



David Eltis, *Atlantic Cataclysm: Rethinking the Atlantic Slave Trades*. Cambridge & New York: Cambridge University Press, 2025, 389 pp.

Edgardo Pérez Morales 

Universidad Nacional de Colombia, sede Medellín

 <https://doi.org/10.17533/udea.trahs.26.11>

Quienes nos iniciamos hace más de veinte años en el estudio de la historia social y económica de la esclavitud en las Américas recordamos qué tan elusivas y parciales resultaban por entonces las cifras de la trata transatlántica. ¿Cuántos trabajadores forzados habían ingresado desde África al Nuevo Mundo por La Habana, Charleston o cualquier otro puerto? Todavía más difícil era captar las magnitudes desagregadas según variables sociales, económicas y cronológicas. ¿Quién los había transportado y qué tanta había sido su ganancia? ¿Cómo habían cambiado las cifras de aquel horrendo negocio a lo largo de sus cuatro siglos de existencia?

En 1999 apareció la *Base de Datos de la Trata Esclavista Transatlántica* (BDTET) (o *Trans-Atlantic Slave Trade Database*) en CD-ROM. Varios historiadores de Estados Unidos y Gran Bretaña, que llevaban décadas dedicados a estudiar este fenómeno, ordenaron ahí su información cuantitativa y la pusieron en circulación. Se trataba de datos sobre poco más de veintisiete mil viajes de barcos “negreros.” Aquel era, sin duda, un gran recurso. Ahora bien, fueron pocos los investigadores que tuvieron acceso a este trabajo; además, los viajes esclavistas al mundo iberoamericano estaban gravemente sub-representados.

David Eltis, autor de *Atlantic Cataclysm* y veterano de medio siglo en este campo de estudios, hace parte del grupo de trabajo de la BDTET. Entre 2001 y 2005, este equipo incorporó grandes cantidades de datos de archivos españoles y portugueses en Europa, África y las Américas, subsanando aquella falencia de la información publicada en 1999. En 2006, el proyecto logró rectificar las limitaciones de divulgación, publicando la base de datos en la internet bajo el nombre *Slave Voyages* en slavevoyages.org. El sitio sigue vigente y en crecimiento y ahora incluye cuatro nuevas colecciones: la Base de Datos de la Trata Esclavista Intra-Americana, la Base de Datos de Orígenes Africanos, la Base de Datos de Esclavizadores y la Base de Datos Océanos de Parentela.

La información recolectada se ha expandido de tal forma que contamos con registros de más de setenta mil viajes de barcos esclavistas. Sabemos que casi trece millones de personas fueron embarcadas por la fuerza en África y enviadas a los puertos de las Américas y que un millón y medio fueron movilizados de aquellos puertos hacia ubicaciones en el interior del Nuevo Mundo. Conocemos los nombres propios de miles de esclavistas y esclavizados. Los datos de *slavevoyages.org* permiten no solo encontrar respuestas que hace veinte años resultaban elusivas, sino también plantear nuevas preguntas, tal como lo hace Eltis en este nuevo libro: ¿qué tantas personas fallecieron en aquellos viajes oceánicos? ¿Cuál era la prevalencia de las rebeliones a bordo por parte de los cautivos? ¿Qué pueden decirnos los nombres de las víctimas sobre las dinámicas de la trata? ¿Quiénes eran los trabajadores rasos de este tráfico y por qué participaron en él? ¿Qué nacionalidades predominaban en el negocio? ¿Qué lugar ocupa el mundo ibérico en esta historia? ¿Cómo operó la trata de seres humanos en las Américas?

Atlantic Cataclysm es una obra rica, extensa y polémica sobre esta frontera del conocimiento histórico. Está basada en los últimos veinte años de avances en investigación y cuantificación y responde al interés por el fenómeno y sus consecuencias, cada vez más generalizado. Al plantear nuevos interrogantes, genera una reflexión compleja sobre una paradoja en apariencia simple: entre más conciencia pública tenemos sobre la trata menos parecemos entender el sentido que revelan sus datos, sistemáticamente acumulados durante décadas (p. xiii). Su argumento central es que la trata de seres humanos de África para el trabajo coercitivo en el Nuevo Mundo fue coordinada y aprovechada en las Américas, principalmente por portugueses y españoles, lo que indica que aquel negocio no pudo haber sido la fuente de riquezas que habría habilitado la transición de Europa noroccidental hacia la industrialización y el desarrollo.

Eltis muestra que construir y estudiar las bases de datos de *Slave Voyages* consiste en constatar que Portugal, España, Angola y Brasil fueron los protagonistas fundamentales de aquel drama y que el Atlántico Sur fue su eje principal de articulación. Desde el punto de vista de las historiografías globales, el libro de Eltis es un exhaustivo llamado de atención sobre la insularidad con la que el problema suele abordarse en los centros de investigación y en las prácticas de historia pública en los Estados Unidos. La historia de la trata es, fundamentalmente, una historia de los mundos ibéricos; desconocer esta realidad ha distorsionado la percepción del fenómeno y de sus implicaciones. Veamos.

Al proyectar los patrones y prácticas de la trata británica hacia el fenómeno en general, los historiadores angloparlantes tienden a asumir que aquellos viajes sin retorno comenzaron mayoritariamente en Europa y que la Guinea Superior (Senegambia) fue el área de embarque principal. Los datos cuantitativos confirman que, entre 1520 y 1866, los viajes esclavistas partieron de muchos puertos en Europa y de las Américas pero principalmente ubicados en Brasil y el Caribe. En estas áreas del Nuevo Mundo se armaron y pusieron en marcha la mayor parte de las expediciones. Luanda, establecida por los portugueses en Angola antes de que acabara el siglo XVI, fue el punto de transporte más importante a lo largo de la trata. Este puerto estaba directamente vinculado con Brasil, “corazón organizativo” de todo el negocio, donde agentes comerciales de Rio de Janeiro, Salvador de Bahía y Recife traficaron muchísimos más seres humanos

que Liverpool, Londres, Bristol y Nantes juntos. Brasil fue, de lejos, el principal destino de aquellos migrantes forzados, con un total estimado de casi cinco millones de personas (pp. 47, 53-76, 85-94, 103, 213).

A pesar de lo anterior, la imagen del comercio “triangular” sigue predominando en la literatura. Esto comunica la idea de que la trata fue una relación tripartita e inherentemente desigual entre grandes capitalistas del noreste de Europa, débiles gobernantes africanos y dependientes colonos americanos. *Atlantic Cataclysm* confirma no solo que el centro de gravedad del negocio fue el Atlántico Sur, sino que allí las relaciones entre portugueses y africanos prescindían de Europa en casi todos los sentidos. Similar relación bilateral establecieron los españoles, que organizaron el segundo tráfico en importancia y, desde Cuba, comerciaron directamente con África en el siglo XIX, evadiendo la Península ibérica. La negociación en los puntos de embarque incluía personas del común que vendían cantidades pequeñas de esclavos; en esa zona de contacto jamás fue fácil que una parte impusiera su voluntad sobre la otra (pp. 53-76, 85-100, 153-195, 200-203, 213-215, 221-226).

Los colegas que observan el fenómeno desde el Atlántico Norte tienden a ignorar el papel que jugó la economía minera ibérica en esta historia. La mayor parte de los cautivos fueron forzados a trabajar en plantaciones de azúcar ubicadas cerca de puertos marítimos. Ahora bien, el veinte por ciento de la demanda agregada se generó en las tierras altas de las Indias españolas y en los distritos mineros brasileros de Minas Gerais, Goiás y Mato Grosso. Hacia el interior de las Américas se desarrolló una trata continental para trasladar cientos de miles de esclavos desde Cartagena, Curazao, Barbados, Jamaica, Bahía y Río de Janeiro hacia lugares alejados del litoral y en elevaciones medias y altas sobre el nivel del mar. Las minas iberoamericanas de plata y oro fueron epicentro de esta demanda hasta inicios del siglo XIX (pp. 76-85).

Lo que resulta crucial para Eltis, entonces, es la conexión entre riqueza minera y esclavitud atlántica, esquivada casi por completo en la bibliografía más conocida. Las posesiones indianas de la corona de Castilla fueron las más extensas, ricas, pobladas y urbanizadas de todas las colonias europeas en el Nuevo Mundo. Sus exportaciones alcanzaron un valor mucho mayor que las de los británicos, franceses, holandeses y portugueses. Hasta 1770, la plata de Nueva España y del Alto Perú valía mucho más que el producido agrícola de las demás colonias, incluido el Brasil portugués. En la economía de las Indias españolas, que creció hasta principios del siglo XIX, la abundancia de metálico, el alto costo de la mano de obra y los precios elevados estimularon la aparición de la segunda demanda más grande de esclavos durante la era de la trata (pp. xvi, 94-103). Al concluir que la trata transatlántica fue un negocio americano naturalmente dominado por los ibéricos, *Atlantic Cataclysm* impugna ideas generalmente aceptadas sobre la esclavitud en las historiografías de la dependencia, el desarrollo y el subdesarrollo. En el debate sobre el despegue europeo y estadounidense, alrededor del cual se ha organizado gran parte de la historia-mundo y de la nueva historia del capitalismo en los últimos treinta años, Eltis apoya la hipótesis según la cual los europeos no ibéricos incurrieron en la trata gracias a que sus economías ya eran lo suficientemente robustas para sustentar la aventura: su prosperidad no se originó en su participación en la esclavitud;

al contrario, fue su nivel de desarrollo previo el que facilitó su entrada en aquel negocio. Gran Bretaña fue punta de lanza del despegue industrial, pero portugueses y españoles fueron los que más cautivos extrajeron del continente africano, los que lo hicieron por más tiempo y con mayor eficiencia, y los que obtuvieron mayores ganancias. A pesar de haber ocupado un lugar pionero y preponderante en la historia de la esclavitud, Portugal es hoy uno de los países más pobres de la Unión Europea. España, cuyas posesiones americanas sostuvieron una esclavitud generalizada y constante, no logra ponerse a la par en ingresos con Francia, Holanda o Gran Bretaña. Al igual que Italia, Alemania alcanzó una brillantez industrial sin haber tenido esclavos en las Antillas. Eltis nos recuerda que lo triste de esta historia no es que el desarrollo europeo se haya basado en la esclavitud atlántica, sino que Europa bien pudo haber prescindido de semejante crimen para alcanzar sus riquezas (pp. 101-102, 142-152, 262-263).

Cómo y por qué los británicos decidieron detener aquel negocio, convirtiéndose en defensores del abolicionismo y promotores de la supresión de la trata en el siglo XIX, constituye un problema central en este campo de estudios. Las respuestas, hasta ahora, apuntan a cambios en la economía, la política o la religión. Este libro plantea otro tipo de cambio: una modificación gradual en la psicología social y los valores morales de una población. A fines del siglo XVIII, muchos ingleses llegaron a identificar la trata de africanos y su esclavitud en las Américas como otra forma más de compulsión física para obtener trabajo, sostenida por niveles cada vez menos aceptables de violencia interpersonal y entre comunidades y Estados. El lector avisado entenderá que el argumento se relaciona con la idea del proceso civilizatorio de Norbert Elias, autor citado por Eltis de manera oblicua. Mediante el estudio de las referencias a la esclavitud en la temprana prensa inglesa (1637-1786), Eltis descubre el surgimiento de la percepción según la cual abusos violentos que ya no se veían en Inglaterra seguían presentes en las colonias y en los barcos de esclavos. Los abolicionistas encontraban inaceptable que el gobierno apoyara semejante violencia. Condenar la esclavitud atlántica habría sido, entonces, parte del proceso civilizatorio por el cual la humanidad modula su relación con la violencia, antes que un subproducto de las revoluciones políticas en Estados Unidos, Francia, Haití o Hispanoamérica (pp. 267-291).

Sin inventar un modelo teórico original, *Atlantic Cataclysm* ofrece la interpretación más novedosa de las últimas décadas sobre las raíces del abolicionismo británico. Pero concluye con una constatación crítica sobre el destino de los doscientos mil esclavos liberados en alta mar por la Real Armada, así como de los seis millones de esclavos emancipados en tierra a partir de 1791: aunque redimida, esta población no logró evadir otras formas de trabajo forzado o la mancha de su pasado encadenado; comparados con los millones de europeos que llegaron a las Américas a partir de 1830, su suerte aparece lastrada por los prejuicios que ayudaron a sostener el trabajo esclavizado durante tantas generaciones (pp. 292-354).