

Cataclisma Atlântico

Atlantic Cataclysm

<https://doi.org/10.26512/rhh.v13i28.59926>

Maximiliano Menz

Universidade Federal de São Paulo

<https://orcid.org/0000-0002-0014-8529>

mmenz@unifesp.br

Resumo

resenha do livro ELTIS, David. Atlantic Cataclysm: Rethinking the Atlantic Slave Trades. Atlanta: Emory University, 2025

Palavras-chave

Tráfico de escravos, Atlântico, escravidão

Abstract

Critical review of the book ELTIS, David. Atlantic Cataclysm: Rethinking the Atlantic Slave Trades. Atlanta: Emory University, 2025

Keywords

Slave trade, Atlantic, slavery

Para o pesquisador da história do tráfico atlântico de escravos, o nome David Eltis dispensa qualquer apresentação. Professor durante muitos anos em universidades americanas e inglesas, Eltis é o nome por detrás do sítio *slavoyages.org* e dos vários projetos associados ao banco de dados de viagens negreiras transatlânticas (entre eles *Past, People of the Atlantic Slave Trade*). Além disso, foi autor de dois livros fundamentais sobre o comércio de escravos, *Economic growth and the ending of the transatlantic slave trade* (1987) e *The rise of African slavery in the Americas* (2000). Eltis também orientou uma boa parte dos trabalhos mais importantes sobre o tráfico produzidos nos últimos anos. O historiador britânico agora nos brinda com uma nova obra, *Atlantic Cataclysm* (2025), uma grande síntese sobre a história do tráfico atlântico que reúne e interpreta os resultados dos vários projetos coletivos associados ao *slavoyages*.

É um trabalho baseado em pesquisa sólida, reunida por vários investigadores mais ou menos independentes, que coletaram informações em arquivos ao redor do mundo e que tem nas embarcações negreiras a sua pedra angular. Trata-se, portanto, de uma tentativa de dar um novo sentido à montanha de dados empíricos, reunidos graças ao desenvolvimento das humanidades digitais e de colaboração global dos últimos 20 anos. Em todo caso, apesar dos dados e de algumas conclusões novas importantes, o espírito do livro é o mesmo das obras anteriores. Como veremos, seus alvos principais permanecem sendo Eric Williams e Walter Rodney, acrescidos agora dos historiadores associados ao que ficou conhecido como a “nova história do capitalismo”.¹

Os dois argumentos principais da obra, sobre a centralidade do continente americano e do tráfico ibérico, visam justamente criticar a perspectiva desses autores, centrada em uma história do capitalismo no Atlântico Norte. Não para escrever uma história a partir do Sul, mas para rebaixar o peso dado ao tráfico nos argumentos sobre as origens da riqueza e da pobreza no mundo contemporâneo. Assim, o sentido mais geral da obra é minimizar o impacto da escravidão na formação das desigualdades que constituíram as divergências entre o Ocidente e o que se convencionou chamar de Sul Global.²

¹ Como Eltis reconheceu em entrevista, o seu primeiro alvo historiográfico foi Eric Williams. (MARQUES, L. História digital do tráfico transatlântico de escravos: uma entrevista com David Eltis. *Tempo* 2019, 25 (2), 520–527).

² Argumento que, aliás, já em um artigo de 2000, uma síntese do banco de dados em CD-ROM de 1999 (ELTIS, D.; BEHRENDT, S. D.; RICHARDSON, D. A participação dos países da Europa e das Américas no tráfico transatlântico de escravos: novas evidências. *Afro-Ásia*, Salvador, n. 24, 2000).

O livro divide-se em sete capítulos. O primeiro explora a noção de cataclisma e coloca o tráfico atlântico numa perspectiva quantitativa e comparativa global. O comércio e a escravização de seres humanos no Atlântico seria um dos vários cataclismas gerados pela ação humana, um dos muitos fenômenos “no catálogo de crueldades catastróficas que a nossa espécie infligiu a si mesma” (p. 5). Dada a generalidade da escravização de seres humanos em diferentes contextos históricos e geográficos, a prática no Atlântico não seria um fato singular ou extraordinário do ponto de vista do número de pessoas envolvidas. Sua relativa significância contrastaria com a grande preocupação que a historiografia e a mídia em geral têm dado ao tema.

Eltis reconhece a singularidade do fenômeno atlântico, em relação ao peso dos escravizados no repovoamento do continente, a presença de homens e a concentração da fonte dos cativos na África Subsaariana. Mas o seu forte apelo intelectual e midiático estaria relacionado ao sucesso das várias narrativas que conectam a escravidão com as iniquidades contemporâneas e com o crescimento econômico ocidental. No cerne da questão estão as trajetórias divergentes das sociedades que interagiram por esse comércio, assim como a desigualdade racial. Por outro lado, replica o autor, ninguém nunca deu o mesmo peso explicativo para a escravidão no crescimento chinês, apesar de ter sido um fenômeno importante no Império do Meio (p. 13). O argumento é instigante, mas não considera que as visões que destacam o papel das colônias escravistas no crescimento europeu têm raízes na literatura mercantilista europeia e não são apenas produto de uma historiografia *Woke*. Embora eu conheça pouco da História da China, desconfio que será difícil encontrar algum *Postlethwayt* chinês que tenha defendido que a chave da grandeza do Império era a escravidão.

O fato é que David Eltis coloca a escravidão atlântica nessa perspectiva mais ampla pois ela permite generalizar o cataclisma escravista ao conjunto do gênero humano. Ainda que o próprio autor lute para encontrar uma definição de escravidão que abarque na mesma categoria a experiência atlântica e as formas de sujeição compósitas existentes no Velho Mundo (pp. 8-10).³

Essa generalização é estratégica na construção de sua tese em torno da centralidade americana no tráfico. Ao examinar as várias causas para o surgimento e o desenvolvimento da escravidão de africanos, Eltis dá um grande

³ Note-se que Eltis demanda muito mais rigor conceitual dos autores que aproximaram os *indentured servants* da escravidão (ver p. 113).

peso explicativo ao isolamento americano e a tardia colonização do continente por nossa espécie. A formação de uma fronteira de terras aberta, após o que ele chama de “assentamento europeu na América”, tornou imperativa a sujeição e o abastecimento de trabalhadores pelo comércio transoceânico. E acrescenta “acreditar que os recursos da América entrariam na economia global sem Império, escravidão, racismo, extrema violência e distribuição desigual da renda é ignorar a história global” (p. 31).

É no segundo capítulo, porém, que esse argumento é desenvolvido à medida que Eltis busca demonstrar que o verdadeiro centro do tráfico transatlântico de escravos foi a América e não a Europa. O fatalismo do isolamento geográfico americano é retomado: a América só poderia ser colonizada pela escravidão. O que leva ao argumento de que “um tráfico transoceânico de escravos teria ocorrido sem a Europa Ocidental e sem a África, mas não sem a América” (p. 52). Esta ideia é bastante questionável, pois projeta a experiência europeia, seu modelo de agricultura e as suas tecnologias de conquista e poder para o conjunto do gênero humano. Além disso, é factualmente equivocada, pois o tráfico de seres humanos para a Europa e para as Ilhas do Atlântico Oriental precedeu o comércio para as Américas, como ele chega a mencionar no livro.⁴

O segundo argumento relevante é o domínio de viagens negreiras iniciadas nos portos da América no conjunto do tráfico transatlântico entre 1520-1866. Esse movimento de centralização do tráfico no continente americano teria iniciado no começo do século XVII com o surgimento do “tráfico brasileiro” e se consolidado no século XIX com o abolicionismo e a consequente retirada inglesa do negócio. Aqui, Eltis revela uma grande influência da obra de historiadores brasileiros, especialmente Luis Felipe de Alencastro e Manolo Florentino. O último aliás teve um papel central na construção do lado “brasileiro” do banco de dados “slavevoyages.org”. Eltis então retoma argumentos recorrentes dessa historiografia, como a proximidade geográfica e a importância do uso de mercadorias produzidas no continente americano. Também acrescenta alguns comentários sobre o financiamento no Brasil e a pulverização dos investidores nesse comércio, baseando-se principalmente na obra

⁴ Ver os vários trabalhos do Manuel Fernandez e Rafael Pérez que mostram as ligações entre o comércio mediterrânico, os primeiros anos de exploração atlântica e instalação da escravidão africana na América (um exemplo entre muitos: FERNÁNDEZ, M. & PÉREZ, R. Sevilla y la trata negrera atlántica: envíos de esclavos desde Cabo Verde a la América española, 1569-1579. En L.C. Álvarez Santaló (Ed.), Estudios de historia moderna en homenaje al profesor Antonio García-Baquero (pp. 597-622). Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 2009

de Mary Hicks, sobre o comércio da Bahia com a Costa da Mina, especialmente no século XIX.

O argumento é consistente mas possui alguns problemas analíticos e de interpretação importantes. Em primeiro lugar, existe um óbvio desequilíbrio quando se junta no mesmo bloco argumentativo realidades tão díspares e distantes no tempo como o comércio de seres humanos entre os séculos XVI e XIX. Como a historiografia sobre a “segunda escravidão” tem demonstrado, a abolição, o surgimento dos estados nacionais na América e a industrialização produziram uma ampliação no comércio e escravização de seres humanos na América. O tráfico ficou praticamente restrito aos portos do Brasil e de Cuba, mas isso não ocorreu independentemente do que se passava na Europa. Assim, transformações e particularidades desaparecem ao se achatar a história de três séculos sob o prisma do “domínio americano” no século XIX. Além disso, a projeção de identidades nacionais americanas antes das independências é um problema analítico grave. Eltis fala de um tráfico “brasileiro” e de “mercadores brasileiros” desde o século XVII quando nenhum desses navios ou agentes era identificado como brasileiro (apesar de tomar o cuidado de não falar, por exemplo, de um tráfico estadunidense no período colonial). Outro problema é que, como já argumentei em outro lugar, a maior parte dos armadores estabelecidos no Brasil e na costa da África possuía origens portuguesas e circulava por todo o Atlântico, com muitos retornando enriquecidos a Portugal, mesmo no século XIX. Fenômeno parecido acontecia no tráfico cubano, como mostram os excelentes trabalhos de Martin Rodrigo y Alharilla sobre os traficantes de Barcelona.⁵

Existe outro problema no que diz respeito à classificação das viagens negreiras relacionadas ao ramal angolano do tráfico e que seguramente obrigariam a uma revisão geral nos dados quantitativos. Como sabem os historiadores que conhecem as fontes portuguesas e o site slavevoyages.org, uma boa parte das informações sobre o lugar de partida sessas viagens foi imputada, ou seja deduzidas a partir do registro de sua saída para os portos do Brasil. Essa forma de classificação foi influenciada pelas interpretações de Alencastro e

5 RODRIGO Y ALHARILLA, M. R. From Slave Trade to Banking in Nineteenth-Century Spain. *Comparativ*, [S.l.] n. 30, pp. 600–614, 5-6 set. 2020. Eltis lida com dificuldade com essas particularidades das diásporas mercantis ibéricas, pois várias vezes fala em tráfico brasileiro quando o mais correto seria tráfico português (p. 48; 55). Na página 167, chega a falar de reconquista brasileira(!) de Luanda em 1648. E em outros fala em “tráfico português” quando, supostamente, o comércio deveria ser “brasileiro” (pp. 80-81). Também comenta que durante a ocupação de Pernambuco os holandeses organizaram o tráfico a partir do Brasil. Esse tráfico então não seria “brasileiro” pelo mesmo critério das viagens portuguesas do século XVII?

Florentino que nunca consideram a possibilidade de que os mercadores residentes (provisoriamente ou não) em Luanda (ou alternativamente em Benguela) tivessem a iniciativa no comércio negreiro. No entanto, o que várias fontes dizem é que particularmente em Luanda sempre residiu uma pequena comunidade de armadores locais que possuía navios e preparava expedições negreiras usando créditos de Lisboa e secundariamente dos portos do Brasil. Em meu livro, calculo (p. 122) que na década de 1690 mais do que a metade dos tumbeiros engajados no tráfico de Angola pertenciam a traficantes de Luanda. Em 1754, os administradores do contrato de Angola escreveram da capital africana que “a maior parte dos navios que daqui navegam para o Brasil todos têm aqui seus donos”⁶. Mesmo depois de 1808 os armadores da África eram proprietários de 1/4 dos tumbeiros estacionados no Rio de Janeiro, segundo uma lista entregue ao Conde de Galveas⁷. Existem também vários trabalhos que mostram a centralidade dos mercadores portugueses residentes em Angola no envio de seres humanos por sua conta e risco. A começar pelo próprio Joe Miller que Eltis interpreta de maneira equivocada⁸. Em síntese, a centralidade que o autor de *Atlantic Cataclysm* dá à América seguramente não se sustenta quando se analisa o tráfico português em Angola durante os séculos XVII e XVIII.

O terceiro capítulo aborda a parte europeia do negócio, desdobrando um argumento que já está no capítulo antecedente: o outro lado da centralidade americana é o domínio ibérico do tráfico. Isso ocorreu em grande medida pelo pioneirismo dos portugueses em ocupar as melhores posições do litoral para o resgate. Os norte-europeus lograram entrar no comércio de africanos graças aos seus recursos financeiros e instituições superiores. Esses raciocínios levam o autor a retornar à crítica ao “argumento Williams”: o domínio ibérico não teria produzido na Península e na América a industrialização e o rápido crescimento que caracterizaram a Inglaterra. Na realidade, teriam sido os recursos desenvolvidos no interior da Grã Bretanha e da Holanda,

6AHU, Avulsos, Angola, cx. 49, D. 73, correspondência anexa de Francisco Afonso dos Santos e Antônio Soares Lima, AHU_CU_ANGOLA, Cx. 42, D. 3910, D. Antônio Álvares da Cunha, 06/04/1754, devassa anexa.

7 IHGB, DL, 1132.5, Manuel Pinto Carvalho, o documento sem data, mas que é do período entre 1809 e 1814. MENZ, M. Senhor da Morte. Capitalismo, Guerra e Tráfico de Escravos. São Paulo: Hucitec, 2024.

8 MILLER, J. C. Way of Death: Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730-1830. Wisconsin: The University of Wisconsin Press, 1988. MENZ, M. Senhor da Morte... Op. Cit. GUEDES FERREIRA, R.; BÓSCARO, A. P. Cabeças: disseminação, desigualdade e concentração no mercado de cativos (Luanda, c. 1798-1804). Cliocanarias, La Laguna, n. 3, mar. 2021 e DOMINGUES DA SILVA, D. B. The Supply of Slaves from Luanda, 1768-1806: Records of Anselmo da Fonseca Coutinho. African Economic History, vol. 38, Wisconsin (University of Wisconsin Press), 2010.

sem ainda o suporte de colônias, que permitiram que esses países entrassem nos mercados ultramarinos.

Em todo o caso, os europeus do Norte nunca foram capazes de desalojar os ibéricos. Além do pioneirismo e dos vários argumentos sobre a eficiência do tráfico português que também são discutidos na obra, Eltis levanta três explicações para a permanência Ibérica no comércio de seres humanos. A primeira era a produção de prata e ouro que permitia acessar as mercadorias necessárias ao resgate de africanos; a segunda seria a utilização do tabaco; a terceira foi a própria abolição que, como já dissemos, favoreceu os traficantes que atuavam no Brasil e Cuba no médio prazo.

Na realidade, um aspecto que simplesmente não aparece na análise do autor é que a intrusão norte-europeia não se limitou em ocupar postos secundários de resgate nas praias africanas. Como já era amplamente conhecido pelos arbitristas espanhóis e portugueses e depois será ressaltado pela historiografia de língua latina, capitais italianos, inicialmente, holandeses, ingleses e franceses, depois, comeram por dentro os impérios português e espanhol⁹. O fenômeno também ocorreu no comércio português de seres humanos, como Joe Miller gostava de repetir, mas apenas recentemente começou a ser investigado de maneira mais sistemática¹⁰. E Eltis passa completamente ao largo dos debates políticos e diplomáticos do século XVIII, quando os Impérios Ibéricos acabaram sendo preservados em grande medida para garantir a balança de poder entre os estados europeus.

Depois de discutir as atitudes europeias em relação ao comércio de escravos, Eltis aprofunda o tema em torno da (in)significância econômica do tráfico para o desenvolvimento europeu. Além do já tradicional *small ratios argument*¹¹, novamente o contraste entre Ibéricos e norte-europeus é discutido. Assim, o peso relativo do Império frente a Portugal, “o país mais pobre na União Europeia”, e a pequena significância do Caribe em relação à economia inglesa lhe permitem concluir que “o tráfico de escravos e a escravidão na América não foram pré-requisitos para o crescimento econômico sustentado

9 Braudel discutiu com maestria a intrusão norte-europeia na economia mediterrânica. (BRAUDEL, E.. *Civilização Material Economia e Capitalismo: O Jogo das Trocas*. São Paulo: Martins Fontes, 1996. pp. 507-508).

10 Além do meu livro, a tese de Cândido Domingues traz alguns argumentos interessantes para o tráfico da Bahia (MENZ, Senhor da Morte, capítulos 4 e 5 e DOMINGUES DE SOUZA, C. E. “O tráfico negreiro da Bahia: agentes, investimentos e redistribuição (1690-1817)”. Tese (Doutorado). Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2023).

11 Ver os vários textos reunidos em SOLOW, B. L.; ENGERMAN, S. L. (Eds.). *British Capitalism and Caribbean Slavery. The Legacy of Eric Williams*. Cambridge: Cambridge University Press, 2004.

e permanente da Europa Ocidental” (p. 152). Como o autor não considera a participação norte-europeia nos impérios ibéricos, não lhe ocorre inserir em seus cálculos e argumentos os possíveis efeitos positivos que a mineração, os produtos e os mercados da América Ibérica tiveram sobre a economia europeia em geral. Consequentemente, autores como R. Blackburn e J. Inikori que procuraram contabilizar o comércio com a Espanha e Portugal nos seus cálculos sobre a contribuição da escravidão à economia britânica nem são discutidos.¹²

O quarto capítulo articula o argumento em torno do que o autor chama de “sistema português”, analisando o tráfico no contexto do Império Português e também o estritamente brasileiro, realizado depois da Independência (1822). Esse “sistema” teria uma maior eficiência organizativa do que o comércio negreiro realizado no norte da Europa, o que teria resultado em um número menor de rebeliões nos navios. Vários são os motivos trazidos pelo autor para explicar essa eficiência: a presença de tripulações escravizadas nas embarcações, o papel dos “lançados” no fornecimento da mercadoria humana, as viagens mais curtas, o menor tempo de espera enquanto os navios eram carregados na costa. O argumento de fundo é que os portugueses ocuparam os melhores postos para o resgate de africanos, deixando aos *late comers*, concorrentes norte-europeus, apenas os ramais secundários. Holanda, Inglaterra e França apesar de possuírem economias metropolitanas mais eficientes e maior capacidade de crédito, nunca ultrapassaram o papel de meros coadjuvantes.

Eltis está correto ao chamar a atenção para a eficiência do comércio de escravos portugueses. Os números globais do tráfico afiançam a potência e a resiliência do Império mercantil português, mesmo depois da perda de dinamismo na segunda metade do século XVII. Mas o historiador não se dá conta do caráter paradoxal de sua análise que reproduz a tópica do atraso ou singularidade do iberismo (p. 187). Como pôde a eficiência ao sul do equador sobreviver ao arcaísmo ibérico? No meu modo de ver, quem melhor compreendeu esse problema foram os arbitristas espanhóis que logo no século XVI diziam que Castela (e podemos acrescentar Portugal) eram as *Índias da Europa*.

12 INIKORI, J. E. *African and the Industrial Revolution in England: A study in international trade and economic development*. Cambridge: Cambridge University Press, 2002, capítulo 4, BLACKBURN, R. *A Construção do Escravismo no Novo Mundo*. Rio de Janeiro: Record, 2003, p. 654.

No capítulo 5 chega a vez de Eltis se debruçar sobre os efeitos do tráfico sobre a África. As baterias do historiador voltam-se então contra W. Rodney e T. Green e as várias interpretações que ressaltam que o tráfico teve um impacto negativo e duradouro sobre as sociedades africanas. O primeiro passo é mostrar o protagonismo das populações do litoral africano e o seu domínio sobre as condições da oferta. É notável aqui que as fontes que o autor discute são fundamentalmente do comércio norte-europeu; creio que a análise das fontes portuguesas, especialmente de Angola, lhe permitiria uma visão mais nuancada. No restante do capítulo, Eltis mobiliza os números do seu banco de dados para atacar teses “proeminentes porém questionáveis” sobre as características e os efeitos do tráfico na África. Aqui é importante destacar que apesar de rejeitar interpretações em torno da troca desigual, e do efeito do comércio sobre a natureza da escravidão e das instituições em África, Eltis concede que o tráfico pode ter implicado em menor crescimento demográfico.

Outra tese importante, que é engajada pelo autor, particularmente para o debate brasileiro, é sobre o avanço da fronteira da escravização. Segundo esse argumento, elaborado principalmente por Miller para o contexto angolano, o comércio de escravos avançou para o interior da África; enquanto a violência escravizadora se aprofundou no interior, o comércio regular se tornou mais comum na costa. Com o banco de dados de informações linguísticas dos africanos liberados pelas operações antitráfico do século XIX, Eltis procura mostrar, em várias regiões africanas, que a maior parte das vítimas do comércio residiam em zonas próximas do litoral. É notável, porém, que para o caso angolano, o autor questiona as conclusões de Daniel Domingues que havia criticado exatamente a interpretação original de Joe Miller. A ironia disso tudo é que a visão do falecido historiador norte-americano sobre a fronteira escravizadora na África Centro Ocidental (amplamente respaldada pelas fontes) permaneça de pé depois da passagem da máquina de polêmicas de Eltis.

Os dados quantitativos trazidos pelo autor têm muito a dizer sobre a origem dos africanos escravizados e sobre a demografia das populações envolvidas pelo comércio. No entanto, a discussão sobre as transformações nas sociedades africanas fica limitada principalmente às fontes e à bibliografia sobre o tráfico inglês. Um dos problemas principais que perpassa todo o livro é a suposição de que os portugueses simplesmente ocuparam mercados de escravizados que já existiam, sem considerar o papel desses pioneiros na sua criação. O caso de Angola, onde os lusitanos e seus aliados controlavam feiras de seres humanos a 300 km da costa, é significativo. Em outras áreas, a presença

lusitana, de suas mercadorias e tecnologias, quase 200 anos antes do aparecimento dos intrusos do norte, certamente deixou marcas nas sociedades locais e em suas instituições.

O sexto capítulo, com o curioso nome “Abolition: a leninist interpretation”, aborda o tema da abolição do tráfico. O título é claramente irônico, pois, partindo de uma reconstrução do debate, Eltis critica e afasta as várias interpretações correntes que poderiam fazer lembrar vagamente as teorias do revolucionário russo. São vários os alvos do autor. Começando pela “segunda tese” de Williams, da abolição motivada pela perda relativa de importância econômica do Caribe, até as visões que dão grande peso ao movimento popular antiescravista e à Revolução em Saint-Domingue. Seu argumento então apela para as mudanças nas sensibilidades e percepções do público inglês em relação à escravidão que explicariam o caráter de massa que o movimento abolicionista tomou entre o final do século XVIII e início do XIX. O primeiro aspecto que lhe chama a atenção é a diminuição da violência na Europa como um todo durante a época moderna, em uma perspectiva que se aproxima da obra clássica de Norbert Elias. No século XVIII, portanto, teria ocorrido uma erosão na percepção das pessoas na Europa sobre a legitimidade da escravidão. Isso, contudo, não explica porque o público voltou-se particularmente contra o tráfico, frente às variadas formas de violência que permaneciam (e permanecem ainda) na Europa. Eltis então mobiliza os seus métodos quantitativos para analisar as notícias de rebeliões escravas na *middle passage* na imprensa inglesa e demonstra uma crescente cobertura das revoltas nos jornais londrinos. Essas notícias seriam a chave para entender o abolicionismo. Sua conclusão é que houve uma ruptura (*split*) entre o público colonial e metropolitano quanto à percepção da escravidão, e que “a causa mais importante para essa ruptura está no relato constante da imprensa sobre a resistência africana nos navios e nas *plantations*, em 1720-1830” (p. 291).

A argumentação em torno da abolição é bastante engenhosa, até porque dá relevância à resistência escrava nos navios e nas *plantations*. Em todo o caso, as revoluções coloniais – particularmente a de Saint-Domingue – são descartadas enquanto um elemento explicativo (p. 286). A revolução que importa é a da sensibilidade dos ingleses. É nesse ponto, aliás, que reside o maior problema do capítulo: apesar de Eltis anunciar que são as Américas e os sistemas ibéricos que importam na história do tráfico, não há uma linha sequer para discutir a abolição fora do sistema imperial inglês. A impressão que fica é que, para o autor, assim como a escravidão aconteceria na América independentemente da Europa (e da África), a abolição também aconteceria mesmo se não existisse a América (e a África).

O último capítulo é talvez o mais interessante, inovador e sensível de um ponto de vista da história social. O autor aborda a experiência dos escravizados “liberados” pelas operações navais antitráfico no século XIX e questiona os significados da liberdade para esses sujeitos e para os ex-escravos após a abolição. As fontes examinadas são principalmente os registros dos tribunais mistos que decidiam sobre a legitimidade das presas de navios negreiros pela *Royal Navy*. Também há uma interessante análise iconográfica sobre registros fotográficos de alguns navios e da carga viva apreendida, bem como de algumas pessoas que foram “liberadas” dessa maneira; tudo isso constitui parte do acervo disponibilizado pelo slavevoyages.org.

Entre as várias ideias abordadas aqui, destaca-se o contraste entre as aspirações das pessoas que foram “libertadas” por essas expedições navais e o significado prático dessa “liberdade”. Ao deixarem os navios negreiros capturados, a maior parte dessas pessoas ficou submetida a algum regime de trabalho compulsório sob o princípio da aprendizagem, destino compartilhado, aliás, pelos ex-escravos após a abolição. A tragédia é que onde a experiência dos antigos cativos esteve mais próxima do seu ideal de liberdade, que podemos chamar de independência camponesa, foi no Haiti e em Serra Leoa. Não obstante, a pequena propriedade seria um *dead end* do ponto de vista do desenvolvimento econômico. O exemplo desses dois territórios funciona como um contrafactual em torno da discussão a respeito dos efeitos da ausência de um programa de distribuição de terras para os ex-escravos no sul dos Estados Unidos. Um campesinato negro não teria garantido melhores condições de vidas para os descendentes da escravidão, especialmente diante do racismo e da restrição do acesso dessa população às melhores terras.

Outro tema que perpassa o texto é a eficiência da campanha da marinha inglesa contra o tráfico. Eltis analisa os gastos com as expedições e os seus resultados relativamente inócuos, dado o recrudescimento do tráfico para Brasil e Cuba na primeira metade do século XIX. Sua conclusão é que, em termos gerais, tudo isso foi um fracasso e tanto as expectativas das elites inglesas (o fim do tráfico) e dos “liberados” (a independência camponesa) foram frustradas.

Independentemente da valoração que o leitor possa ter sobre a teoria de desenvolvimento agrário do autor¹³, o capítulo falha (como o antecedente) ao não inserir nessa discussão os problemas relacionados à abolição no Brasil e

¹³ Chama a atenção que Eltis se aproxima das visões marxistas ortodoxas sobre a incapacidade econômica do campesinato.

em Cuba. A avaliação do impacto das operações da marinha inglesa sobre a política nesses dois territórios americanos permitiria problematizar a tese da ineficiência da campanha antitráfico. A análise da condição dos ex-escravos no Brasil, onde não existiu uma política institucional racista nos moldes dos EUA, poderia jogar mais luz em torno do acesso à terra (e ao bem estar econômico) dos descendentes da escravidão.

Ao terminar o livro, o leitor ficará com a impressão que *Atlantic Cataclysm* é um convite à polêmica historiográfica. É um livro fundamental por causa disso, mas também pela grande quantidade de dados e pelo domínio do autor da bibliografia especializada (especialmente do tráfico). Trata-se de uma leitura obrigatória para os pesquisadores do tema, mas também para os historiadores, economistas e sociólogos que desejem entender os grandes debates em torno da escravidão e o seu lugar na História do Ocidente. Ao trazer a América e a Península Ibérica ao centro do argumento, o livro é também um convite para repensarmos as versões historiográficas que têm o comércio norte-europeu como modelo para o funcionamento desse negócio. Contudo, ao optar por uma narrativa que *opõe* o tráfico ibero-americano ao tráfico norte-europeu ao invés de *integrar* esses dois ramos do comércio atlântico e pensar suas interações e influências recíprocas, o texto perde a oportunidade de superar as visões anglo-centradas dominantes. No final das contas, David Eltis está focado exclusivamente nos debates historiográficos anglo-saxões, e, como mostra a sua análise da abolição, o seu interesse principal permanece sendo a Inglaterra, o Caribe inglês e os EUA.

BLACKBURN, R. A Construção do Escravismo no Novo Mundo. Rio de Janeiro: Record, 2003.

BRAUDEL, F.. Civilização Material Economia e Capitalismo: O Jogo das Trocas. São Paulo: Martins Fontes, 1996.

DOMINGUES DA SILVA, D. B. The Supply of Slaves from Luanda, 1768-1806: Records of Anselmo da Fonseca Coutinho. African Economic History, vol. 38, Wisconsin (University of Wisconsin Press), 2010.

DOMINGUES DE SOUZA, C. E. “O tráfico negreiro da Bahia: agentes, investimentos e redistribuição (1690-1817)”. Tese (Doutorado). Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2023.

ELTIS, D.; BEHRENDT, S. D.; RICHARDSON, D. A participação dos países da Europa e das Américas no tráfico transatlântico de escravos: novas evidências. Afro-Ásia, Salvador, n. 24, 2000.

FERNANDEZ, M. & PÉREZ, R. Sevilla y la trata negrera atlántica: envíos de esclavos desde Cabo Verde a la América española, 1569-1579. En L.C. Álvarez Santaló (Ed.), Estudios de historia moderna en homenaje al profesor Antonio García-Baquero (pp. 597-622). Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 2009

GUEDES FERREIRA, R.; BÔSCARO, A. P. Cabeças: disseminação, desigualdade e concentração no mercado de cativos (Luanda, c. 1798-1804). *Cli-oceanarias*, La Laguna, n. 3, mar. 2021.

INIKORI, J. E. *African and the Industrial Revolution in England: A study in international trade and economic development*. Cambridge: Cambridge University Press, 2002.

MARQUES, L. História digital do tráfico transatlântico de escravos: uma entrevista com David Eltis. *Tempo* 2019, 25 (2), 520–527.

MENZ, M. *Senhor da Morte. Capitalismo, Guerra e Tráfico de Escravos*. São Paulo: Hucitec, 2024.

MILLER, J. C. *Way of Death: Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730-1830*. Wisconsin: The University of Wisconsin Press, 1988.

SOLOW, B. L.; ENGERMAN, S. L. (Eds.). *British Capitalism and Caribbean Slavery. The Legacy of Eric Williams*. Cambridge: Cambridge University Press, 2004.

Recebido em 06 de outubro de 2025
Aprovado em 21 de outubro de 2025