

María Rosa Serrano, aparecen aquí como un elemento central, aportando datos que superan claramente a las estadísticas.

La autora analiza los esfuerzos que hizo el colectivo formado por los catalanes para abrirse paso en el mercado laboral, asociativo y político, mostrando de qué manera una de las familias que emigró a Costa Rica -los Figueras- accedió rápidamente al espacio de decisión, y uno de sus miembros se convirtió en presidente del país. El finquero de pasado conservador, José Figueres, disolvió el ejército, nacionalizó la banca, introdujo un plan de fomento agrícola y desarrollo energético, y arrojó al comunismo a la ilegalidad además de introducir el proteccionismo industrial. El libro permitirá tomar conocimiento de hechos que hacen a la historia del país centroamericano, país sobre el que los historiadores han señalado su originalidad continental. Quizás lo que se echa en falta es alguna referencia al papel que le cupo a Estados Unidos en el fomento económico de Costa Rica al menos hasta el establecimiento del Mercado Común Centroamericano en 1960.

**Gabriela Dalla-Corte Caballero**

**VAN MINNEN, Cornelis A. Y HILTON, Sylvia L. (ed.), *Nation on the Move, Mobility in U.S. History*, VU University Press, Amsterdam, 2002.**

Este excelente libro compilado por Cornelis Van Minnen y Sylvia L. Hilton es fruto de las discusiones desarrolladas en el seno de la Roosevelt Study Center's Fifth Middelburg Conference of European Historians of The United States durante el año 2001. La convocatoria era clara: discutir el concepto de "movilidad" en el estudio de la historia de los Estados Unidos. La categoría movilidad adquiere aquí un sentido complejo y al mismo tiempo comprensivo, al referirse tanto a la movilidad que se da en sentido geográfico -con su consecuente relación con las tan presentes problemáticas de la migración, exploraciones y viajes) como la que se abre con los deseos de progreso social en el marco de la movilidad socio-económica.

La elección de la historia norteamericana quizás no ofrece demasiadas sorpresas dado que fue este país el que ponderó por excelencia la imagen mítica de haberse construido en términos modernos gracias a la movilidad de su población, en su mayoría inmigrada al compás del ascenso social individual, familiar y comunitario. En palabras de Melvyn Stokes, "mobility seems to be a key -perhaps *the* key (énfasis en original)- feature of American history" (p. 129).

Lo que quizás sorprende más es el tratamiento crítico que esta imagen recibe por parte de historiadores que relativizan la verosimilitud de dicha representación. Se trata de historiadores que utilizan a lo largo del libro una gran diversidad de fuentes documentales, desde corpus personales hasta fotografías de una época signada por la “manía del oro”, con un objetivo: discutir una vez más la identificación del nuevo país con valores culturales y sociales promovidos por élites masculinas, poseedoras de ciertas habilidades y rasgos –como el uso del caballo y luego el automóvil- que la hacían diferente a otras sociedades, tanto las europeas como las latinoamericanas.

A partir de nuevas perspectivas historiográficas de las últimas décadas (me refiero a estudios afroamericanos y de género, microhistoria, historia local, historia de los pueblos indígenas, etc.) los autores muestran que, pese al supuesto de que el cimiento sobre el que se ha asentado Estados Unidos está formado por la libertad y la movilidad geográfica, en los hechos las élites gubernamentales y propietarias controlaron dicha movilidad personal y propiciaron su vigilancia para frenar la transformación del status social de ciertos sectores de la población. El resultado de la edición es el estudio de las maneras en que el ideal americano de movilidad –horizontal y vertical- fue restringido para conservar el *status quo* en la construcción de un país que al mismo tiempo valoraba la homogeneidad y confiaba en la ideología del libre mercado. Howell John Harris atribuye esta nueva mirada al abandono de un acercamiento más bien culturalista y patricio por otro centrado en la agenda historiográfica de la segunda mitad del siglo XX (p. 111).

Como bien señala Howell John Harris, en el año 1847, el intelectual Domingo Faustino Sarmiento –cuando todavía no era presidente de un país construido con inmigrantes como Argentina y que, a diferencia de sus contemporáneos rioplatenses, se encontraba profundamente influenciado por la cultura estadounidense- comentaba lo distintiva que era la cultura y la sociedad norteamericana en mérito a la permanente movilidad de su población. Con un disparador tal, diversas problemáticas son estudiadas a lo largo del libro: el significado del viaje durante el siglo XVIII, práctica cultural en general restringida a la población blanca con dinero mientras que para otros sectores sociales se imponían las leyes contra la vagancia (contribución de Zbigniew Mazur); también la movilidad laboral de esclavos que eran contratados por plantadores de Virginia, los cuales no se hacían cargo de la reproducción social y biológica de esa mano de obra (James Baird); el papel de la colonización y del movimiento de los pioneros en la expansión estadounidense hacia territorios bajo dominio español, como fue el caso de Texas (Serge Ricard); el mito de una raza predestinada sobre el que se montó la identidad norteamericana (Joseph Smith y David Brown); la capacidad de los mineros en California de utilizar los nuevos medios a su alcance, apropiándose del daguerrotipo para construir una identidad particular (Robert M. Lewis).

Melvyn Stokes se centra en el papel de la legislación en la restricción de la movilidad durante las tres últimas décadas del siglo XIX y las primeras de la

siguiente centuria. Ole O. Moen compara realidades y sueños en la movilidad geográfica y social tomando como referente el caso del automóvil producido en escala, como un “agente social” de la no-pertenencia. A su vez, saliendo de la etapa colonial o de los primeros años de la vida nacional independiente, Howell John Harris analiza la migración laboral, en particular los motivos de los migrantes, así como el papel que tuvieron las comunidades y corporaciones –como los sindicatos- en el apoyo organizado a la fuerza de trabajo que no era ni tan errante ni tan móvil como la imagen tradicional dejada por el historiador Stephan Thernstrom permitía creer. Ya para el siglo XX, Giovanni Fabbi estudia la migración negra y la movilización militar durante la Primera Guerra Mundial. El autor elige Carolina del Sud, región seleccionada para la construcción de tres campos y dos bases de entrenamiento de hombres que debían ser enviados a Europa, lo cual produjo un aumento de la población a nivel local así como la aparición del problema concreto de la migración de negros.

Este libro permite discutir los aspectos negativos de una movilidad que durante siglos fue ponderada como el cimiento de una sociedad predestinada y moderna. Como afirman los editores, los historiadores se están abriendo al estudio del coste psicológico y emocional que supone la movilidad y la reinención de la identidad personal. En el caso americano, la movilidad no ha sido una panacea ni tampoco ha estado en manos de todos los habitantes del país (el caso de las mujeres no está tratado en este libro aunque aparece en varios de los artículos). En todo caso, se trata de un problema sobre el que la sociedad moderna debe dirigir sus preguntas y críticas.

***Gabriela Dalla-Corte Caballero***