

tivo que ha dominado las visiones analíticas de la reforma agraria presenta omisiones y deformaciones significativas de la realidad. De hecho, a raíz del recorrido por el norte algodonero se perciben 2 cuestiones muy importantes a la hora de analizar los cambios sufridos por el mundo rural. En primer lugar, la importancia del desenlace privado del cambio agrario. Es decir, no toda la reforma agraria se tradujo en ejidos colectivos, sino que los predios privados tuvieron también un importante protagonismo. En segundo lugar, se pone de manifiesto que limitar la mirada sobre los cambios simplemente con respecto a las estructuras de propiedad (de terratenientes a ejidatarios y pequeños propietarios) omite lo sucedido con los trabajadores rurales.

Según el autor, más que de una reforma agraria habría que hablar de un cambio agrario, que se nutría de 2 fuentes. Por un lado, las dificultades que enfrentaban las grandes propiedades para lidiar con una disminución de los beneficios, un crecimiento de las deudas y las crecientes demandas laborales. Por otro lado, la movilización general de los trabajadores agrícolas por hacerse con tierras, una demanda que en realidad aglutinaba a un conjunto heterogéneo de actores que iba más allá de estos trabajadores (por ejemplo, repatriados, empleados de haciendas, arrendatarios y aparceros), permitiendo a los gobiernos posrevolucionarios articular una salida política al decisivo conflicto agrario en México mediante fórmulas de carácter conciliador que terminaron haciendo confluír políticamente los proyectos callista y cardenista.

Así, muchos antiguos trabajadores y arrendatarios se convirtieron en pequeños productores algodoneros, mejorando sus condiciones de vida, mientras que los trabajadores que no lo consiguieron, se hicieron más vulnerables. La reforma agraria dividió el campo mexicano, teniendo un efecto desmovilizador de primer orden entre las clases trabajadoras del norte (que habían tenido un considerable protagonismo en la Revolución de 1910). Antiguos jornaleros se hicieron ejidatarios y más adelante se convirtieron en patronos de otros jornaleros. Sin embargo, la cuestión fue más compleja todavía, pues los propios ejidatarios podían desempeñarse durante parte del año como jornaleros, incluso emigrar y fungir como braceros. De esta obra, se deduce que el estatuto heroico que la reforma agraria ha protagonizado en la formación del México contemporáneo ha sido más simbólico que real. Ciertamente, la política agraria seguida por Lázaro Cárdenas acabó con el régimen latifundista. Por ejemplo, en la comarca lagunera, uno de los epicentros de la actividad algodonera, el reparto agrario benefició a 34.000 de sus 40.000 trabajadores. Pero ¿y qué sucedió con los 6.000 restantes? De esos, la historiografía se ha ocupado más bien poco.

El cambio agrario se confundió con la etapa del más importante auge algodonero en el país, permitiendo establecer un mercado libre de trabajo. Por ello, en ningún sentido se puede comparar la experiencia mexicana con lo sucedido en otros casos de expansión algodonera, como fue el anterior en el sur esclavista estadounidense o el mozambiqueño durante el último período de la colonización portuguesa. En el funcionamiento de este mercado libre, un componente fundamental fue el Programa Bracero, que introducía directamente en la gestión de la fuerza de trabajo al gobierno federal. Especialmente en años de fuerte actividad, la posibilidad de que los jornaleros decidiesen emigrar como braceros a las explotaciones algodoneras de los Estados Unidos atemorizaba a los propietarios y a los empresarios locales. En Sonora, los patrones idearon una manera de retenerlos creando el Comité de Control de Pizcadores en 1955. Mediante este comité, se aprovechaba la confluencia de los aspirantes a braceros para obtener la mano de obra necesaria en los campos sonorenses. El comité estaba presidido por el principal empresario de la capital, mientras que el Gobernador de Sonora viajaba cada año a la Ciudad de México para acordar la «cuota» de aspirantes a braceros que se quedaría recogiendo el algodón en Sonora. Es decir, gracias al Programa Bracero las autoridades políticas se constituían en reclutadores de mano de obra. ¿Les recuerda algo más lejano en el tiempo?

No cabe duda de que la identidad mexicana está ligada históricamente al cultivo del maíz, pero posiblemente el algodón haya tenido una influencia mucho más importante en la transformación contemporánea del país. Primero, porque contribuyó decisivamente a desplazar los ejes de desarrollo de la república mexicana. Frente al eje tradicional Ciudad de México-Puebla-Veracruz, el algodón norteño creó un vínculo muy intenso con la industria textil y el mercado laboral del centro del país. Por otro lado, es evidente que la actividad algodonera (y todo lo que se mueve alrededor de la misma) fue fundamental para ensamblar la economía mexicana con el «vecino del norte» (incluso de forma más impactante que la industria maquiladora). Para el autor de este interesante trabajo está claro que el algodón debe considerarse un nudo económico y político del México del siglo xx, donde están involucrados mercados, créditos, instituciones, políticas públicas, tecnologías, fuerza de trabajo y prácticas productivas.

Alfredo Macías Vázquez
Universidad de León, León, España

<http://dx.doi.org/10.1016/j.ihe.2014.11.006>

Miguel Suárez Bosa (Ed.). *Atlantic Ports and the First Globalisation c. 1850-1930*. Basingstoke, Hampshire (UK), Palgrave Macmillan, 2014, 203 págs., ISBN: 978-1-137-32797-0.

En esta obra participan 10 investigadores pertenecientes a distintas universidades atlánticas, especializados en historia portuaria. Esta característica define el libro, pues a un primer capítulo, elaborado por el editor, Miguel Suárez Bosa, en el que se presentan los objetivos a cubrir y se indica cuál va a ser el hilo conductor del libro, le siguen 8 capítulos más que abordan el estudio de otros tantos puertos atlánticos, situados en la «periferia del capitalismo mundial», siguiendo palabras del propio editor. La evolución de las infraestructuras, los hechos relevantes y específicos de cada puerto, las instituciones portuarias y su gestión, así como la descripción de la actividad portuaria serán aspectos que cada uno de los autores reflejarán en el libro, relativos a una época denominada como «primera globalización».

Miguel Suárez Bosa plantea en el primer capítulo algunas de las características de este tiempo. Por un lado, los cambios tecnológicos que modifican la estructura del comercio internacional y empujan a los puertos a expandirse y renovarse. Como consecuencia de ello, es el tiempo en el que las condiciones naturales de los puertos dejarán de ser un condicionante y en la expansión portuaria tendrá cada vez más que decir la planificación de las infraestructuras y la mano del hombre. Además, explica cómo los puertos viven un proceso de integración en las regiones en que están ubicados y la forma en la que condicionan el desarrollo urbanístico de las ciudades que los albergan. Aquí encontraremos uno de los aspectos más interesantes del libro, puesto que veremos qué factores comunes y qué peculiaridades se presentan en los 8 puertos analizados.

En el segundo capítulo, Luis Gabriel Cabrera Armas describe la transición de los puertos canarios, desde su tradicional vinculación a la pesca y a la exportación de la cochinilla, hasta su conversión en puertos de escala de los grandes navíos a vapor durante

la expansión colonial europea, navíos que debían abastecerse de carbón en su travesía atlántica. Paralelamente analiza el proceso de cambio del puerto, inicialmente poco desarrollado, gestionado por las organizaciones locales, a un puerto beneficiado por su posición de privilegio y que se convierte en nudo de comunicaciones entre Europa, América y África. En esta transición tiene un papel primordial la creación de las autoridades portuarias a principios del siglo xx.

Ana Prata, en el capítulo dedicado a Porto Grande de San Vicente, describe cómo la expansión en el comercio derivada de la revolución en las comunicaciones beneficia a este puerto de Cabo Verde, colonia portuguesa, convirtiéndose en punto estratégico en el Atlántico para el repostaje de carbón. Este desarrollo vino de la mano de inversores británicos fundamentalmente, que jugaron un papel más destacado que la iniciativa pública a cargo de la metrópoli portuguesa. La autora describe el auge de Mindelo como puerto de escala y su posterior crisis debida a diversos factores, como la falta de competitividad interna privada, la ausencia de una planificación pública o la creciente competencia de los puertos canarios.

En el capítulo dedicado al caso de Casablanca, Miguel Suárez Bosa y Leila Maziane abordan el desarrollo de un puerto creado con vocación de servir al país, que deja atrás una etapa de puerto regional, salida natural de la producción agropecuaria de la zona, para convertirse, de la mano de la planificación del Estado francés, en un puerto nacional. Sus autores destacan la originalidad en la gestión portuaria del sistema adoptado en el puerto marroquí, donde las tareas estaban muy claras y existía una gran coordinación público-privada.

El quinto capítulo, a cargo de Daniel Castillo Hidalgo, estudia el puerto de Dakar. Al igual que en el caso de Casablanca, aborda un ejemplo de puerto de una colonia francesa. De hecho, el autor nos lo presenta como el paradigma del puerto colonial en el oeste de África, puerto de exportación de materias primas baratas, principalmente agrícolas y mineras, y a su vez escala para las operaciones navales en África Occidental. Estamos hablando del primer puerto de Senegal, tal y como había planificado la metrópoli francesa, aunque su desarrollo verdadero tardó en llegar, como demuestra la creación de la autoridad portuaria en 1910, los proyectos de modernización iniciados en la década de 1920, y como reflejan los indicadores portuarios relativos al tráfico de mercancías, que experimentaron un nítido crecimiento en el primer tercio del siglo pasado.

Ayodeji Olukoju es el autor del capítulo dedicado al puerto nigeriano de Lagos. Olukoju nos describe un puerto carente de condiciones naturales, con una gestión excesivamente dispersa en agencias y departamentos de la metrópoli británica. Su desarrollo hacia un puerto moderno se sitúa en la primera década del siglo xx, etapa en la que el ferrocarril conecta con el puerto y en la que se desarrollaron las primeras obras de relevancia en la bahía. Como ocurre en otros casos analizados, el desarrollo de las comunicaciones es clave para la expansión portuaria, y es el medio para facilitar la exportación de materias primas, en el caso de Nigeria fundamentalmente productos forestales y estaño, comercio en el que los países europeos fueron los grandes beneficiados.

El séptimo capítulo ofrece un interesante repaso a la historia del puerto de la Habana entre los años 1850 y 1920. Su autor, Francisco Suárez Viera, describe 2 etapas diferenciadas. En la primera, llamada la era española, el desarrollo del puerto de la Habana pasó de cimentarse en el tráfico de esclavos, a constituirse como puerto

especializado en las exportaciones de azúcar y tabaco, así como principal puerta de entrada de las importaciones de la isla. En esta etapa las instituciones portuarias eran controladas por la metrópoli, aunque la oligarquía cubana participó activamente en los últimos años de la misma. La segunda etapa, tras la independencia, se caracteriza por una entrada importante de capital americano y por la pérdida de peso del mercado europeo en sus exportaciones. En esta etapa los puertos se expandieron más, vinculados con la expansión de las fábricas de azúcar. En este crecimiento fue fundamental el capital privado, algo ya palpable en la primera fase del desarrollo portuario, antes de la independencia de España.

En el capítulo dedicado al venezolano puerto de La Guaira se nos presenta una forma de gestionar el puerto diferente a la mayoría de los tratados con anterioridad. Desde 1885 una compañía inglesa es la encargada, mediante concesión administrativa, de construir, conservar y gestionar las instalaciones portuarias del principal puerto venezolano. Catalina Banko, autora del capítulo, centra en torno a este hecho diferencial la descripción de la evolución del puerto, los principales agentes de la comunidad portuaria, las dificultades del modelo de gestión y la posterior nacionalización del puerto, completada en 1936.

El puerto brasileño de Santos, como puerto cafetero, es objeto de estudio en el último capítulo. Actualmente es el principal puerto de Brasil, pero su liderazgo se remonta a 1867, una vez completada la conexión ferroviaria con el interior de la región de São Paulo. Allí se fraguó el despertar del puerto, ya que sirvió de puerta de salida para las exportaciones cafeteras. Cezar Honorato y Luiz Cláudio Ribeiro, autores del capítulo, señalan a la expansión en la producción de café como el factor que marcará un punto de inflexión en el desarrollo no solo del puerto, sino también de la economía y de la hacienda pública brasileña.

Pese a analizar 8 puertos y participar 10 autores diferentes, el libro mantiene una gran cohesión interna a través de una línea trazada por su editor al comienzo de la obra. No parece tarea fácil, pero en todos los capítulos se analizan aspectos comunes, como el desarrollo de las infraestructuras, los factores de auge y/o caída de la actividad portuaria, o los agentes que participan en la vida del puerto. En todos ellos hay menciones a las principales fuentes trabajadas, lo que deja las puertas abiertas a nuevos investigadores y nuevas investigaciones.

A pesar de las diferencias entre puertos, es de especial interés el tratamiento común del papel de las metrópolis europeas en el desarrollo de estos, así como el del capital extranjero en el desarrollo de las infraestructuras, indispensables para el desarrollo económico de estos países. También se plasma reiteradamente en los distintos casos de estudio la convivencia entre sector público y privado en la construcción de los puertos, en la provisión de los servicios portuarios y, en general, en la gestión de los puertos.

No cabe duda de que el objetivo planteado por el editor, esto es, mejorar nuestro conocimiento sobre los puertos africanos y latinoamericanos durante la «primera globalización», se ha cumplido con creces. Tan solo echamos en falta un capítulo final de conclusiones conjuntas respecto al papel de estos puertos en esta apasionante fase de la historia.

Raúl Jácome Rodríguez

Instituto Galego de Estatística (IGE), Santiago de Compostela, España

<http://dx.doi.org/10.1016/j.ihe.2014.11.007>