.), *East Asian Cultural and Historical Perspectives* (pp. 71-96), Edmonton, University of Alberta.
- LE GOFF, J. (1979): *La Baja Edad Media*, Madrid, Siglo XXI.
- _____(1988): *Medieval Civilization*, Nueva York, Basil Blackwell.
- _____(1990): *Los intelectuales en la Edad Media*, Barcelona, Gedisa.
- LE ROY LADURIE, E. (1979): *The Territory of the Historian*, Hassocks, The Harvester Press.
- LEFEBVRE, H. (2013): *La producción del espacio*, Madrid, Capitán Swing.
- LENIN, V. I. (1974): *El imperialismo, fase superior del capitalismo*, Madrid, Fundamentos.
- LOPEZ, R. & RAYMOND, I. (1967): *Medieval Trade in the Mediterranean World*, Nueva York, W. W. Norton.
- LOPEZ, R. S. (1976): *The Commercial Revolution of the Middle Ages, 950-1350*, Cambridge, Cambridge University Press.
- MALLET, M. & SHAW, C. (2014): *The Italian Wars, 1494-1559: War, State and Society in Early Modern Europe*, Abingdon, Routledge.
- MAMADOUH, V. D. (1998): Geopolitics in the Nineties: One Flag, Many Meanings. *GeoJournal*, 46(4), 237-253. <https://doi.org/10.1023/A:1006950931650>
- MANN, M. (1991): *Las fuentes del poder social, I*, Madrid, Alianza.
- MAULL, O. (1925): *Politische Geographie*, Berlín, Borntraeger.
- McFARLAND, A. (1969): *Power and Leadership in Pluralist Systems*, Stanford, Stanford University Press.
- McNEILL, W. H. (1963): *The Rise of the West: A History of the Human Community*, Chicago, University of Chicago Press.
- _____(1982): *The Pursuit of Power: Technology, Armed Force, and Society since A.D. 1000*, Chicago, University of Chicago Press.
- MEARSHEIMER, J. J. (2014): *The Tragedy of Great Power Politics*, Nueva York, Norton.
- MEYER, J. (1981): *Les Capitalismes*, París, Presses Universitaires de France.
- MIELANTS, E. (2008): *The Origins of Capitalism and the "Rise of the West"*, Philadelphia, Temple University Press.
- MISKIMIN, H. (1975): *The Economy of Early Renaissance Europe, 1300-1460*, Nueva York, Cambridge University Press.
- MOKYR, J. (1990): *The Lever of Riches: Technological Creativity and Economic Progress*, Nueva York, Oxford University Press.
- MONTESQUIEU, C. (2012): *El espíritu de las leyes*, Barcelona, Ediciones Brontes.
- MOORE, R. I. (2003): *La primera revolución europea*, Barcelona, Crítica.
- MORRIS, R. (1988): Northern Europe Invades the Mediterranean, 900-1200. En G. HOLMES (Ed.), *The Oxford Illustrated History of Medieval Europe* (pp. 175-234), Cambridge, Cambridge University Press.
- MORRISON, I. (2016): *¿Por qué manda Occidente... por ahora?*, Barcelona, Ático de los libros.
- MUMFORD, L. (2014): *La ciudad en la historia. Sus orígenes, transformaciones y perspectivas*, Logroño, Pepitas de Calabaza.
- MURAYAMA, Y. (2000): Study of Urban Systems: Outcomes and Issues. En M. MURAYAMA, *Japanese Urban System* (pp. 9-33). Dordrecht, Springer.
- NEEDHAM, J. (1969). *The Grand Titration: Science and Society in East and West*. Londres, Allen & Unwin.
- NORTH, D. C. & THOMAS, R. C. (1973): *The Rise of the Western World: A New Economic History*, Cambridge, Cambridge University Press.
- Ó TUATHAIL, G. & AGNEW, J. (1992): Geopolitics and Discourse: Practical Geopolitical Reasoning and American Foreign Policy. *Political Geography*, 11(2), 190-204. [https://doi.org/10.1016/0962-6298\(92\)90048-X](https://doi.org/10.1016/0962-6298(92)90048-X)
- PAGDEN, A. (2011): *Mundos en guerra. 2500 años de conflicto entre Oriente y Occidente*, Barcelona, RBA.
- PAINTER, S. (1975): *The Rise of the Feudal Monarchies*, Ithaca, Cornell University Press.
- PARKER, G. (1990): *La revolución militar. Las innovaciones militares y el apogeo de Occidente 1500-1800*, Barcelona, Crítica.
- _____(1995): The "Military Revolution 1560-1660" - A Myth?. En C.J. ROGERS (Ed.), *The Military Revolution Debate: Readings on the Military Transformation of Early Modern Europe* (pp. 55-93), Boulder, Westview.
- _____(2004): *Sovereign City: The City-State through History*, Londres, Reaktion Books.
- PIRENNE, H. (1952): *Medieval Cities: Their Origins and the Revival of Trade*, Princeton, Princeton University Press.
- POCOCK, J. G. A. (2002): Some Europes in their History. En A. PAGDEN (Ed.), *The Idea of Europe: From Antiquity to the European Union* (pp. 55-71), Cambridge, Cambridge University Press.
- POGGI, G. (1978): *The Development of the Modern State*, Stanford, Hutchinson & Co.
- POMERANZ, K. (2000): *The Great Divergence: Europe, China, and the Making of the Modern World Economy*, Princeton, Princeton University Press.

- POSTAN, M. M. (1975): *The Medieval Economy and Society*, Harmondsworth, Penguin Books.
- POUNDS, N. J. G. (1973): *An Historical Geography of Europe 450 B.C.-A.D. 1330*, Cambridge, Cambridge University Press.
- _____. (2009): *An Historical Geography of Europe 1500-1840*, Cambridge, Cambridge University Press.
- _____. & BALL, S. S. (1964): Core-Areas and the Development of the European States System. *Annals of the Association of American Geographers*, 54(1), 24-40. <https://doi.org/10.1111/j.1467-8306.1964.tb00472.x>
- PRED, A. R. (1977): *City-Systems in Advanced Economies*, Londres, Hutchinson.
- QIAN, W. Y. (1985): *The Great Inertia: Scientific Stagnation in Traditional China*, Londres, Croom Helm.
- RANDALL, J. (1954): *The Making of the Modern Mind*, Boston, Houghton Mifflin.
- RASHDALL, H. (1929): The Medieval Universities. En J. B. BURY (Ed.), *The Cambridge Medieval History* (pp. 559-601), Cambridge, Cambridge University Press, Vol. 6.
- REYNOLDS, S. (1986): *Kingdoms and Communities in Western Europe, 900-1300*, Oxford, Clarendon Press.
- RIDDER-SYMOENS, H. DE (Ed.) (2003): *A History of the University in Europe*, Cambridge, Cambridge University Press, Vol. 1 y 2.
- ROBERTS, M. (1956): *Military Revolution, 1560-1660: An Inaugural Lecture Delivered Before the Queen's University of Belfast*, Belfast, M. Boyd.
- ROKKAN, S. (1975): Dimensions of State Formation and Nation-Building: A Possible Paradigm for Research on Variations within Europe. En C. TILLY (Ed.), *The Formation of National States in Western Europe* (pp. 562-600), Princeton, Princeton University Press.
- RORIG, F. (1967): *The Medieval Town*, Berkeley, University of California Press.
- RUSSELL, J. C. (1972): *Medieval Regions and their Cities*, Newton Abbot, David & Charles.
- SARDAR, Z. (1977): *Science, Technology and Development in the Muslim World*, Londres, Croom Helm.
- SAYER, A. (1979): Epistemology and Conceptions of People and Nature in Geography. *Geoforum*, 10(1), 19-44. [https://doi.org/10.1016/0016-7185\(79\)90012-5](https://doi.org/10.1016/0016-7185(79)90012-5)
- SCAMMEL, G. V. (1981): *The World Encompassed: The First European Maritime Empires c. 800-1650*, Berkeley, University of California Press.
- SCHEVILL, F. (1936): *History of Florence: From the Founding of the City through the Renaissance*, Nueva York, Harcourt Brace.
- SCHUMANN, R. (1986): *Italy in the Last Fifteen Hundred Years*, Lanham, University Press of America.
- SEMPA, F. P. (2002): *Geopolitics: from the Cold War to the 21st century*, New Brunswick, Transaction Publishers.
- SIVARD, R. L. (1986): *World Military and Social Expenditures*, Washington D.C., World Priorities.
- SIVIN, N. (1982): Why the Scientific Revolution Did Not Take Place in China – or Didn't It?. *Chinese Science*, 5, 45-66. <https://doi.org/10.1163/26669323-00501006>
- SMALL, M. & SINGER, J. D. (1982): *Resort to Arms. International and Civil Wars, 1816-1980*, Beverly Hills, Sage.
- SOUTHALL, A. (1998): *The City in Time and Space*, Cambridge, Cambridge University Press.
- SPRUYT, H. (1996): *The Sovereign State and Its Competitors*, Princeton, Princeton University Press.
- STOREY, D. (2001): *Territory: the Claiming of Space*, Harlow, Pearson Education.
- TILLY, C. (1975): Reflections on the History of European State-Making. En C. TILLY (Ed.), *The Formation of National States in Western Europe* (pp. 3-83), Princeton, Princeton University Press.
- _____. (1992): *Coerción, capital y los Estados europeos 990-1990*, Madrid, Alianza.
- TOUT, T. F. (1934): *The Collected Papers of Thomas F. Tout*, Manchester, Manchester University Press, Vol. 3.
- TRACY, J. D. (1990): *Holland Under Habsburg Rule, 1506-1566: The Formation of a Body Politic*, Berkeley, University of California Press.
- TUMA, E. (1979): *European Economic History*, Palo Alto, Pacific Book Publishers.
- UDOVITCH, A. (1993): Market and Society in the Medieval Islamic World. En CENTRO ITALIANO DI STUDI SULL'ALTO MEDIOEVO. SETTIMANE DI STUDIO, *Mercati e mercanti nell'alto Medioevo: l'area euroasiatica e l'area mediterranea* (pp. 767-798), Spoleto, Presso La Sede del Centro.
- URLANIS, B. Ts. (1960): *Войны и народонаселение Европы*, Moscú, Издательство социально-экономической литературы.
- VAN EVERA, S. (1999): *Causes of War: Power and the Roots of Conflict*, Ithaca, Cornell University Press.
- VAUBEL, R. (2008): A History of Thought on Institutional Competition. En A. BERGH & R. HJER (Eds.), *Institutional Competition* (pp. 29-66), Cheltenham, Edward Elgar.
- VICENS VIVES, J. (1981): *Tratado general de geopolítica. El factor geográfico y el proceso histórico*, Barcelona, Editorial Vicens-Vives.
- VIDAL DE LA BLACHE, P. (1911): Les genres de vie dans la géographie humaine. *Annales de géographie*, (112), 289-304. <https://doi.org/10.3406/geo.1911.7312>
- VIDAL PÉREZ, E. (2020). *Auge y hegemonía mundial de Occidente (s. XV-XXI): un enfoque geopolítico*. [Tesis doctoral, Universidad del País Vasco]. <https://addi.ehu.es/handle/10810/50378>
- _____. (2021): Fragmentación geopolítica y equilibrio de poder en el auge de Occidente. *Revista Electrónica de Estudios Internacionales*, (42), diciembre. <http://dx.doi.org/10.17103/reei.42.05>
- VOLZ, W. (1925): Lebensraum und Lebensrecht des deutschen Volkes. *Deutsche Arbeit*, (24), 169-174.
- VRIES, J. De (1984): *European Urbanization, 1500-1800*, Cambridge, Harvard University Press.
- WALEY, D. (1969): *The Italian City-Republics*, Nueva York, McGraw-Hill.

- WALLERSTEIN, I. (1974): *The Modern World System*, Nueva York, Academic Press.
- _____ (2000): *The Essential Wallerstein*, Nueva York, The New Press.
- WALSH, J. (1970): *The Thirteenth, Greatest of Centuries*, Nueva York, AMS Press.
- WALTZ, K. (1979): *Theory of International Politics*, Reading, Addison-Wesley.
- WEAVER, J. C. (2006): *The Great Land Rush and the Making of the Modern World, 1650-1900*, Montréal, McGill-Queens University Press.
- WEBER, M. (1958): *The City*, Nueva York, Free Press.
- WERVEKE, H. VAN (1963): The Rise of the Towns. En M. POSTAN & E. RICH & E. MILLER (Eds.), *The Cambridge Economic History of Europe* (pp. 3-41), Cambridge, Cambridge University Press, Vol. 3.
- WESSON, R. G. (1978): *State Systems: International Pluralism, Politics and Culture*, Nueva York, The Free Press.
- WHITE, L. (1962): *Medieval Technology and Social Change*, Londres, Oxford University Press.
- WICKHAM, C. (1981): *Early Medieval Italy: Central Power and Local Society, 400-1000*, Londres, Macmillan.
- WILSON, K. & VAN DER DUSSEN, J. (Eds.) (1995): *The History of the Idea of Europe*, Milton Keynes, Open University.