

## La contribución de Edward Whiting Fox a la geografía histórica\*

**Luis Urteaga González**

*Departament de Geografia Humana  
Universitat de Barcelona*

El 19 de mayo de 1996 falleció en Ithaca, Nueva York, el profesor Edward Whiting Fox. Aunque recientemente ha sido calificado como «uno de los más provocativos pensadores de la geografía histórica»,<sup>1</sup> es posible que aquí y ahora su nombre diga poco a los geógrafos. Retirado desde hacía años, su obra permanece inédita en castellano y, en general, ha tenido una limitada difusión en Europa. Y sin embargo, sus ideas merecen un estudio detenido. Fox fue un auténtico especialista en la geografía histórica de la Europa preindustrial, y uno de los historiadores que abogó con más firmeza e inteligencia por la introducción de la perspectiva geográfica en el análisis histórico. El propósito de esta conferencia es presentar algunos de los rasgos de su biografía intelectual, y en particular su aportación al campo de la geografía histórica.

---

\* Conferencia dictada ante la Societat Catalana de Geografia. Barcelona, 17 de abril de 1997.

<sup>1</sup> Earle, 1995, 459.

## I.

Edward Fox fue un historiador con una trayectoria netamente académica. Nació en Spokane, cerca de Seattle, en la costa oeste de los Estados Unidos, el 28 de junio de 1911.<sup>2</sup> Sin embargo, su formación académica discurrió en el este, en la prestigiosa Universidad de Harvard. Allí estudió historia en la década de los años treinta, interesándose especialmente por la historia de Europa durante el período medieval. En 1935 obtuvo el título de *Bachelor of Arts*, y dos años más tarde la maestría. En 1941 alcanzó el grado de doctor, con una tesis sobre la historia política y constitucional de Francia.

Entre las influencias recibidas durante su educación universitaria el propio Fox ha destacado la del Mayor Thomas H. Thomas, que guió su atención hacia el análisis geográfico.<sup>3</sup> También fue alumno del geógrafo Derwent Whittlessey, cultivador de una geografía política profundamente impregnada de metodología histórica.<sup>4</sup> Desde entonces Fox siguió de cerca la literatura geopolítica, a través de autores como Alfred Mahan, Karl Haushofer y Halford Mackinder, que tienen una clara resonancia en sus escritos. Durante sus años de formación universitaria debió estudiar a fondo la obra del historiador belga Henri Pirenne (1862-1935), obra con la que mantendría un auténtico forcejeo intelectual durante el resto de su vida.

Los años pasados en Harvard marcaron la peripecia biográfica de Fox en más de un sentido. Estando en Harvard contrajo matrimonio con Elizabeth Simon Fox,<sup>5</sup> y en la Universidad de Harvard encontró su primer empleo, como *Assistant Dean* durante los años de la Segunda Guerra Mundial.

En el tramo final de la guerra Fox entró al servicio del Departamento de Estado de los Estados Unidos, desempeñando el cargo de ayudante del Secretario de Estado durante la presidencia de Truman. Su paso por la administración pública fue, no obstante, breve. En 1946 inició su actividad docente en el Departamento de Historia de la Universidad de Cornell, donde transcurrió su carrera académica durante más de treinta años. Se jubiló en 1978, siendo nombrado profesor emérito de la misma universidad.

En Cornell, y durante muchos años, Fox impartió un curso introductorio sobre historia de la civilización occidental. En relación con las necesidades pedagógicas de este curso general inició, en la década de los cincuenta, la edición de una serie de volúmenes bajo el título de *The Development of Western Civilization*. También impartió cursos sobre la historia de Francia, y mantuvo

<sup>2</sup> Las noticias biográficas que se presentan a continuación proceden de un breve obituario publicado en *The Ithaca Journal*, el 21 de mayo de 1996, así como de diversas informaciones facilitadas por Elizabeth Fox-Genovese, hija de Edward Fox. Comunicación personal, 14, 22 y 25 de septiembre de 1996.

<sup>3</sup> Fox, 1971, 17.

<sup>4</sup> Earle, 1992.

<sup>5</sup> El matrimonio se celebró el 14 de julio de 1935. Edward Fox y Elizabeth Simon tuvieron tres hijos: Elizabeth, Edward y Rebecca.

diversos seminarios de carácter metodológico. Entre ellos, uno dedicado a las relaciones entre antropología e historia, dirigido en colaboración con el antropólogo David Green.

Si el éxito de un profesor universitario se mide por la calidad de sus discípulos, el de Edward Fox es más que notable. Su magisterio en Cornell va a marcar a una generación de científicos sociales muy inclinados a la reflexión geohistórica. Entre ellos figuran el antropólogo G. William Skinner, el sociólogo Leonard Hochberg, y los historiadores Allan Bogue, Eugene Genovese y Morton Rothstein.<sup>6</sup> A este selecto grupo de investigadores cabe añadir el nombre de Elizabeth Fox-Genovese, hija y alumna de Edward Fox, y actualmente profesora de historia en la Universidad de Emory.

Como investigador, Fox tuvo una gran pasión: la historia de Francia. A ello dedicó su tesis de doctorado, que nunca llegó a publicar, y la más conocida de sus obras, *History in Geographic Perspective. The Other France*. Fue miembro fundador y presidente de la *Society for French Historical Studies*, y un auténtico conocedor de la cultura francesa y en particular del pensamiento fisiocrático. Su interés por Francia sobrepasaba con mucho el ámbito estrictamente erudito. Viajó a Francia en repetidas ocasiones, realizando dos largas estancias en 1965 y 1966, y siguió con interés los avatares de la vida política francesa. Creo que la política gala despertó en Fox una mezcla de curiosidad, desconfianza y fascinación. Algo, por otra parte, bastante típico entre los intelectuales anglo-americanos educados en la tradición liberal antiburocrática. En este sentido la historia de Francia debía constituir para Fox no sólo un reto intelectual, sino también un test de significación para su propia ideología y sus convicciones políticas.

Escritor dotado, y con un gran talento para la síntesis, el historiador norteamericano no fue un autor especialmente prolífico. Además de la ya citada *History in Geographic Perspective*, y de una serie de artículos<sup>7</sup> y trabajos menores, dió a la imprenta otras tres obras. Las dos primeras son sendos atlas sobre la historia de Europa y la historia de América, publicados respectivamente por Oxford University Press en 1957 y 1964. Fueron diseñados por Fox, con una finalidad esencialmente pedagógica.<sup>8</sup> La tercera obra, titulada *The Emergence of the Modern European World*, apareció casi al final de su vida.<sup>9</sup> Se trata de una síntesis general sobre la historia de Europa y de la expansión europea, que abarca desde el siglo XVII hasta el colapso de la Unión Soviética. La obra se apoya en el marco teórico desarrollado por el propio autor veinte años atrás; sin embargo, el grueso del volumen brinda una narrativa histórica bastante convencional centrada en los acontecimientos políticos. Útil como manual introductorio, o como libro de texto, creo que agregará poco al prestigio analítico de Fox.

<sup>6</sup> Earle, 1992, 17.

<sup>7</sup> Fox, 1980 y 1989, entre los trabajos de mayor significado para la geografía histórica.

<sup>8</sup> Fox, 1957 y 1964.

<sup>9</sup> Fox, 1991.

## II.

Su principal contribución analítica está desarrollada en el ensayo *History in Geographic Perspective*. El libro lleva por subtítulo *The Other France*, y consta de dos partes bien diferenciadas. Los tres primeros capítulos, aproximadamente un tercio de la obra, constituyen un vigoroso alegato para reintroducir la dimensión geográfica en el análisis histórico. Ofrecen, simultáneamente, el marco teórico de la investigación y una visión fresca y original sobre el contenido posible del razonamiento geohistórico. La segunda parte del libro se centra en el desarrollo político y económico de Francia desde el final del Antiguo Régimen. Esa parte sirve explícitamente como contraste empírico de las hipótesis enunciadas en la sección primera.

Fox no era un autor ambientalista o determinista en el sentido convencional. Su juicio sobre este punto es rotundo: la historia no es un producto del medio geográfico, ni la ciencia geográfica puede ser un mero catálogo de reglas para explicar la influencia del entorno sobre la vida humana.<sup>10</sup> El clima o las condiciones naturales no determinan la experiencia humana. Más bien ocurre que el medio existe en función de los conocimientos, deseos y necesidades del hombre, y que para cualquier situación geográfica, las potencialidades y limitaciones de la acción humana residen en el hombre mismo. Ahora bien, sucede que la experiencia humana es inseparable del espacio geográfico, y por tanto la esfera de la acción antrópica está limitada por factores geofísicos (esencialmente, los recursos y la productividad del suelo) y geoeconómicos (esencialmente, la capacidad de transporte y circulación).

En concreto, según Fox, para cualquier sociedad dada, «las unidades de organización económica no pueden ser mayores que el radio de transporte eficiente».<sup>11</sup> En la experiencia histórica de la Europa preindustrial, la unidad básica de poblamiento y producción fue la aldea campesina. Aunque con formas y estructuras muy dispares, el tamaño demográfico de las aldeas estaba limitado por el área potencial de cultivo. Y ésta, a su vez, por la distancia a recorrer desde el hogar hasta los campos más alejados. A medida que se incrementa la distancia desde la aldea hasta el perímetro exterior del agro, la eficiencia de las explotaciones debe declinar, hasta agotar las posibilidades de extensión superficial del área cultivada.

Naturalmente, el mosaico de aldeas que festonean el paisaje agrario preindustrial coexistía con una red de centros de mercado formada por pueblos y ciudades. Las ciudades, en tanto que centros de comercio y servicios especializados, brindan las formas primarias de división del trabajo y especialización funcional, haciendo posible un incremento de la producción local. Sin embargo, el área de mercado de las ciudades encontraba también sus propias barreras geográficas. En palabras de Fox:

<sup>10</sup> Fox, 1971, 19 y ss.

<sup>11</sup> Fox, 1971, 25.

«Los límites geográficos de la ciudad, al igual que los de la aldea, eran variables; pero el patrón básico de organización social era relativamente común. Allí donde la aldea había servido de base para el trabajo diario de los campos, la ciudad ofrecía un centro, el mercado, para el intercambio periódico de bienes. Si el perímetro del área cultivada de las aldeas no excedía ordinariamente la distancia que un campesino podía recorrer cada día para desplazarse al lugar de trabajo, el radio de mercado de las ciudades no superaba la distancia máxima a la que los campesinos podían desplazar sus productos. A efectos prácticos, esto venía a establecer otra barrera geográfica fundamental».<sup>12</sup>

Ahora bien, la fricción de la distancia no opera por igual en todos los sistemas regionales. Retomando una idea enunciada por Adam Smith, Fox subraya los contrastes entre transporte terrestre y transporte marítimo. En la época anterior al desarrollo del ferrocarril el alcance del transporte terrestre estaba sometido a severas limitaciones. Dado que el coste del transporte crece proporcionalmente con la distancia, el precio de desplazar mercancías pesadas o voluminosas más allá de unas docenas de kilómetros debía resultar prohibitivo. Tan sólo los bienes de alto valor unitario podrían soportar el coste del acarreo terrestre. En consecuencia, en las regiones reducidas al transporte terrestre, las unidades de mercado debían estar limitadas en su tamaño y función al intercambio de bienes primarios dentro de un radio necesariamente corto.

La situación debía ser muy distinta en las regiones con posibilidades de transporte fluvial o marítimo. En el transporte por agua, los costes de operación crecen menos que proporcionalmente con la distancia. Por tanto el transporte marítimo y fluvial ofrece un medio para desplazar mercancías al por mayor sobre largas distancias, alterando así las limitaciones geográficas sobre la actividad económica.<sup>13</sup> En las ciudades del litoral, o emplazadas en ríos navegables, el abastecimiento de alimentos y materias primas era más barato y flexible. Paralelamente, la extensión de las comunicaciones marítimas abría la posibilidad para incrementar notablemente la división del trabajo: por una parte, favoreciendo el desarrollo de manufacturas urbanas, por otra, abriendo oportunidades para la especialización agrícola y el desarrollo de cultivos comerciales en el traspas de las ciudades portuarias. Debido a su especialización agraria y manufacturera, las ciudades costeras pudieron ampliar su área de influencia desde el área local hacia una nueva escala geográfica. En lugar de depender por completo de su entorno agrícola inmediato, pasaron a intercambiar sus excedentes con otros centros urbanos situados a cientos o miles de kilómetros de distancia.

Los costes del transporte desempeñan así un papel crítico en la determinación de la complejidad de las economías urbanas y regionales. En las regiones continentales el elevado coste del transporte terrestre fuerza el aislamiento local y la autosuficiencia económica. Reduce al mínimo el papel de los

<sup>12</sup> Fox, 1971, 24-25.

<sup>13</sup> Fox, 1971, 34.

mercados e impide la especialización regional. Por el contrario, en las regiones abiertas al tráfico marítimo, la posibilidad de comerciar a larga distancia con productos básicos permite la cooperación y la búsqueda de ventajas comparativas. Esta distinción resulta esencial para explicar el desarrollo paralelo de dos tipos distintos de centros urbanos tanto en el mundo clásico como en la Europa medieval.<sup>14</sup>

Según Fox en la alta Edad Media se configuraron dos tipos básicos de ciudades: las ciudades-mercado del interior continental, y las ciudades comerciales de la periferia costera. La diferencia esencial entre ambas no era el tamaño o la función, sino el alcance de sus operaciones mercantiles. Las ciudades-mercado limitaban su función comercial esencialmente al tráfico de productos locales, dentro de los estrechos límites de su base agraria. Cada centro de mercado organizaba una serie de pueblos y aldeas satélites. Pero esta organización económica no podía extender significativamente su tamaño (debido a las dificultades de transporte), ni su productividad (debido a que su base territorial y demográfica era insuficiente para permitir una división del trabajo más profunda).<sup>15</sup> Fox emplea el término *trade* para referirse a este tráfico local de bienes y servicios, reservando la acepción *commerce* para denotar las transacciones a larga distancia. Y es justamente el tráfico mercantil a larga distancia, tanto de bienes suntuarios como de productos básicos, el rasgo esencial de las ciudades mercantiles. Las ciudades hanseáticas del Báltico, las ciudades italianas, o los núcleos urbanos del corredor del Rin, serían el ejemplo característico de esta segunda categoría de ciudades. Apoyadas en la posibilidad del transporte marítimo a bajo coste, estas ciudades podían integrar mercados mucho más amplios y complementarios, acrecentando de este modo sus oportunidades de crecimiento económico.

Si Edward Fox se hubiera limitado a constatar la existencia de dos redes distintas de ciudades, y dos modelos de economía regional, su trabajo no merecería una especial consideración. A finales del siglo XVIII Adam Smith había señalado ya los contrastes entre transporte terrestre y marítimo y el papel del tamaño de los mercados en la extensión de la división del trabajo.<sup>16</sup> Y en la primera mitad del siglo XIX Johann Heinrich von Thünen (1783-1850) había analizado cuidadosamente la existencia de barreras al transporte terrestre, y sus repercusiones económicas y locacionales.<sup>17</sup> Por último, las peculiaridades del

<sup>14</sup> Fox sitúa la emergencia de la primera red de ciudades comerciales en el antiguo Egeo. Cfr. Fox, 1971, 35 y ss.

<sup>15</sup> Este argumento aparece más desarrollado en Fox, 1980.

<sup>16</sup> Adam Smith: *An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations* (1776). Trad. cast.: *Investigación sobre la naturaleza y causas de la riqueza de las naciones*, México, Fondo de Cultura Económica, 1987 (Libro Primero, Cap. III, págs. 20-23).

<sup>17</sup> Según propia confesión, Fox desconocía el trabajo de von Thünen cuando redactó *History in Geographic Perspective*. La obra del economista alemán, publicada originalmente en 1826, no se tradujo al inglés hasta 1966: P.G. Hall: *Von Thunen's Isolated State*, Londres, Pergamon, 1966. Edward Fox integró el análisis de von Thünen en una revisión de su teoría, publicada en 1989. Ver Fox, 1989, 333.

tráfico mercantil del Mediterráneo, del mar del Norte y del Báltico, constituyen un lugar común en la historiografía económica y política de todo el siglo XX. Sin embargo, a la distinción entre transporte terrestre y marítimo, Fox añadió otra de mayor calado analítico: la que existe entre transporte y circulación.

A riesgo de simplificar en exceso, creo que el argumento de Fox puede resumirse en la siguiente tabla:

**Tabla 1**  
**La asimetría entre transporte y circulación en el mundo preindustrial**

Medio	Transporte	Circulación	Comunicación
Continental	Ineficiente	Fácil	Jerárquica
Marítimo	Eficiente	Difícil	Lineal

Fuente: elaboración propia a partir de Fox, 1971 y Tilly, 1989.

En tanto que los costes del transporte terrestre son inherentemente elevados, en el medio continental los hombres y la información pueden ser movilizados con relativa facilidad. Fox recurre a la historia de la organización militar para apoyar su razonamiento.<sup>18</sup> Bajo cualquier situación tecnológica dada, las operaciones militares han podido extenderse casi indefinidamente sobre el territorio: los requisitos para ello han sido la información y dirección centralizada, y la extracción local de recursos que permita el autoabastecimiento de las tropas. Ahora bien, la circulación de órdenes y soldados hace posible la integración social y política de una élite gobernante más allá de su base local de poder. Paralelamente, la administración y el gobierno dependen esencialmente de las comunicaciones. En concreto se apoyan en la circulación de hombres y mensajes. Y la circulación de hombres y mensajes por tierra no está sometida a las mismas limitaciones geoeconómicas que el transporte de mercancías. En consecuencia, la geografía del poder y de la administración no tiene porqué coincidir con la geografía de los mercados.

El desarrollo del feudalismo en Europa suministra un ejemplo obvio de la asimetría entre transporte y movilidad. Económicamente el sistema feudal se basaba en la agricultura de subsistencia, y en la articulación de pequeñas unidades territoriales que eran esencialmente autosuficientes. Desde el punto de vista político y militar el feudalismo entrañaba un sistema organizativo mucho más complejo. La jerarquía feudal se construía sobre una serie de sistemas de comunicación que entrelazaban la corte con el último de los señoríos. Naturalmente, la paulatina creación de una jerarquía administrativa y guber-

<sup>18</sup> Fox, 1971, 27 y ss.

namental requería no sólo el movimiento de tropas y mensajes sino también la circulación de riqueza. Ahora bien, que el transporte de bienes sea ineficiente no implica necesariamente que la riqueza no pueda transferirse. Supuesto un cierto grado de monetarización de la economía, los excedentes pueden traspasarse desde la base agraria local mediante un sistema de impuestos y exacciones. La circulación monetaria, a su vez, refuerza las posibilidades de extender la maquinaria administrativa. Los servicios burocráticos pueden organizarse sobre áreas muy extensas a partir de unos pocos centros, en la medida en que tales servicios reposan esencialmente sobre el intercambio de información.

El universo de pequeñas ciudades-mercado y sus pueblos y aldeas satélites de la Europa medieval, quedó así encajado en un sistema jerárquico de comunicación y control. Las monarquías feudales, y la Iglesia, desarrollaron una jerarquía urbana basada en los impuestos y en las instituciones de control social. Las ciudades del interior del continente se transformaron en centros militares o administrativos. El sistema de producción y distribución de bienes seguía siendo esencialmente local, pero el sistema fiscal-gubernamental era ya supra-regional. La emergencia de los estados territoriales de la Baja Edad Media y de la Edad Moderna se apoyó esencialmente en el desarrollo de sistemas de comunicación cada vez más eficientes y amplios, crecientemente asentados en la movilización de fuerza militar, en el flujo de información y en el flujo de tributos.

Mientras tanto, las ciudades portuarias de Europa occidental articularon sus relaciones en función de las oportunidades del transporte marítimo. En la época de la navegación a vela el transporte podía resultar eficiente, pero la circulación y la comunicación por mar resultaba irregular y azarosa. Las dificultades de la comunicación marítima tendían a inhibir los esfuerzos para crear una organización militar o burocrática de carácter rígido. Las ciudades comerciales escaparon así, al menos parcialmente, del control fiscal y administrativo de los estados emergentes, y cimentaron su prosperidad en el intercambio de bienes con centros que resultaban accesibles por vía fluvial o marítima. Al tiempo que en el interior del continente se forjaban sistemas jerárquicos de comunicación y control, las ciudades mercantiles establecían un patrón lineal de comunicaciones e intercambios.

Los sistemas de comunicación jerárquica llevan implícito algún tipo de control militar y burocrático. Por el contrario, el comercio requiere la negociación y el compromiso. Las sociedades comerciales dependieron así para su gobierno de alguna forma institucionalizada de negociación tanto en el interior como en sus relaciones externas. Si la forma típica de gobierno de los estados territoriales fue la monarquía, la forma política característica de las ciudades comerciales fue la república marítima de las ciudades-estado.

En Europa occidental las ciudades y los estados crecieron juntos, pero ciudades comerciales y estados territoriales formaban parte de sistemas distintos. No sólo distintos, sino también potencialmente antagónicos. De ahí la afirmación de Edward Fox, según la cual, las más importantes ciudades comer-



ciales «estaban localizadas *en medio de, más que dentro de*, las monarquías ascendentes, desafiando así el criterio de que estos dos nuevos fenómenos pudiesen formar parte de un mismo proceso».<sup>19</sup>

Desde esta perspectiva, el espacio europeo de la Edad Moderna aparece dividido entre dos tipos de sociedades, cuya lógica espacial, económica y política eran contrastadas: la comunidad comercial de las ciudades portuarias y la sociedad agraria, autosuficiente y burocrática de los estados territoriales. Aunque existían contactos entre ambos sistemas, el desarrollo de estas sociedades fue marcadamente tangencial.

Las monarquías de base agraria, que acabaron desembocando en los modernos estados nacionales, demostraron ser la forma de organización política más estable y duradera. Sin embargo, la comunidad mercantil de las ciudades no desapareció de inmediato. Mediante un complejo y cambiante sistema de pactos y alianzas, las ciudades-estado italianas y las comunas del corredor del Rin mantuvieron su virtual independencia a lo largo de los siglos XVII y XVIII. La expansión del comercio oceánico transformó a Londres y Amsterdam en puntos nodales de un tráfico comercial cada vez más intenso. La élite mercantil de ambas ciudades fue capaz de afirmar su autonomía frente a la capacidad de coerción del poder monárquico. A la postre, los estados parlamentarios de Holanda e Inglaterra vendrían a reflejar el triunfo de los valores y la cultura de la sociedad comercial.<sup>20</sup>

Por supuesto, muchas ciudades comerciales europeas quedaron insertadas en el marco territorial y el ámbito de poder de las monarquías absolutas. Ni siquiera en ese caso perdieron por completo su senda histórica peculiar. Dentro de los límites administrativos del estado más sólido y exitoso de la edad moderna, la monarquía francesa, persistieron en realidad dos sociedades distintas. Por una parte la sociedad comercial y cosmopolita de ciudades como Lyon, Marsella o Burdeos, cuya suerte económica dependía del tráfico mercantil a larga distancia, y cuyos vínculos con la corona fueron esencialmente fiscales. Por otra, una Francia del interior, de mercados aislados y fragmentados, pero firmemente articulada en la malla burocrática y jerárquica de las instituciones del estado francés.

El esfuerzo interpretativo de Fox consistirá justamente en intentar dibujar una trayectoria coherente de la vida política francesa desde la Guerra de los Cien Años hasta la modernidad, que tenga cuenta los valores, los fines específicos, y la capacidad de representación tanto de la élite política parisina como de los representantes de las urbes mercantiles.<sup>21</sup> La amplitud y sutileza de su análisis sobre los episodios revolucionarios y contrarrevolucionarios que esmaltan el desarrollo político de Francia desafía cualquier intento de establecer un breve sumario. Sin embargo, desde la perspectiva del geógrafo creo que impor-

<sup>19</sup> Fox, 1971, 33. Énfasis añadido.

<sup>20</sup> Fox, 1971, Cap. 3.

<sup>21</sup> Fox, 1971, Caps. 5-7.

ta menos seguir el trabajo erudito de Fox sobre la historia política de Francia, que comprender la originalidad de sus concepciones y su importancia para el análisis geo-histórico.

### III.

*History in Geographic Perspective* apareció en 1971, publicada por la editorial neoyorquina W.W. Norton. La estructura formal de la obra es peculiar. Formalmente es un ensayo, que carece de notas, de bibliografía y de cualquier aparato erudito. Una práctica singular en la tradición historiográfica a la que Fox fué extrañamente fiel durante toda su vida. No resulta fácil, por tanto, establecer el tipo de influencias que puntúan su pensamiento. No obstante, algunas de estas influencias son explícitas y otras bastante obvias. Ya hemos aludido a Derwent Whittlessey y a los teóricos de la geopolítica. Fox cita expresamente a Mahan y Haushofer. Creo que a la lista debe añadirse el nombre de Halford Mackinder, cuya obra *Britain and the British Seas* (1902) debió figurar en su agenda de lecturas. Fox estaba familiarizado también con los trabajos de geógrafos norteamericanos de renombre como Carl Sauer y Oscar Spate, y al tanto de la polémica de éste último con el historiador Arnold Toynbee a propósito del determinismo geográfico. Sin embargo, creo que la mayor parte de sus razonamientos no tiene su apoyo en lecturas geográficas. Más bien proceden de una personal reinterpretación de tradiciones muy dispares. En primer término el pensamiento fisiocrático y la economía clásica. En segundo lugar, la historiografía económica de los años centrales del siglo XX, señaladamente a través de autores como Postan o Robert S. López, que se ocuparon del desarrollo de la economía monetaria en la Edad Media y de la evolución de los transportes, o de investigaciones como las de Karl Polany y Alexander Gerschenkron, más centradas en el desarrollo económico a largo plazo.<sup>22</sup> Junto a ello hay que agregar una amplia gama de trabajos que incluyen desde la antropología estructuralista (Claude Lévi-Strauss) hasta la historia de la tecnología (Lynn White).

Fox realizó una lectura selectiva y personal de estas tradiciones tan dispares, recogiendo aquí y allá los materiales que mejor podían convenir a su propósito. Sin embargo, su contrucción intelectual pivota en torno a una observación verdaderamente original: la distinción entre transporte y circulación, y la consiguiente asimetría entre el intercambio de bienes y el intercambio de información. Esta diferenciación básica le permitió examinar bajo una nueva luz la organización del espacio preindustrial. Mientras los mercados de bienes depen-

<sup>22</sup> Entre la corta nómina de autores modernos citados explícitamente por Fox figuran Pirenne, Toynbee, Postan, Robert S. López, Karl Polany y Georges Duby. La influencia en su obra de Gerschenkron me ha sido indicada por Elizabeth Fox-Genovese. Comunicación personal, 25-9-1996.

den esencialmente del transporte, la organización administrativa y gubernamental depende esencialmente de las comunicaciones. Por consiguiente, en el mundo preindustrial la lógica espacial de la geografía del poder es distinta de la lógica espacial de la geografía de los mercados: ambas están mediatizadas por diferentes limitaciones geo-económicas. Aquí radica, a mi parecer, su aportación más original y fructífera al campo de la geografía histórica.

El llamamiento de Fox para tender nuevos puentes entre el trabajo histórico y la investigación geográfica no es retórico sino operativo. Al señalar que la jerarquía política y la organización comercial tienen su reflejo directo en los sistemas urbanos y regionales, plantea el problema en términos inteligibles, y a la vez retadores, tanto para historiadores como para geógrafos. Su observación de que un mismo país pudo coexistir una red urbana basada en el mercado y una jerarquía de asentamientos estratificados por el poder político, resultaba particularmente reveladora desde la perspectiva geográfica.

En efecto, la afortunada recuperación durante los años sesenta de los trabajos clásicos de Walter Christaller (1933) y August Lösch (1940) había puesto en manos de los geógrafos una poderosa herramienta para el estudio de los sistemas urbanos y la geografía de los asentamientos. Una parte considerable de la investigación realizada en la década de los sesenta y primeros años setenta fijó su atención en las funciones comerciales, y se centró en definir con precisión la estructura jerárquica y la organización espacial del sistema de lugares centrales. Tales indagaciones dejaron claro que la red de ciudades y su jerarquía estructuraban el espacio regional y el funcionamiento de las economías regionales. Resultaban mucho menos clara, en cambio, la evolución histórica de las jerarquías urbanas y sus fuerzas dinámicas. Los modelos de Christaller y Lösch son esencialmente estáticos. Los contactos interurbanos están estructurados jerárquicamente, y cada unidad de asentamiento tiene una posición espacial y jerárquica prefijada en la relación con las demás. El sistema es cerrado y su dinámica puramente endógena. La relación entre las ciudades y sus *hinterlands* rurales suministra el único estímulo para el cambio. El incremento de la población y las migraciones desde el nivel inferior de asentamientos reorganizan y vertebran el sistema.

Desde un ángulo histórico tales presupuestos resultan claramente insatisfactorios. En concreto, la expansión urbana de las grandes ciudades mercantiles durante la Edad Media y el Renacimiento no parece encajar con la rígida estructura jerárquica y espacial implícita en la teoría de los lugares centrales. No es casual que el principal desafío a la ortodoxia de Christaller procediese de un geógrafo con sensibilidad histórica, James Vance, y de un historiador con preocupaciones geográficas, Edward Fox.

En 1970 el geógrafo norteamericano James Vance publicó *The Merchant's World: The Geography of Wholesaling*.<sup>23</sup> La obra constituye un ataque frontal a la validez general de la teoría del lugar central. El libro de Vance trata esen-

<sup>23</sup> Vance, 1970.

cialmente de la geografía histórica del comercio al por mayor. En esencia, mientras la teoría de los lugares centrales sugiere que la organización del poblamiento está gobernada por fuerzas endógenas y por la jerarquía de los intercambios, Vance argumenta que el comercio al por mayor está afectado esencialmente por fuerzas externas. Vance contempla las ciudades como centro de transacciones comerciales a larga distancia. Las relaciones entre tales centros no son jerárquicas, sino que vienen determinadas por la accesibilidad y por las oportunidades de especialización de cada centro. La elección del caso de estudio condicionó, naturalmente, la óptica de Vance. Mientras Christaller había tomado como ejemplo empírico los asentamientos de Alemania meridional, el geógrafo americano centró su investigación en la organización del poblamiento de la Norteamérica colonial. Los casos no podían ser más dispares. Allí donde Christaller encontró patrones jerárquicos de interacción local, Vance descubrió un modelo de asentamientos en el que las ciudades portuarias precedían al resto de la red regional y la organizaban paulatinamente.

Los libros de Vance y de Fox aparecieron publicados con pocos meses de diferencia. Ambos trabajaban independientemente y, al parecer, sin influencias mutuas. La metodología, contenido y objetivos de sus obras son ciertamente distintos. Sin embargo, la interpretación de Fox es totalmente congruente con las conclusiones de Vance. Tal como hemos visto, Fox postulaba la existencia de dos patrones distintos de asentamientos, subrayando el papel del tráfico marítimo en la emergencia de las ciudades comerciales de Europa occidental. Aunque con un vocabulario diferente a la terminología clásica de los lugares centrales, en los términos de Fox, las relaciones entre los centros mercantiles eran «lineales» y no jerárquicas. Dependían básicamente de la accesibilidad y de las posibilidades de especialización. En definitiva, siguiendo cada uno su propia senda, tanto James Vance como Edward Fox sugerían la necesidad de un correctivo histórico a la teoría del lugar central. Aunque con énfasis distintos, político en un caso, económico en el otro, del trabajo de ambos se derivaba una indicación fecunda para investigar el dinamismo de los sistemas urbanos y las diferentes modalidades de integración regional.

La obra de Vance tuvo una buena acogida, y su modelo «mercantil» se abrió paso con rapidez en la literatura geográfica. A finales de los años setenta constituía ya un elemento de referencia en los manuales de geografía humana y económica. La obra de Fox no corrió la misma suerte. En realidad tuvo un escaso eco inicial en el ámbito geográfico. La posición institucional de ambos autores puede explicar en parte esta situación. Vance es geógrafo, y trabajaba en Berkeley, uno de los departamentos de geografía más prestigiosos de los Estados Unidos. Fox era historiador y trabajaba en el departamento de historia de una universidad que carecía de una tradición geográfica reconocida. Su relación institucional con los geógrafos más activos del momento debía ser muy tenue, si es que existía en absoluto. Pudo ocurrir también que el estilo intelectual de

Fox resultase un tanto desconcertante para los geógrafos.<sup>24</sup> Sea como fuere el mensaje del historiador pasó esencialmente inadvertido para los geógrafos durante bastante tiempo.<sup>25</sup>

En los años que siguieron a la publicación de *History in Geographic Perspective* Fox realizó dos nuevos intentos para recapitular y ampliar su argumento teórico. El primero en un artículo publicado en 1980 en la revista *Communication*.<sup>26</sup> El segundo, casi una década más tarde, en un texto escrito para un volumen de homenaje editado por algunos de sus discípulos.<sup>27</sup> Sin embargo, sus tesis ya aparecían suficientemente estilizadas en 1971, y no era una mayor generalización lo que requería con urgencia su trabajo. En mi opinión una mayor concreción empírica hubiera otorgado más peso y visibilidad a su obra. Obviamente, no era esa la querencia de Fox.

La concreción y extensión de los planteamientos de Edward Fox quedó así, en buena medida, en manos de sus alumnos y discípulos. Uno de sus alumnos en Cornell iba a lograr un amplio eco entre los geógrafos durante la década de los setenta. Es el caso de G. William Skinner, cuya labor de investigación se centró en la organización urbana de la China Imperial. En un trabajo que ha devenido clásico, Skinner describe la geografía de los asentamientos de China a partir de la intersección de dos tipos de jerarquías de lugares centrales.<sup>28</sup> La primera es una red de centros de mercado, en la que los pueblos y ciudades de rango creciente organizan áreas comerciales cada vez más extensas. La segunda es una jerarquía administrativa, en la que las ciudades son capitales de las distintas jurisdicciones chinas: distritos (*hsien*), prefecturas (*fu*) y provincias (*sheng*). La red jerárquica que emana del tráfico mercantil se construye de abajo hacia arriba; la red administrativa se impo-

<sup>24</sup> Aunque Fox formula sus ideas con un elaborado nivel de abstracción, su libro carece del tipo de análisis estadístico o de formalización matemática puesta de moda por la geografía anglo-americana de orientación cuantitativa en la década de los sesenta. Los geógrafos familiarizados con la sofisticación formal de la teoría de los lugares centrales o de la moderna teoría de la localización, debieron encontrar paradójico, y quizá pasado de moda, el estilo argumental de Fox. En cuanto a los geógrafos de orientación historicista, que hubieran podido simpatizar con el empeño de Fox, debieron encontrar sorprendente la pauta metódica del historiador de Cornell. Abrir un ensayo sobre la historia política de Francia con una salva de capítulos de carácter teórico suena más a un género de historia filosófica o especulativa que al tipo de trabajos de corte erudito y detallista, comunes tanto a la tradición regionalista francesa como a la geografía culturalista norteamericana. La emergencia de perspectivas críticas de raíz marxista entre los geógrafos durante los años setenta tampoco abría canales fáciles para difundir las ideas de Fox. Aunque su interpretación del desarrollo histórico es netamente materialista, su conceptualización se aleja netamente de las categorías de Marx y de la tradición marxista. Desde el punto de vista ideológico Edward Fox entronca firmemente con la tradición más genuinamente liberal.

<sup>25</sup> Resulta significativo que mientras la obra de James Vance fue reseñada de inmediato por las principales revistas geográficas de Estados Unidos y Francia (cfr. *Annals of the Association of American Geographers*, vol. 61, 1971, págs. 418-419; y *L'Espace Géographique*, tomo I, 1972, págs. 143-144), el libro de Fox fuese resueltamente ignorado por las mismas revistas. La contribución de Fox pasó desapercibida también para *Annales de Géographie*, pese a que en 1973 la editorial Flammarion publicó la traducción francesa de *History in Geographic Perspective. The Other France*.

<sup>26</sup> Fox, 1980.

<sup>27</sup> Genovese y Hochberg, 1989.

<sup>28</sup> Skinner, 1977.

ne desde la capital al resto del Imperio. La primera traduce la lógica del mercado, la segunda la lógica del poder. Aunque ocasionalmente ambas jerarquías pudieran coincidir al mismo nivel en las mismas ciudades, no siempre ocurría así. En las regiones con importancia estratégica, los centros administrativos ocupaban un rango mayor que el que hubiera justificado su actividad comercial.

La inspiración de Fox atraviesa de lado a lado la brillante investigación de William Skinner. En realidad era difícil encontrar una mejor especificación empírica para sus concepciones. La China Imperial suministra un perfecto test a macroescala para estudiar la lógica espacial inherente a los sistemas de comunicación centralizados, y su solapamiento con sistemas de mercado operando bajo severas limitaciones de transporte. Resulta irónico que algunos de los geógrafos cuantitativos que más intensivamente emplearon la investigación de Skinner no considerasen oportuno remontarse hasta las publicaciones de su maestro.

Más allá del círculo de sus discípulos más directos, las enseñanzas de Fox fueron abriéndose paso paulatinamente. En primer lugar, como es lógico, entre historiadores anglo-americanos con sensibilidad para los problemas geográficos. Me limitaré a señalar un ejemplo que considero relevante. El del hispanista norteamericano David R. Ringrose, cuya obra es bien conocida entre nosotros. Apoyándose en un detallado estudio de la organización del transporte y los mercados en la España del Antiguo Régimen, Ringrose ha construido una obra original, e impecablemente documentada, en la que no es difícil encontrar ecos de las tesis de Fox. Su libro sobre *Madrid y la economía española, 1560-1850*,<sup>29</sup> describe en paralelo el proceso de crecimiento de la capital de un vasto imperio, y la progresiva desarticulación de la economía regional de Castilla, bloqueada por un sistema ineficiente de producción e intercambio. Como contraste, el propio Ringrose elige el ejemplo de Barcelona y la economía catalana. En este caso, la función comercial e industrial de la ciudad se tradujo en un mercado urbano en crecimiento, capaz de reforzar la diversificación y especialización de la economía regional. En su obra más reciente, en realidad un ambicioso ensayo de carácter historiográfico que lleva por título *España, 1700-1900: el mito del fracaso*, Ringrose ha vuelto a explorar las tensiones entre el comercio regional del interior de la península, y los sistemas urbanos y las redes comerciales de las regiones periféricas abiertas al tráfico marítimo.<sup>30</sup>

A finales de los años ochenta el prestigio de Edward Fox estaba firmemente asentado en los círculos académicos norteamericanos. La presencia de dos destacados geógrafos, James Vance y Donald Meinig,<sup>31</sup> entre la selecta nómina de investigadores que participaron en la edición de un volumen de home-

<sup>29</sup> Ringrose, 1983 (trad. cast., 1985). Ver también Ringrose, 1989.

<sup>30</sup> Ringrose, 1996. En especial, capítulos 8-11.

<sup>31</sup> Vance, 1989; Meinig, 1989.

naje al historiador de Cornell, atestigua el reconocimiento de su magisterio entre los especialistas en geografía histórica. Más recientemente, Carville Earle, en un influyente ensayo metodológico, ha situado a Fox entre los maestros de la especialidad.<sup>32</sup> Una consideración que a mi juicio merece cumplidamente.

Han transcurrido más de dos décadas desde la publicación de *History in Geographic Perspective*. Veinte años de investigaciones sobre la evolución del transporte y las comunicaciones en la Europa preindustrial han puesto en entredicho algunas de las aseveraciones de Fox acerca del grado real de aislamiento de las ciudades y mercados del interior del continente. Por otra parte, su presentación de la historia política de Europa sobre la clave de un conflicto multiseccular entre una «comunidad oceánica» y unos estados de base territorial, suena en ocasiones a algo demasiado rígido, y quizá demasiado ideológico. Y, sin embargo, su penetrante distinción entre transporte y circulación, y entre jerarquías administrativas y redes comerciales sigue atrayendo con el brillo de las creaciones duraderas.

## Agradecimientos

Agradezco a Elizabeth Fox-Genovese, de Emory University, las informaciones facilitadas acerca de su padre Edward Whiting Fox. Mi gratitud también a Phyllis Tronchelliti por las gestiones realizadas para localizar a la familia Fox.

## Bibliografía

- EARLE, Carville (1992): *Geographical Inquiry and American Historical Problems*, Stanford, Stanford University Press, XII-555 págs.
- EARLE, Carville (1995): «Historical geography in extremis? Spitting personalities on the postmodern turn», *Journal of Historical Geography*, vol. 21, nº 4, págs. 455-459.
- FOX, Edward W. (1957): *Atlas of European History*, Nueva York, Oxford University Press.
- FOX, Edward W. (1964): *Atlas of American History*, Nueva York, Oxford University Press.
- FOX, Edward W. (1971): *History in Geographic Perspective. The Other France*, Nueva York, W.W. Norton, 190 págs. Trad. francesa: *L'Autre France*, París, Flammarion, 1973.
- FOX, Edward W. (1980): «The range of communications and the shape of social organization», *Communication*, vol. V, págs. 275-287.

<sup>32</sup>. Earle, 1992.

- FOX, Edward W. (1989): «The Argument: Some Reinforcements and Projections», en Eugene D. Genovese y Leonard Hochberg (eds.): *Geographic Perspectives in History*, Oxford, Basil Blackwell, págs. 331-342.
- FOX, Edward W. (1991): *The Emergence of the Modern European World. From the Seventeenth to the Twentieth Century*, Cambridge, Blackwell, 502 págs.
- GENOVESE, Eugene D. y HOCHBERG, Leonard, eds. (1989): *Geographic Perspectives in History*, Oxford, Basil Blackwell, 355 págs.
- MEINIG, D.W. (1989): «A Geographical Transect of the Atlantic World, ca. 1750», en E.D. Genovese y L. Hochberg (eds.), págs. 185-204.
- RINGROSE, David R. (1983) *Madrid and the Spanish Economy, 1560-1850*, Berkeley, University of California Press. Trad. cast.: *Madrid y la economía española, 1560-1850*, Madrid, Alianza Universidad, 1985.
- RINGROSE, David R. (1989): «Towns, Transport and Crown: Geography and the Decline of Spain», en Eugene D. Genovese y Leonard Hochberg (eds.), págs. 57-80.
- RINGROSE, David R. (1996): *Spain, Europe and the «Spanish miracle», 1700-1900*, Cambridge, Cambridge University Press. Trad. cast.: *España, 1700-1900: el mito del fracaso*, Madrid, Alianza Universidad, 1996, 561 págs.
- SKINNER, G. William, ed. (1977) *The City in Late Imperial China*, Stanford, Stanford University Press.
- TILLY, Charles (1989): «The Geography of European Statemaking and Capitalism Since 1500», en E.D. Genovese y L. Hochberg (eds.), págs. 158-181.
- TILLY, Charles (1990): *Coercion, Capital and European States. A.D. 990-1990*, Oxford, Basil Blackwell. Trad. cast.: *Coerción, capital y los Estados europeos, 900-1990*, Madrid, Alianza Universidad, 1992, 378 págs.
- VANCE, James E., Jr. (1970): *The Merchant's World: The Geography of Wholesaling*, Englewood Cliffs, N.J., Prentice-Hall, VIII-167 págs.
- VANCE, James E. Jr. (1989): «Transportation and the Geographical Expression of Capitalism», en E.D. Genovese y L. Hochberg (eds.), págs. 119-143.