

Traducción: Alcira Bixio

HISTORIA DE LOS ESTADOS UNIDOS

una nación entre naciones

thomas bender

 **siglo veintiuno**
editores

Índice

Prefacio y agradecimientos	11
Introducción	15
1. El mundo oceano y los comienzos de la historia estadounidense	27
El mundo isla	34
Hacia un destino global	39
Gente llegada del mar	44
Criollos atlánticos	56
El complejo de las plantaciones	65
2. La "gran guerra" y la revolución estadounidense	73
Los imperios globales	78
Una guerra continua, 1754-1783	91
1783	99
La era de las revoluciones atlánticas	105
Una nueva nación en un mundo peligroso	114
Asuntos extranjeros y política partidaria	117
Un nuevo nacionalismo	124
3. La libertad en los tiempos de organización de la nación	129
1848	135
El nacimiento de las nuevas naciones	142
La crisis federal	146
Territorialidad y nacionalismo liberal	162
El Partido Republicano	176
Recordar el nacionalismo y olvidar el liberalismo	187
4. Un imperio entre los imperios	195
Ahab y el imperio	199
Ser la ballena	204

EL MUNDO ISLA

En los siglos anteriores a los viajes de Colón, los pueblos de Afroeurasia, que ignoraban la existencia del hemisferio occidental, se concebían como los habitantes del mundo entero, *totus orbi*. El mundo humano, tal como lo conocían, era una isla rodeada por un océano. Para los griegos, era la *oikoumene* o la "casa humana".³⁸ Más allá de esa casa, según Dionisio —un geógrafo griego del siglo I de la Era Cristiana—, se extendía el "vasto abismo del océano" que "rodeaba la tierra por todas partes".³⁹ "Océano" es otra palabra griega con la cual se designaba el "gran mar exterior" en el que estaba contenida la tierra, que para los griegos era esférica. El Mediterráneo era el "mar interior", situado en el centro de este mundo isla.⁴⁰ La palabra "mediterráneo" deriva de raíces griegas y latinas y significa "tierra del medio", mientras que en árabe, la otra gran lengua mediterránea, se lo nombraba con la expresión *al-Abyad al Mutawasit*, de significado similar: "el mar blanco del medio".⁴¹

Los griegos conocían la mayor parte de este mundo y lo habían representado en mapas. Fueron ellos quienes denominaron Indias a "todas las tierras situadas al este del Indo".⁴² Con sus avanzados conocimientos de geometría, calcularon la circunferencia del globo con notable precisión. Estrabón, el historiador y geógrafo griego que vivió en la época del emperador romano Augusto, hasta comprendía el concepto de navegar hacia el oeste para aparecer en el este. Citando al geógrafo Eratóstenes del siglo III a. C., observaba: "Si el océano Atlántico no fuera un obstáculo, podríamos pasar fácilmente por mar desde Iberia a la India, manteniendo el mismo paralelo".⁴³

En los tiempos de Jesús ya había un comercio y una comunicación considerables que conectaban la totalidad de Afroeurasia. El escritor romano Séneca hacía notar que "todas las fronteras se han desplazado" pues el "mundo ya totalmente transitado no permite que nada permanezca en su estado previo: los indios beben las frías aguas del Araxes, los persas beben las del Elba y el Rin".⁴⁴ Entre los años 200 a. C. y 400 d. C. las rutas comerciales vinculaban el imperio romano con la dinastía Han de China (itinerario que mucho después fue bautizado como la Ruta de la Seda). El contacto es tan antiguo que el nombre occidental para denominar China procede de la dinastía que precedió a la Han, la dinastía Qin. Las interacciones transculturales se extendieron desde el mar de China hasta Bretaña, desde el Cáucaso hasta el norte de África y el sur de Asia. Cultura, bienes y comunidades nómadas de comerciantes atravesaban aquellas largas distancias.⁴⁵

Aunque la historia de la "civilización occidental" que enseñan los programas de nuestras escuelas hace marcado hincapié en la caída del imperio romano, en realidad, desde el siglo V a. C. en adelante el mundo mediterráneo floreció tanto cuando estuvo regido desde Constantinopla como durante el dominio

de la dinastía Omeya de Damasco.⁴⁶ El comercio vigoroso entre las dinastías y reinos musulmanes y los mercaderes cristianos, especialmente los venecianos, impulsó la prosperidad de todos los participantes. Después, cuando el sultán Mehmet II conquistó Constantinopla en 1453, se asentaron los cimientos de un vasto imperio otomano que llegó a rodear gran parte del Mediterráneo, extendiendo sus territorios por Europa, África y Asia. Mehmet II abrigaba la idea de hacer de Constantinopla la sucesora islámica de Roma, el centro del "imperio del mundo".⁴⁷ Las dinastías musulmanas, que alcanzaron su punto más alto con el reinado del sultán otomano Solimán el Magnífico (1520-1566), impulsaron el comercio mundial y los intercambios culturales que lo acompañaron. Al participar en este comercio, los europeos reconocían implícitamente que dependían de los mercaderes musulmanes y que el comercio directo con Asia prometía enormes riquezas. La ciencia árabe les había dado además los mapas y la tecnología que luego les permitirían explorar las rutas marítimas posibles hacia Oriente.

La revolución oceánica habría de transformar las relaciones de las potencias atlánticas con las del Mediterráneo y, en última instancia, las del cristianismo con el islam. Con el correr del tiempo, el comercio oceánico marginó al mundo mediterráneo y debilitó los imperios islámicos. No debe extrañarnos que los líderes otomanos, aun sin ser exploradores ellos mismos, estuvieran muy interesados en los viajes portugueses y españoles. El primer libro ilustrado publicado en el imperio otomano, en Estambul, fue *El libro del nuevo mundo* de Mehmet Efendi (1583).⁴⁸

Pero en la época de Colón el océano Atlántico era, como señala Fernand Braudel en su gran historia del Mediterráneo, un "anexo" del mar interior. Los manelucos y los otomanos, junto con otras dinastías musulmanas menores, mantenían unido este mundo. Las extendidas rutas comerciales del Mediterráneo formaban el corazón mismo de la "economía dominante" del mundo de entonces.

El imperio otomano casi rodeaba por completo el Mediterráneo pero, al igual que los imperios romano y bizantino, era básicamente un imperio de tierra. Y si bien el mar Rojo, el océano Índico y el mar de China mantenían un importante comercio marítimo, que probablemente superaba al del Mediterráneo en volumen, aquel era un intercambio costero y no oceánico.⁴⁹ Los grandes lazos comerciales otomanos se tendían a través de las rutas de las caravanas que, con ayuda de la navegación costera, pudieron extenderlos hasta Java hacia el este, el Turkestán y Mongolia hacia el norte, Polonia y Hungría hacia el oeste y, hacia el sur, hasta lo que hoy es Eritrea y África subsahariana. El comercio otomano con Europa occidental, que constituyó una fuente de riqueza para ambas partes, se desplazaba sobre todo en barcos venecianos o genoveses con rumbo al oeste desde Estambul y otros puertos otomanos.

Teniendo fronteras con casi todos los demás imperios, dinastías y reinos de su tiempo, el imperio otomano fue al mismo tiempo muy extenso y, paradójicamente, insular.⁵¹ No sólo conectaba las tres divisiones del mundo isla afroeurasiático; además, constituía una civilización que lo abarcaba todo. Parte de la importancia histórica del islam deriva del hecho de que, para los musulmanes que seguían aquellas rutas de comercio a través de Eurasia, el islam constituía un punto de referencia común que facilitaba el comercio, el viaje y la comunicación cultural sin dejar de otorgar autonomía a una vasta cantidad y variedad de culturas y pueblos minoritarios. En una época en que el cristianismo romano era una religión disimuladamente europea que perseguía a los herejes y se desentendía de los cristianos copios y de Oriente diseminados en el amplio arco del Levante y Europa del Este, el islam recibía en su seno todo un espectro de pueblos y ofrecía espacio local a las diversas religiones y culturas.⁵²

Cuando el gran viajero musulmán Ibn Battuta emprendió sus extensos periplos entre 1325 y 1354—calculados en más de cien mil kilómetros—, su experiencia fue por completo diferente de la aventura a la que se había lanzado cincuenta años antes, entre 1271 y 1295, el italiano Marco Polo. Este último había partido desde una cultura conocida hacia una desconocida: no había allí una continuidad cultural y el conocimiento que conectaba Venecia con la corte del gran kan de China era escaso. Por el contrario, Ibn Battuta—quien salió de Tángier, el lugar donde había nacido—recorrió largamente territorios que pertenecían al Dār al-Islam (“la morada del islam”), un único universo cultural marcado por líneas de comunicación establecidas. Por ejemplo, todavía en las primeras etapas de su viaje, en Alejandría, conoció a un “pladoso aserca” que le dijo: “Veo que es usted aficionado a viajar por tierras extranjeras”. Battuta confirmó su suposición y el hombre continuó diciendo: “Usted ciertamente debe ir a visitar a mi hermano Farīd ad-Dīn en la India y a mi hermano Rukn ad-Dīn en Sind y a mi hermano Burhan ad-Dīn en China y, cuando los encuentre, transmítale mis saludos”. Ibn Battuta informaba que sus “viajes nunca cesaron hasta que me hubie reunido con estas tres personas que el hombre me nombró y les transmití sus saludos”.⁵³ La cultura europea, más aislada, de Marco Polo no le suministraba los recursos necesarios para mantener una conversación como aquella ni obtener tales contactos.⁵⁴

Los otomanos no querían asimilar ni reformar las culturas de los grupos minoritarios dentro del imperio; se sentían satisfechos con poder recaudar impuestos, de los cuales dependían, en todo el territorio. También consideraban conveniente reclutar como esclavos al servicio del sultán a los niños varones no musulmanes—quienes, en ocasiones, llegaban a convertirse en poderosos funcionarios—. Sobre esa base los otomanos establecieron la *pax turca*, la cual permitió que el comercio de caravanas que convergía en Estambul se extendiera hacia el este en busca de la seda de China; más al sur, en busca de la

pimienta y demás especias del sudeste asiático; hacia el oeste, conectándose con Europa, principalmente a través de los intermediarios italianos que transportaban mercancías a lo largo de la costa atlántica y hasta el mar Báltico, mientras de África llegaban oro y esclavos.⁵⁵

El alcance y la energía de la actividad mercantil y artística islámica excedían con creces lo que estaba ocurriendo en Europa en los siglos XIV y XV. En realidad, los centros de riqueza y actividad artística europeos debían su vitalidad a las relaciones comerciales y culturales con el imperio otomano. El sistema renana sus frutos, pero el hecho de que los mercados musulmanes obtuvieran tantas riquezas del comercio era una realidad penosamente evidente para los europeos. Además, la fina divisoria entre las prácticas comerciales legítimas y la piratería era difícil de trazar, tanto en el mundo musulmán como en el cristiano.⁵⁶ Lo cierto es que los mercaderes de Europa no estaban conformes con esa dependencia; se sentían atrapados en esa red comercial, aun cuando sacaran provecho de sus tratos con los otomanos—y, en menor medida, con los imperios sáfiyá, Mughal y Songhai—y de sus intercambios con China, que pasaban siempre por manos otomanas.

Por lo tanto, la expansión europea a través de los océanos no puede explicarse por su riqueza, su tecnología o su civilización superiores. Estoy dispuesto a sostener lo contrario: fue un sentimiento de debilidad, marginalidad e inferioridad el que impulsó a los europeos a la invención y la audacia en alta mar. Esta interpretación del descubrimiento del mundo océano separa los comienzos de la colonización europea en Norteamérica de la simple narrativa progresiva de la civilización occidental triunfante que culminó en los Estados Unidos. Bien puede decirse—y hay quien lo ha dicho—que el surgimiento de Europa fue consecuencia de su interacción con las sociedades de África, Asia y América *posterior* a 1492.⁵⁷

Los europeos se sentían situados por el mundo islámico, mucho más rico y en permanente expansión. La famosa expulsión de los musulmanes de España ordenada por los reyes católicos en 1492 ha alentado la suposición fácil de que el mundo islámico en aquel momento era unitario y se estaba debilitando, pero de ningún modo era ese el caso. El islam contenía muchas sociedades y los dinámicos imperios otomano y Mughal estaban alcanzando la cumbre de su poderío. Aun cuando algunos musulmanes perdieran la Península Ibérica, otros estaban ganando una posición firme en Europa central y estableciendo el poder otomano en Hungría y Austria. Antes de su aventura en Virginia, el capitán John Smith, de recordada actuación en Jamestown, había peleado con los húngaros contra los turcos y como consecuencia de ello había pasado un tiempo preso en Estambul.

Los otomanos tenían gran confianza en sí mismos y se sentían seguros de su poder y sus logros culturales. Desde su perspectiva, amplios sectores de

Europa eran marginales, como podían serlo Asia central o África subsahariana para los caballeros ingleses victorianos.⁵⁸ Génova y Venecia, sin embargo, eran bien conocidas y respetadas en el Mediterráneo oriental: ambas ciudades habían adquirido opulencia conectando el comercio otomano con Europa occidental. La torre Galata, construida por los genoveses, atestigua todavía hoy su presencia de otrora en Constantinopla. Venecia, por su parte, era el centro del comercio mediterráneo en el siglo xv. Los venecianos se concentraban en el Mediterráneo oriental y en las rutas de las caravanas que conducían a él; los genoveses, en cambio, tras haber sido expulsados de allí (en parte porque se habían unido a la fallida defensa de Constantinopla contra el violento ataque de Mehmet II en 1453) buscaron nuevas oportunidades y rutas alternativas, primero en el Magreb y luego aventurándose en el Atlántico. Un mapa genovés publicado en 1457 muestra un barco europeo en el océano Índico, lo que sugiere la ambición de encontrar otro camino que condujera a Oriente.⁵⁹

Los genoveses colaboraban con los ibéricos, en especial con los portugueses, en estos emprendimientos. En la década de 1480 había en Lisboa una importante comunidad mercantil y marítima genovesa —de la que Cristóbal Colón formó parte— que contribuía a financiar la exploración y las empresas comerciales. Los genoveses también proveían a la Corona portuguesa de navegantes excepcionalmente hábiles, quienes constituían gran parte de la tripulación de los barcos portugueses que navegaban por las rutas africanas con destino a las Indias. Y cuando los portugueses iniciaron las plantaciones de caña de azúcar, lo hicieron en colaboración con los genoveses.⁶⁰

Este momento de fines del siglo xv y comienzos del xvi revela una notable coyuntura en la historia del capitalismo y de la economía global. Cuando los italianos invertían en desarrollar una economía oceánica con el propósito de mejorar su posición estratégica en sus relaciones comerciales mediterráneas con los mercados de Oriente, estaban sentando las bases para el desplazamiento de la economía previa, que hasta entonces les había sido muy útil como también lo había sido para los otomanos. Otro aspecto igualmente importante de aquel momento es que, al invertir en la producción de azúcar y decidir utilizar esclavos africanos, prepararon el terreno para el "complejo de las plantaciones" que volvería a transformar la economía global en los siglos xvii y xviii.⁶¹ Estos dos desarrollos unidos permitieron que las economías del Atlántico norte alcanzaran un dominio que en el siglo xix llegaría a ser global.⁶²

El avance europeo sobre el océano tuvo enormes consecuencias geopolíticas y desplazó el poder hacia el Atlántico norte. El mundo mediterráneo, con sus conexiones de rutas terrestres, perdió su carácter central,⁶³ y el imperio otomano fue perdiendo territorios en forma progresiva, década tras década, a lo largo de los siglos xviii y xix. Algunos historiadores han interpretado

este proceso como una decadencia del imperio otomano, pero esas pérdidas abrieron la posibilidad de fortalecer el centro. Sea como fuere, la fractura de la autoridad otomana en la periferia provocó un vacío de poder que los diplomáticos europeos de su tiempo denominaron "la cuestión oriental".

En 1721, un diplomático austríaco caracterizó al imperio otomano con una expresión que alcanzó gran difusión: "el enfermo de Europa";⁶⁴ pero lo que determinó el destino otomano no fue tanto su religión o su cultura como el hecho de haber sido un imperio de tierra en una época de comercio oceánico y poderío marítimo. En realidad, la dinastía otomana sobrevivió al imperio austrohúngaro de la dinastía Habsburgo por algunos años, dado que este último quedó desmembrado en 1919 durante la Conferencia de Paz de París, mientras que el otomano, ya muy reducido, sobrevivió hasta que la revolución liderada por Kemal Atatürk le puso fin con el establecimiento de la República Turca en 1923. El debilitamiento de cada uno de estos dos imperios —en alto grado agrarios y basados en la extensión del territorio— es un relato geopolítico y no cultural o religioso. Fue un proceso que comenzó en el siglo xvii, con el surgimiento de las nuevas formaciones estatales, que en un principio se les opusieron para finalmente desplazarlos. El futuro pertenecía entonces a las naciones cuyos navegantes y mercaderes dominaban los océanos y su comercio.⁶⁵ Quiénes más prosperaron en este nuevo mundo fueron, casi siempre, las pequeñas naciones comerciantes que poseían pequeños territorios propios.

HACIA UN DESTINO GLOBAL

Desde el siglo xii, los pueblos de todo el mundo, en los distintos continentes, comenzaron a beneficiarse de un proceso de calentamiento global. Como consecuencia de ello crecieron las poblaciones, se crearon imperios más vastos y se alcanzaron nuevos niveles de vitalidad cultural.⁶⁶ En el siglo xiv, el imperio de Mali estaba en pleno esplendor y era reconocido por su riqueza y poderío en todo el mundo mediterráneo. Del otro lado del Atlántico, el imperio azteca, consolidado en el poder, desplegó su señorío sobre una vasta extensión de estados satélites y su capital, Tenochtitlán, tenía en 1325 probablemente un cuarto de millón de habitantes; cuando Cortés llegó en el siglo xvi, era la ciudad más grande del mundo.

Pero el siglo xiv no fue amable con Europa ni con China. Estas dos regiones del mundo isla, azotadas por el hambre y la peste, sufrieron devastadoras pérdidas de vidas. Si bien las conquistas mongolas habían establecido rutas comerciales seguras que permitieron alcanzar nuevos niveles de prosperidad, las grandes caravanas que las recorrían a través del Asia central dispersaron la

Muerte Negra. En China murieron más de seis millones de personas y Europa perdió un tercio de su población.

Nadie sabe cómo empezó exactamente. Sin embargo, es probable que los trastornos sociales que siguieron a las errabundas conquistas de los mongoles hayan puesto a muchas sociedades en una posición vulnerable ante esta enfermedad devastadoramente contagiosa. Es seguro que sus rutas comerciales constituyeron canales que facilitaron la propagación de la peste por todo el mundo, desde el sudeste de Asia, donde probablemente comenzó, hasta China y, desde allí, a través de Asia central, hasta Europa. La peste desbarató el comercio regular y pronto las rutas por donde circulaban las caravanas fueron reconocidas como las vías de la Muerte Negra. La diseminación de la peste fue una de las razones por las cuales, en el siglo XV, los europeos comenzaron a buscar alternativas a las rutas terrestres para llegar a Oriente. Tal vez el mar fuera más seguro.

En el siglo XV, la renovada energía de Europa estaba dedicada a la exploración y el aumento del comercio de larga distancia, como asimismo a la innovación artística, científica y tecnológica. Tales desarrollos rara vez pueden atribuirse a una razón precisa, pero es posible que las innovaciones fueran una respuesta al reto planteado por el islam y también a la desorganización de las prácticas sociales y de los supuestos culturales establecidos causada por la peste. Sin embargo, esta asombrosa energía social no sólo era evidente en Europa. También se manifestó desde China hasta Portugal, desde el imperio azteca hasta el otomano, desde el safauida y el Mughal en Asia central hasta el imperio Songhai en África occidental. Mientras Europa dirigía su nueva energía hacia el océano, la casa de Osman consolidaba su extenso imperio otomano terrestre y el imperio moscovita iniciaba su expansión hacia el este para alcanzar el Pacífico en 1639.

Si quisiéramos encontrar al líder más probable de la expansión oceánica de comienzos del siglo XV, nuestra búsqueda difícilmente se concentraría en Europa. Los chinos, y no los españoles o los portugueses, parecían estar en mejores condiciones de rodar el globo por mar y establecer un imperio comercial global. Las grandes flotas chinas tenían embarcaciones mucho más poderosas que las de Colón (de ciento treinta metros de largo contra los escasos veintiocho de la Santa María), que por entonces exploraban las costas del sudeste asiático, el sur de Asia y el este de África. Había existido el proyecto de que Zheng He, un eunuco musulmán que ocupaba un alto puesto en el almirantazgo chino, circumnavegara el globo entre 1421 y 1423, casi un siglo antes del viaje de Fernando de Magallanes.⁶⁷ Al margen de cuál fuera el verdadero alcance de esta incursión temprana de los chinos en el océano y del comercio con los estados satélites que hubiera establecido Zheng He, lo cierto es que la política china cambió en 1433: debido a las modificaciones políticas y fiscales

internas, el gobierno dejó de subsidiar estas actividades marítimas y, sin el apoyo estatal esencial para mantener esos enormes barcos, los comerciantes privados concentraron su actividad en el comercio regional y el transporte en embarcaciones más pequeñas.⁶⁸

A pesar de la reducción de la actividad marítima, China continuó siendo el motor económico de Asia. Su robusta economía (y, en menor medida, las economías de otros imperios asiáticos) sentó las bases asiáticas para que el océano pasara a ser un campo propicio para el comercio global.

La dinastía Ming (1368-1644) fue testigo de la transición hacia una "economía de la plata" a fines del siglo XV. Este desarrollo se debió en parte a la política gubernamental (que, en la década de 1430, determinó la legalidad de la plata para el pago de impuestos), aunque la plata también contribuyó en gran medida al crecimiento de la economía y parece haber tenido un valor significativo no sólo como un respaldo económico para el estado sino también como medio de intercambio, lo cual elevó enormemente su precio (en comparación con el oro o con cualquier otro patrón) en China más que en cualquier otra parte del mundo: entre 1540 y 1640, su valor era allí un ciento por ciento mayor que en Europa. Japón había sido un importante proveedor de plata para China, pero este país, habiendo entonces por casi un cuarto de la población mundial y que, según se estima, concentraba el cuarenta por ciento de la economía, demandaba mucho más, y esa demanda finalmente sería satisfecha por las minas de plata de América que, entre 1500 y 1800, produjeron cerca del ochenta y cinco por ciento de la plata del mundo—entre 1527 y 1821, la mitad del mineral extraído estaba destinada a China—. Todo este fenómeno dio nuevo impulso a la economía china y al comercio global en general. Cuando China moderó las restricciones al comercio marítimo en 1567, la demanda asiática de plata y el flujo global de lingotes aumentó tanto que se calcula que llegó a duplicarse casi instantáneamente.⁶⁹ La consecuencia inmediata fue el surgimiento de un mercado al parecer inagotable para la supuestamente ilimitada producción de las minas de plata de México y Perú.

El movimiento de plata desde Acapulco hasta Manila (fundada en 1571 precisamente para administrar este comercio) impulsó una economía global construida sobre las rutas marítimas, tanto pacíficas como atlánticas.⁷⁰ Sin la plata de las colonias españolas en América ni las medidas políticas de la dinastía Ming—que le agregaron valor comercial al intercambio por mercancías finamente fabricadas en China y, en menor cantidad, en la India—, los europeos difícilmente habrían llegado a transformarse en mercaderes globales de tanto éxito.⁷¹ Pero la plata pasó a ser la moneda del sistema comercial global y los europeos, sus bien remunerados intermediarios. Sin esos procesos asiáticos, las perspectivas de la colonización y el desarrollo de las Américas habrían sido menos prometedoras, ya que no habría habido inversiones públicas ni

privadas para impulsarlas. Por consiguiente, el éxito de España en el nuevo mundo dependía, por un lado, de quitarles el control de las minas de Perú y de México a los indígenas americanos debilitados por las enfermedades, y, por el otro, de las economías asiáticas en expansión.⁷⁴ Irónicamente, el flujo de plata hacia China provocó la rápida urbanización y una especulación creciente en ese país, y la consecuente inflación hizo que dependiera aún más del flujo constante de ese mineral, lo cual puso a la dinastía Ming en una situación vulnerable ante las inevitables interrupciones del movimiento global de lingotes. La consiguiente inestabilidad económica y social parece haber contribuido a su derrumbe, ocurrido en 1644.⁷⁵

En su historia del período temprano del capitalismo, Fernand Braudel afirma que Portugal fue el "detonador de una explosión que reverberó por todos los rincones del mundo". Después de vencer a los moros en su parte de la Península Ibérica, en 1253, los portugueses habían consolidado un estado sorprendentemente moderno y en 1385 generaron lo que Braudel llama una "revolución burguesa". Aunque la frase es anacrónica, da una clara idea de lo que sucedió: la monarquía recientemente establecida se había aliado con la clase mercantil de Portugal, lo que produjo un estado defensor del mercado. Lisboa era una ciudad cosmopolita, abierta al mundo y ávida de nuevas oportunidades comerciales.⁷⁴

Evidentemente influidos por Génova, los portugueses intentaron encontrar una ruta que esquivara el monopolio de los venecianos y otomanos en el Mediterráneo y en los recorridos por tierra hacia las Indias.⁷⁵ Esta fue una de las razones que los llevaron a rechazar el ofrecimiento de Colón de patrocinar su viaje transatlántico. Otra fue que ellos tenían mejores conocimientos geográficos. Siguiendo los cálculos de la circunferencia de la tierra hechos por los antiguos griegos, creían acertadamente que Colón había errado en su estimación por un veinte por ciento; error que, según juzgaban los portugueses con toda razón, hacía muy improbable que su plan lo condujera a Asia.

Los portugueses ya habían comprendido que "quien tenga la fuerza de los barcos, será dueño del comercio de las Indias" y así lo había expresado uno de sus más entusiastas defensores de la exploración marítima, el príncipe Enrique el Navegante. Ellos tenían la fuerza de los barcos y monopolizaron el comercio de la pimienta y otras especias durante más de un siglo.⁷⁶ Los logros obtenidos por los portugueses a lo largo de la costa occidental africana no fueron espectaculares, sino progresivos y persistentes. Sus navegantes y mercaderes eran tan cautos como hábiles.⁷⁷ En 1415 se asentaron por primera vez en tierra africana afirmando sus derechos sobre Ceuta, inmediatamente al sur de Gibraltar; en 1445 alzaron su primer puesto comercial fortificado en la costa africana occidental, en el territorio de lo que hoy es Mauritania. Y no

se detuvieron allí. Continuaron navegando hacia el sur, siempre soñando con Oriente, y establecieron muchos otros enclaves o factorías—llamados *feitorias* en portugués, vocablo que luego pasó deformado al inglés como *factory*—.

Suele decirse que los europeos se limitaron a establecer enclaves costeros en África por temor a las enfermedades locales. Sin duda ese fue un factor determinante, pero también lo fue la fuerza de las organizaciones políticas a las que debieron enfrentarse.⁷⁸ Vale la pena recordar que la primera colonia territorial portuguesa se instaló en Santo Tomé y otras islas cercanas a la costa, por entonces deshabitadas. Los asentamientos que establecieron en el continente ocupaban muy poca tierra y tenían una autoridad limitada pues los gobiernos africanos tenían una gran capacidad naval costera y suficiente dominio de sus tierras como para poder negociar desde una posición de fuerza. Los historiadores son cada vez más conscientes de que los europeos no dominaron en tierra y de que, en esta etapa temprana, la influencia se iba ganando mediante acuerdos, concesiones y la mutua satisfacción de intereses económicos o de otro tipo.

Antes de la llegada de los portugueses en la década de 1490, el océano Índico había sido el centro de un vasto sistema de ciudades mercantiles conectadas con todas las regiones conocidas del mundo isla. La ciudad de Malaca, fundada en 1380, tenía unos cincuenta mil habitantes a comienzos del siglo xvi, y un visitante portugués declaraba que, como centro de comercio, no había otra ciudad "que la igualara en el mundo".⁷⁹ El sistema comercial interregional entre el océano Índico y el mar Mediterráneo, vinculado por el mar Rojo, se remonta a la antigüedad, cuando los egipcios construyeron un canal que conectaba el río Nilo con el mar Rojo. Los portugueses conocían sólo indirectamente este comercio, promovido y facilitado por los otomanos.

Inicialmente, las ambiciones portuguesas en la India se toparon con los soberanos musulmanes de la región, cuyo poder era equivalente al de Portugal pero que no ejercieron presión pues tenían intereses de mayor importancia estratégica en otra parte, mientras que los portugueses estaban resueltos a establecerse. Se ha especulado que si esos musulmanes indios hubiesen desplazado los primeros enclaves portugueses, la instalación de las factorías cristianas se habría pospuesto en forma indefinida.⁸⁰ Lo que hicieron, en cambio, fue comerciar con los europeos. Desde entonces los portugueses tuvieron acceso directo por mar al imperio Mughal y al comercio con Oriente y, a raíz de ello, monopolizaron el mercado europeo de la pimienta y demás especias durante más o menos un siglo.⁸¹

Los portugueses también se adelantaron a otro desarrollo posterior del Atlántico: la economía del azúcar. Los cristianos habían descubierto la dulzura del azúcar—un producto originario de Bengala que se producía desde hacía ya mucho tiempo también en el Levante— durante las Cruzadas. La explotación

de este delicioso artículo de lujo se trasladó a través del Mediterráneo, al principio bajo los auspicios de un islam expansivo que logró extender su cultivo hasta España. Más tarde, los inversores italianos continuaron expandiendo el cultivo y pronto hubo plantaciones de azúcar en Chipre, Sicilia y el Magreb. En el siglo xv los portugueses colaboraron con los inversores italianos para desarrollar plantaciones en las islas atlánticas de Madeira y Santo Tomé, mientras España producía azúcar en las islas Canarias.

Tanto árabes como europeos utilizaban esclavos africanos en esta faena. La esclavitud agrícola fue una novedad probablemente impulsada por la falta de mano de obra que había dejado como legado la peste negra.⁸⁵ Pero también debemos tener en cuenta que, entre 1530 y 1780, por lo menos un millón de europeos cristianos blancos fueron esclavizados por los árabes musulmanes de la costa berbere. La mayor parte de esos esclavos, casi siempre capturados en diversos conflictos, eran obligados a trabajar en las ciudades o los pueblos o bien en los barcos como marineros.⁸⁶ La diferencia en el modo que adoptó el trabajo forzado impuesto a los europeos y a los africanos justifica el énfasis. La esclavitud en las sociedades musulmanas en general no era agrícola. Los europeos estaban familiarizados con una forma diferente de labor agrícola obligada, la servidumbre de la gleba, pero no la emplearon en las plantaciones de azúcar de las Américas. Aquella servidumbre era una forma de labor aldeana o comunal, mientras que la esclavitud en las plantaciones emergentes se basó en el empleo de esclavos individuales, aunque lo habitual era que trabajaran en cuadrillas. El trabajo agrícola en cuadrillas como una forma de esclavitud no había existido antes en África ni en el Mediterráneo oriental ni en el mundo musulmán, excepto en las salinas de los valles del Tigris y del Éufrates.⁸⁴

El nuevo modelo de trabajo forzado que se impuso en el Mediterráneo y las islas atlánticas fue una innovación mayor que apuntaba hacia la organización industrial del futuro y no hacia los patrones ya conocidos de la esclavitud practicada en las aldeas africanas. En ese modelo ya estaba presente la idea radical del sistema de plantaciones que luego se desarrollaría a gran escala en Brasil y, más tarde, en las islas del Caribe.

GENTE LLEGADA DEL MAR

La revolución oceánica afectó a pueblos de todos los continentes de múltiples maneras, tanto en el plano económico como en el cultural y el cosmológico. Todos los continentes experimentaron el arribo sin precedentes de personas llegadas del mar y esos marinos descubrieron, a su vez, la existencia de otra gente. La llegada de esos heraldos de un mundo nuevo provocó una sensación

similar en los distintos continentes: todos eran personas llegadas del mar, y los chinos los llamaron "bárbaros oceánicos".⁸⁵

La novedad del arribo por mar de los europeos fue mayor para los americanos que para los diversos pueblos de Afroeurasia, que ya habían mantenido relaciones comerciales, aunque a distancia, con otros continentes. La sorpresa ante esta novedad se manifiesta de manera evidente en las palabras de un pescador común y corriente de una aldea costera, que en 1519 fue llevado a la capital azteca para informar al soberano, Moctezuma, quien quería tener detalles sobre el desembarco de Cortés. El hombre le dijo: "Cuando fui a la costa del gran mar, había una cordillera o montaña pequeña flotando en el medio del agua y moviéndose de lado a lado... Mi señor, nunca antes vi nada semejante".⁸⁶

Los pueblos nativos del hemisferio occidental, los primeros americanos, habían vivido aislados del mundo isla. Si bien habían tendido extensas redes comerciales hacia el norte o hacia el sur, no se habían aventurado a internarse en el océano. Teniendo en cuenta que los aztecas no habían desarrollado la rueda con propósitos mercantiles (aunque la usaban en juguetes infantiles) y que los incas sólo contaban con las llamas como bestias de carga, ambos pueblos podrían haber considerado hacer un uso más extensivo del transporte marítimo; sin embargo, no lo hicieron y se limitaron a la navegación costera, dedicada principalmente a la pesca y no al comercio. Pero, con la llegada de los europeos, se vieron obligados a entrar en el mundo océano. El nuevo mundo de América, formado a partir del arribo de los europeos, ofrecía oportunidades para un nuevo comercio y para el intercambio de otros productos, entre los que se incluían instrumentos de hierro, manufacturas textiles y, por supuesto, armas. También existía la posibilidad de establecer alianzas. Muy pronto, por ejemplo, los tlaxcaltecas de la costa del golfo de México reconocieron en Cortés un aliado que podría permitirles (y les permitió) contratar a los aztecas que los habían sometido a la condición de pueblo satélite. Los desarrollos ulteriores mostraron que los españoles sacaron más ventaja de la alianza que los tlaxcaltecas, un patrón que se repetirá con frecuencia.

A diferencia del hemisferio occidental, África siempre había formado parte del mundo isla y participado en forma activa del comercio y las relaciones interculturales con Asia y Europa. Los tres continentes comparían las rutas comerciales mediterráneas y las ciudades portuarias swahili de la costa oriental africana daban al océano Índico.⁸⁷ Da Gama había reconocido la importancia de esos puertos y hacía un alto allí antes de continuar su periplo hacia la India. El oro y los esclavos africanos llegaban por diversas rutas a Oriente Medio, Europa y Asia, pero las comunicaciones entre África subsahariana y el mundo mediterráneo era limitadas y África ecuatorial occidental estaba situada en la distante periferia de los imperios comerciales musulmanes.⁸⁸ No obstante, las

caravanas de cinco mil y más camellos atravesaban con regularidad el Sahara transportando mercancías y también peregrinos musulmanes que se dirigían a La Meca. Los "barcos del desierto" procedentes de la costa del Magreb cruzaban el Sahara hacia Tombuctú y conectaban así el Mediterráneo con el río Níger, dando acceso a la red de rutas comerciales de África occidental.⁸⁹ No obstante, el Atlántico era una barrera para los africanos, al igual que para los americanos y los europeos. La apertura de los océanos significó para ellos, como para todos los demás, la aparición de un nuevo mundo.⁹⁰

El reino norafricano de Marruecos tenía una mayor práctica marítima que el resto de África atlántica, y en 1603 el rey Ahmad al Mansur le sugirió a la reina Isabel de Inglaterra unir fuerzas para colonizar América. Los dos monarcas, señalaba al Mansur, vilipendiaban a los españoles y juntos podían expulsarlos de América, "poseer" la tierra y "mantenerla bajo nuestro dominio por siempre". El rey de Marruecos suponía que Inglaterra no juzgaría apropiado "el calor extremo" del imperio español en América y sugería la conveniencia de que la colonización real quedara a cargo de los marroquíes antes que de los ingleses.⁹¹ Su propuesta no fue aceptada, por supuesto, pero el mero hecho de que haya existido indica las antes inimaginables posibilidades que ofrecía la revolución oceánica.

Cuando los portugueses llegaron a la costa de Guinea, a comienzos del siglo xv, la geografía del comercio y las configuraciones del contacto cultural se modificaron, junto con las condiciones materiales de los intercambios. La experiencia del movimiento personal cambió de manera radical: ser pasajero de una embarcación que surca el océano es por completo diferente de tripular los "barcos del desierto". Las naves podían trasladar muchas más mercancías y objetos más grandes que las caravanas; además, el número de intermediarios se redujo enormemente, así como la cantidad de jurisdicciones que cobraban impuestos. Pero ni siquiera este cambio considerable en la cultura material del comercio dejó entretener la magnitud de la transformación que habría de producirse como consecuencia del desembarco de "los hombres llegados del mar", como llamaban los africanos occidentales a los europeos.

Sin embargo, el impacto de la diferencia en el encuentro entre europeos y africanos no fue tan grande como cabría suponer hoy. Portugal y el Congo presentaban niveles semejantes de vida y de productividad agrícola; ambos tenían reinos dinásticos organizados por parentesco y clientelismo y una eficaz administración del comercio y las relaciones políticas. Las cosmologías de europeos y africanos eran, en cambio, profundamente diferentes. Por ejemplo, en la del Congo se creía que los blancos vivían bajo las aguas del océano, lo cual hacía plausible que llegaran del mar. Y aunque Afonso I, el rey cristiano del Congo de comienzos del siglo xvi, mantenía buenas relaciones diplomáticas con Portugal, Francia y el Vaticano, esas relaciones se habían establecido,

como observara Wyatt MacGaffey, "sobre la base de un malentendido doble y compartido". Las cosmologías diferían pero los marcos de interpretación eran complementarios.⁹² El repertorio cultural de los dos pueblos exhibía suficientes paralelos aparentes para que simular una convergencia les permitiera tener una provechosa comunicación distorsionada.

Un patrón similar de interacción se dio en América del Norte, donde los mexicas hablantes de náhuatl podían comunicarse y comerciar con los europeos sobre la base de una falsa suposición acerca de los conceptos fundamentales de cada parte.⁹³ La interacción de europeos y nativos americanos en la región de los Grandes Lagos se desarrolló de manera semejante: se estableció un "terreno intermedio" en el que ambos interlocutores exhibían —de manera incorrecta pero útil— elementos del repertorio cultural del otro (tal como lo entendían).⁹⁴

Africanos y portugueses reconocieron y aceptaron de buen grado las nuevas oportunidades de comerciar una variedad de mercancías. Los crecientes cambios asociados al nuevo mundo oceánico tuvieron consecuencias acumulativas. Ya a comienzos del siglo xvi era evidente que el comercio estaba transformando no solamente las economías sino también las sociedades implicadas. Y los cambios se aceleraron. En poco tiempo, europeos y africanos se embarcaron, en forma progresiva, en un monstruoso comercio de cuerpos humanos. El rey Afonso del Congo tuvo sus dudas desde el comienzo. En 1526, en una carta dirigida al rey de Portugal, decía: "Es imposible calcular cuán grande es el daño, señor mío, y la corrupción y la disolución son tan grandes que nuestro país está quedando despoblado."⁹⁵

Pero ese fue sólo el comienzo. Los portugueses —y luego los daneses y los británicos— se lanzaron al negocio de la trata de esclavos y las innumerables decisiones individuales tomadas por africanos y europeos crearon un sistema de intercambio que se expandió durante los tres siglos siguientes hasta alcanzar dimensiones que superaron las expectativas y hasta la comprensión. El comercio de seres humanos hizo ricos y poderosos a unos pocos mercaderes africanos; gracias a él, la nobleza del Congo pudo vivir "a lo grande".⁹⁶ Pero lo más importante fue que significó la miseria y la muerte para millones de africanos dado que debilitó todas las instituciones sociales, desde la familia hasta el clan, desde la aldea hasta la economía y la organización política. La pérdida de tantos hombres desestabilizó la proporción de la población y, en consecuencia, promovió la poligamia, pero también aumentó la cantidad de personas que dependían de cada proveedor.⁹⁷ A esto se sumó un proceso multigeneracional por el cual los artesanos africanos perdieron sus habilidades. En 1500 Portugal importaba productos textiles de África occidental, pero hacia 1600 el flujo se había invertido.⁹⁸ Que un comercio tan grande como fue el de los esclavos haya sido administrado en África por los propios africanos es un testimonio

incomodo pero real de la eficacia de las instituciones sociales africanas, pero su éxito —la exportación de más de once millones de personas, sumada a la de los niños que podrían haber procreado— empujó a la vida institucional de África occidental y central.⁹⁸

También existía un comercio de esclavos más antiguo en dirección al este: desde África oriental, el Sahara y las regiones del mar Rojo hacia las sociedades musulmanas. Las conjeturas sobre la cantidad son menos seguras, pero durante los primeros mil años de esclavitud islámica (de 650 a 1600) es posible que la hayan sufrido entre cuatro y cinco millones de africanos; las estimaciones para el periodo 1600-1900 oscilan entre los cuatro y los seis millones.¹⁰⁰

No desde un principio, aunque sí muy pronto y luego exclusivamente, los europeos vieron en África una fuente de cuerpos humanos. En un comienzo los portugueses tomaron esclavos africanos para complementar sus mermaadas reservas de esclavos blancos traídos del Cáucaso pero, poco a poco, la necesidad de mano de obra evolucionó hacia un sistema de esclavitud racial. Vale la pena señalar que en el año 1500 los africanos y los descendientes de africanos eran minoría entre los esclavos del mundo, y que en 1700 eran mayoría absoluta.¹⁰¹

Las cifras son importantes, pero también lo son las diferencias en la experiencia de la esclavitud. En contraste con los esclavos blancos o africanos del mundo musulmán, en 1700 (muchos afirman que bastante antes) los africanos del mundo atlántico eran tratados como unidades de trabajo antes que como seres humanos: una reducción que, además de ser moralmente repugnante, limitó de manera trágica la imagen y la significación de África. El legado de la esclavitud, que necesariamente proyecta su larga sombra sobre nuestra memoria colectiva, oscurece una historia más completa y un conocimiento más rico de África y de los africanos y aún enturba nuestra comprensión.

Es por ello que muchos se sorprenden al enterarse de que, en el siglo XIV, África representaba la riqueza. El continente era conocido por sus artesanías y había ganado fama por el oro que sostenía los poderosos imperios y las ciudades cortesanas del interior. La mayor fuente de oro del Mediterráneo era el imperio de Mali, con una extensión de más de mil quinientos kilómetros de este a oeste. La historia mítica de Mansa Musa, el soberano mallense de legendaria opulencia, se ha repetido hasta el cansancio. Cuando ese rey peregrinó a La Meca en 1324, cumpliendo la tradicional *hajj*, el oro que llevó consigo —y que gastó— durante su estancia en El Cairo inundó la economía egipcia de tal modo que el valor del oro se depreció casi en un veinticinco por ciento y produjo un súbito descalabro financiero. En Europa se lo conocía y respetaba por su lustre; y un cartógrafo catalán lo describió en 1375 como un soberano europeo que orientaba los atavíos y los ornamentos propios del poder.¹⁰²

Si los europeos hubiesen explorado el interior africano en el siglo XIV, cuando el imperio Mali estaba en su apogeo, y no dos siglos más tarde, cuando,

después de una expansión excesiva, se hallaba en decadencia, ¿habrían recogido una imagen más favorable de África o habría sido diferente la historia de europeos y africanos? Después de haber oído tantos relatos sobre la riqueza de Mansa Musa, la belleza de su corte y el poder de su imperio, encontrar tan poco puede haber desilusionado a los europeos y, tal vez, habertos impulsado a exagerar todo lo que parecía faltar para llegar a la conclusión de que los africanos carecían de civilización y eran incapaces de organizar su vida política.¹⁰³

Sea por esta o alguna otra razón, los europeos inventaron un nuevo nombre para designar a los africanos. Ningún historiador ha explicado de manera satisfactoria por qué los portugueses adoptaron la palabra "negro" (que fue incorporada al idioma inglés a mediados del siglo XVI y que, según el *Oxford English Dictionary*, fue empleada por primera vez en un documento de 1555). Pero todos conocemos muy bien la consecuencia de ese neologismo: las denominaciones anteriores —africanos, moros o, la más antigua de todas, euópes— referían a un lugar y a una historia. Pero la palabra "negro" disolvió la identidad, y el color de la piel reemplazó a la cultura. El nuevo nombre en efecto negaba la historia y la cultura de las organizaciones sociales y los pueblos africanos. Socavaba toda reivindicación africana de historia, civilización, religión, cultura y, por último, como ha subrayado Cedric Robinson, de toda "humanidad que mereciera consideración". La utilidad ideológica de este término es transparente: fue desarrollado junto con la creación del sistema de esclavitud atlántico.¹⁰⁴

El surgimiento del comercio de esclavos dio nacimiento a nuevas ciudades costeras y restó energía a las antiguas rutas comerciales internas y a los centros de producción artesanal. Al mismo tiempo, las monedas provenientes del Nuevo Mundo inundaron el mercado del oro de Mali y de Sudán y acentuaron la decadencia.¹⁰⁵ Estos desarrollos históricamente contingentes facilitaron la invención de "los negros" y la noción europea de un continente africano homogéneo, la idea de que África no era más que una fuente de esclavos, que se instaló en las mentes de los esclavistas y, trágicamente, también en muchas otras personas que incluso criticaban el comercio de esclavos.¹⁰⁶

Los portugueses que habían llegado al este de África y al continente asiático no estaban interesados en anexionar territorios puestos que eran mercados que querían establecer puntos de intercambio comercial. Por eso habían negociado para instalar sus *factorías* o enclaves fortificados en Sofala (este de África), Hornuz (golfo Pérsico), Goa (India) y Malaca (Malasia).¹⁰⁷ Pero muy pronto se vieron inmensamente beneficiados por el comercio en el océano Índico, hasta el punto de considerar el hemisferio occidental —que en un principio podrían haber hecho suyo con poco esfuerzo— como un objetivo de importancia secundaria. Sin embargo, los portugueses no convivieron a Lisboa en una

gran capital europea del comercio y la banca mundial, no explotaron el flujo de capital asociado con su comercio, una omisión que, con el tiempo, les resultaría muy costosa. El poder y la riqueza obtenidos mediante el comercio en el océano Índico fluyó hacia otras ciudades situadas más al norte, más cercanas a los grandes mercados, primero Amberes y luego Ámsterdam.¹⁰⁸

Cuando Ámsterdam empleó su riqueza, su aptitud mercantil y su poderío naval para establecer su presencia en el océano Índico, desplazó a los portugueses del lugar. La Compañía Holandesa de las Indias Orientales, establecida en 1602, llegó a ser en poco tiempo una de las empresas comerciales más grandes y ricas del mundo. Ámsterdam, capital de un pequeño estado federado que se había independizado hacía poco, era la última ciudad capaz de construir un imperio como lo habían hecho Venecia y Génova.¹⁰⁹ Es verdad que el imperio británico fue iniciado y administrado desde Londres, pero la economía londinense del siglo xvii se construyó sobre la base de la posición que ocupaba la ciudad en el corazón mismo de una economía nacional dinámica.¹¹⁰ Lo cierto es que el futuro de los imperios europeos ya no estaría en manos de las naciones más fuertes.

El siglo de Portugal fue el xvi y el de Ámsterdam, el xvii. En esta sucesión hay causalidad: los holandeses desplazaron a los portugueses, pero esto es sólo parte de la explicación. Cuando las élites económicas y políticas de Japón, Birmania, el imperio otomano y Omán dejaron de apoyar a los portugueses, estos quedaron en una posición vulnerable frente al reto holandés.¹¹¹ El primer barco holandés llegó a Japón en 1600 y, a partir del año siguiente, los holandeses comenzaron a comerciar directa y regularmente con Cantón. Dos años más tarde desembarcaron en Ceilán y en 1605 capturaron el fuerte portugués de Malaca y lo transformaron en la primera base de la Compañía Holandesa de las Indias Orientales. Como en el caso de los portugueses, el interés que los movía era comercial y no territorial, de modo que establecieron sus puestos mercantiles sin plantear reivindicaciones de territorio. En 1619 fundaron Batavia (hoy Yakarta, Indonesia), pero la población holandesa en el lugar siempre fue muy pequeña, mucho menor que la sustancial comunidad de mercaderes chinos que se habían asentado allí.

Un dato bastante impresionante es la escasa cantidad de europeos que establecieron y mantuvieron estos primeros "imperios" en las Indias Orientales. El dato señala además una importante verdad: esos imperios eran el resultado, no tanto de una fuerza abrumadora, como de las componendas con los gobernantes y las élites locales. Los colores de los imperios en los mapas implican, engañosamente, una presencia demográfica e institucional del poder europeo en el exterior que sugiere un control firme y geográficamente extendido que en realidad no existió. Estos primeros imperios europeos se basaron menos en la fuerza que en la negociación, aun cuando esta no siempre se diera entre iguales.

Como los portugueses, los holandeses valoraban mucho sus intereses en las Indias Orientales, pero el Atlántico también los atraía. En 1621 se fundó la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales para competir con los portugueses en África y América, sobre todo con la esperanza de ganar una posición en el comercio de esclavos y en las colonias azucareras. Los holandeses alcanzaron los dos objetivos. Y este era el contexto global cuando se creó la Nueva Ámsterdam en la isla de Manhattan.

Los estadounidenses y la historia de los Estados Unidos tienden a situar el asentamiento holandés en Nueva York como el comienzo de un desarrollo lineal de lo que llegaría a ser la metrópoli estadounidense. Pero, mediante este enfoque, la historia de los Estados Unidos se apropia de un dato que pertenece a la historia holandesa y a la historia del comercio oceánico y del capitalismo. Nueva Ámsterdam fue parte de una estrategia global holandesa y la colonización de Manhattan fue un acontecimiento periférico en la periferia del imperio. Desde el punto de vista holandés, no sólo los intereses en las Indias Orientales eran más valiosos y visibles que los de América; dentro de la misma América, Manhattan era un objetivo menor en comparación con la colonia azucarera brasileña de Pernambuco, mucho más importante y provechosa, que habían conseguido arrancar de manos de los portugueses. Si bien la fábula estadounidense del siglo xix cuenta que los indios delaware vendieron Manhattan a Holanda por el equivalente de veinte dólares, no parece probable que los holandeses estimaran que valiera mucho más. Lucharon violentamente en las guerras globales para conservar sus posesiones brasileñas, africanas y asiáticas pero hicieron muy pocos esfuerzos por mantener el control de Nueva Ámsterdam cuando los ingleses la atacaron en 1664. En 1665, y otra vez después de recapturarla en la tercera guerra angloholandesa, los daneses entregaron la isla a los ingleses pero reclamaron a cambio el territorio de Surinam (Guyaña holandesa), del que también habían tomado posesión.

Francia, un gran estado territorial, fue más lento en su avance oceánico. Sin embargo, antes de que terminara el siglo xvii, también los franceses tenían un imperio global con posesiones en el sur de Asia, el Caribe y América del Norte. Como los rusos, que habían marchado hacia el este a través de Siberia con rumbo a América, los franceses querían sobre todo obtener pieles de animales: primero la marta cibelina, hasta que la exterminaron, y luego la nutria marina. Establecieron asentamientos semimilitares donde impusieron un régimen brutal para "cosechar" nutrias mediante el "comercio forzado" con los aleutas. Esto tuvo un impacto devastador sobre la comunidad de los pueblos nativos de Alaska, cuyo número de habitantes descendió de los doscientos mil calculados en 1750 a dos mil sólo cincuenta años más tarde.¹¹²

Uno se pregunta por qué la experiencia americana fue tanto más brutal que otros intercambios interculturales y de mercado de larga distancia. Y por qué la posesión territorial europea en la región pasó a ser tan importante y en forma tan rápida. Durante varios siglos, la cristiandad había comerciado con el islam sin asentarse en los lugares, salvo por algunas "diásporas de comercio". Los europeos parecían no tener un interés particular en explorar la tierra por donde cruzaban sus caravanas ni, en las Indias, la tierra que se extendía hacia el interior de sus factorías. (Después, por supuesto, la política de expansión europea en Asia y África será muy diferente.) Sin embargo, en América, sólo cincuenta años después del primer viaje de Colón,¹¹³ ya había mapas y asentamientos muy completos. Al parecer hay dos grandes razones que lo explican y algunos corolarios menores.

Primero, las Américas parecían estar despobladas o subpobladas. Esta era una trágica verdad, pues las primeras enfermedades propagadas por los europeos al hemisferio occidental las despoblaron sustancialmente y con mayor virulencia desde las islas del Caribe hacia el sur. Los europeos, según parece, estimaron que a esa deficiencia en el número correspondía una similar deficiencia en la civilización, particularmente en el Caribe, donde se produjeron los contactos iniciales y donde se formó esa primera y persistente impresión. Para ellos, la escasez de población y la falta de "civilización" legitimaban la conquista y la toma de posesión de los territorios.¹¹⁴

Los ingleses, sobre todo, tendían a medir tanto la civilización como las pretensiones de propiedad por la presencia o ausencia de agricultura. Si los indios no cultivaban la tierra, no tenían ningún derecho a ella. Si bien es verdad que muchos nativos norteamericanos basaban su dieta en los productos de la caza, también es cierto que muchas tribus con las que los ingleses tuvieron tratos cultivaban la tierra; sin embargo, una especie de ceguera de género, entre otras cosas, parece haberles bloqueado la visión. El trabajo agrícola, en Inglaterra, era cosa de hombres; en América, en cambio, los hombres cazaban. Y los ingleses decidieron no reconocer los jardines y huertos que cultivaban las mujeres nativas como una forma de agricultura.

La falta de mano de obra para extraer la riqueza del Nuevo Mundo —literalmente en el caso de las minas de Perú y México— reclamaba elaborar alguna estrategia para aumentar la población en el territorio, ya fuera por colonización voluntaria o por la fuerza. La última opción, que adquirió la forma de la esclavitud racial, se transformó en la principal solución: entre mediados del siglo XV y mediados del XIX, muchos más africanos que europeos cruzaron el Atlántico hacia las Américas. Antes de 1800, la proporción de mujeres africanas en relación con las europeas era aún mayor, pues únicamente en Nueva Inglaterra la proporción de mujeres y hombres europeos estaba equilibrada.¹¹⁵

Estas condiciones contrastaban de manera aguda con la situación existente en Asia. La India y China no sólo estaban manifestamente bien pobladas —China concentraba casi un cuarto de la población mundial— sino que además exhibían pruebas palpables de antiguas civilizaciones históricas, aun cuando los europeos las consideraran en decadencia o, peor aún, decadentes.¹¹⁶ Por lo demás, era de la mayor importancia práctica que esos países poseyeran mercancías famosas y altamente valoradas para comerciar. Y es probable que la urbanización fuera por entonces más avanzada en China, la India y las regiones mercantiles árabes que en Europa.¹¹⁷ Sus notables ciudades costeras estaban colmadas de mercados dispuestos a comerciar y, por último, mientras la viruela mataba a los aborígenes en el hemisferio occidental, la malaria amenazaba a los europeos en África y en Asia.

Los ingleses tenían razones adicionales para querer establecerse en Norteamérica. Durante el siglo XVII, Inglaterra había experimentado un aumento inusual de la población (un presagio de la posterior transición demográfica que en el siglo XIX produjo una tasa moderna de crecimiento poblacional en la Inglaterra que se industrializaba). Al no tener una adecuada comprensión de la economía ni de la demografía, los ingleses no estaban muy seguros de lo que estaba ocurriendo, pero la evidencia inmediatamente visible parecía indicar un problema de superpoblación con su inevitable corolario de pobreza. Un tiempo después, Adam Smith explicó que el comercio de larga distancia podía producir la prosperidad metropolitana (o, como diríamos hoy, más empleos), pero la idea de desahucarse de parte de la población y enviarla a otra parte atrajo a varios defensores de la colonización y fue aceptada por los propios colonos. Además existía una minoría religiosa insatisfecha dispuesta a abandonar Inglaterra y mudarse a un lugar donde pudiera profesar su culto con mayor libertad. Estos protestantes profundamente comprometidos podrían prestar un servicio adicional como muro de contención para limitar la expansión e influencia de la España católica en el Nuevo Mundo.

Como lo indica este último dato, la religión era una parte significativa de las aventuras coloniales de España, Francia e Inglaterra. La revolución oceánica sentó las bases del capitalismo moderno, pero el impulso inicial y el compromiso sostenido de los primeros colonizadores fue en gran medida religioso. Tanto para los católicos como para los protestantes de entonces el descubrimiento del Nuevo Mundo era providencial, algo que Dios había reservado para los cristianos. Y esto implicaba la obligación de desterrar a Satán y convertir a los infieles a la única fe verdadera. Este propósito es tan evidente en el discurso clerical protestante de Inglaterra, Holanda y Escandinavia como en el de sus competidores imperiales católicos romanos de Francia, España y Portugal.¹¹⁸

Cuando en la década de 1570 se iniciaron los viajes anuales de galeones españoles que partían de Acapulco con rumbo a Manila, el Nuevo Mundo de América terminó de vincular los océanos Pacífico y Atlántico. Aunque he enfatizado las conexiones comerciales, los vínculos culturales también comenzaron a manifestarse como consecuencia de estos desarrollos. Una expresión de este fenómeno puede apreciarse en la gigantesca pintura que decoraba la parte superior de la puerta principal de una iglesia cuzqueña del siglo xvii y que mostraba a Jesús conduciendo a la cristiandad rumbo a Asia. La misión jesuita enviada al Pacífico pasó a formar parte de la "religión vivida" del Perú, un país que en muchos aspectos puede identificarse con el Atlántico por la influencia hispánica recibida pero que, evidentemente, pertenece a la costa del Pacífico.¹¹⁹ Tiempo después, una importante presencia rusa (más sustancial en el Pacífico norte de lo que suele creerse) acentuó la dimensión de la influencia del Pacífico en la experiencia americana.

En el siglo xviii, los europeos exploraron el océano Pacífico —que cubre un tercio de la superficie del planeta— con intereses científicos además de comerciales. Inspirados por el sueco Carl Linneo, los naturalistas abrigaban la esperanza de diseñar un "sistema botánico global". Entre 1768 y 1794, el almirante Louis-Antoine de Bougainville para los franceses y Alessandro Malaspina para los españoles organizaron ambiciosas expediciones. Malaspina, quien utilizó el modelo de las tres expediciones realizadas por el capitán James Cook entre 1768 y 1779 y además tenía conocimiento de lo que estaba haciendo Bougainville, reunió abundante información científica y estableció las islas Guam y Marianas como los puntos focales del comercio, la ciencia y la navegación en el Pacífico sur, más o menos como Cook, bajo los auspicios británicos, había hecho con Hawái en el Pacífico norte un tiempo antes.

Los conocimientos geológicos y botánicos casi siempre estaban vinculados con las ambiciones comerciales de las potencias imperiales, pero el primer viaje de Cook, patrocinado por sir Joseph Banks de la Royal Society, modificó la agenda de la historia natural elevándola y haciéndola más específica. La expedición incluía naturalistas extranjeros y estaba impulsada por un interés que trascendía la exclusividad y la rivalidad de las naciones que caracterizaron las primeras exploraciones de inspiración mercantilista. Los descubrimientos que hicieron Cook y sus acompañantes en las pequeñas islas del Pacífico sur promovieron la conciencia de los cambios ecológicos. Así como el contacto con nuevos pueblos había estimulado la invención de la antropología en el siglo xvi, éstos viajes científicos estimularon una discusión crítica sobre las cuestiones climáticas y ecológicas. Al parecer, el ambientalismo moderno nació en la fase del siglo xviii de la empresa imperial, cuando los científicos descubrieron en esos espacios coloniales autosuficientes de las pequeñas islas —casi laboratorios— una prueba de los

costos sociales y ecológicos que implicaría incorporarlos en los imperios comerciales europeos.¹²⁰

El tercer viaje de Cook dio a conocer Hawái al mundo atlántico, aproximadamente en la misma época de la revolución estadounidense. Cook fue trágicamente asesinado allí, en el lugar que, desde su descubrimiento, se transformó en un imán que atraería a toda clase de gente: algunos, como los misioneros, con un objetivo preciso; otros, como el marinero Herman Melville —que aún no era escritor—, en calidad de viajeros errantes. En el siglo xix Hawái llegó a ser un centro clave de las comunicaciones de dos grandes emprendimientos: el comercio del Pacífico y la comprensión científica del mundo océano. En Honolulu, una cosmópolis situada en el centro del mayor volumen de agua del mundo, era habitual ver a científicos y marineros, mercaderes y misioneros, balleneros y oficiales de la marina intercambiando información sobre las oportunidades comerciales, los hallazgos de la historia natural y la etnografía de las sociedades del Pacífico.¹²¹ Sin embargo, desde época muy temprana, Hawái fue identificada como una zona perteneciente a la órbita norteamericana; ya en 1805, un capitán británico se refería a la isla diciendo que era un "hervidero comercial" norteamericano.¹²²

Hoy es evidente que la inmigración sigue las rutas del comercio y el flujo del capital. También entonces el comercio transpacífico invitaba a las migraciones en esa misma dirección. En realidad, los primeros chinos y filipinos que se asentaron en lo que hoy son los Estados Unidos zarparon de Manila como tripulantes de un galeón que regresaba a América, saltaron del barco en Los Angeles, trabajaron un tiempo en la ciudad de México y en la década de 1760 se dirigieron a los pantanos de Luisiana —que por entonces era una colonia española—, donde fundaron la comunidad asiático-americana estable más antigua de América del Norte. Luisiana fue incorporada a los Estados Unidos en 1803, cuando Thomas Jefferson se la compró a los franceses.¹²³

Espero que, llegados a este punto, haya quedado claro en qué medida una perspectiva global desbarata y coloca en un nuevo marco la narrativa habitual de la historia de los Estados Unidos, que convencionalmente entiende el desarrollo norteamericano como un proceso continuo de avanzadas hacia el oeste desde las colonias del noroeste.¹²⁴ En realidad los asentamientos iniciales en lo que hoy son los Estados Unidos ocurrieron en Florida (St. Augustine, 1560), Virginia (Jamestown, 1607) y Nuevo México (Santa Fe, 1610),¹²⁵ y, desde los comienzos, el territorio de lo que luego llegó a ser los Estados Unidos estuvo bañado tanto por el Pacífico como por el Atlántico y adquirió su forma en virtud de una multiplicidad de procesos históricos. Personas e influencias llegaban desde todos los puntos cardinales y se instalaban en las diversas regiones.

Durante los siglos xvi y xvii, nadie podía imaginar una única organización política formada en ese enorme espacio continental.¹²⁶ Los primeros asenta-

mientos sólo eran puntos en el mapa de la búsqueda global europea de riqueza y poder. No había ninguna senda, ningún modo de imaginar un camino que prometiera crear una nueva sociedad o una nueva nación en América del Norte. Los ingleses que llegaron a la costa nordeste no eran audaces imperialistas ni colonos especialmente hábiles. Después de todo, el Nuevo Mundo era nuevo para ellos y respondieron a él con incertidumbre y grandes temores. Casi siempre fueron los pueblos nativos quienes fijaron el rumbo de las primeras interacciones; fueron ellos quienes aceptaron la llegada de los ingleses y los ayudaron a sobrevivir en ese Nuevo Mundo que conocían bien. La apreciación de los ingleses de sus propias limitaciones no duró más de medio siglo, pero alcanza y sobra para merecer que no lo olvidemos.¹⁵⁷

Las Américas en su conjunto —la división norte-sur aún no se había consolidado— eran un espacio singular marcado por varios puntos de resistencia y exhibido como trofeo por varias redes imperiales. Nadie tenía entonces la sensación de ser parte del "origen" de un nuevo país. El espacio era más importante que el tiempo. Los colonos y las autoridades imperiales eran más conscientes de los puntos cardinales y del territorio reclamado por las diferentes confesiones religiosas que del desarrollo temporal de sus nuevas colonias. La historia, tal como se ha escrito, se caracterizó por las miradas laterales, recelosas; es una historia cuyos diversos actores estaban siempre preocupados por las intrusiones ajenas en territorios que consideraban propios. La rivalidad religiosa entre las potencias protestantes y católicas se combinó con las estrategias imperiales y las consideraciones comerciales para determinar las oportunidades y las tácticas a cada paso.

CRIOLOS ATLÁNTICOS

Vá fuera a través de las rutas terrestres o bien siguiendo las rutas marinas del Mediterráneo, el Báltico y el océano Índico, el comercio premoderno del mundo isla afroeurasiático estaba configurado por empresas familiares y una miríada y sucesión de pequeños operadores.¹⁵⁸ Sólo en el siglo XVII, los holandeses, ingleses y franceses desarrollaron compañías de acciones compartidas altamente capitalizadas. El comercio tampoco estaba regulado por los estados según principios mercantilistas, como sucedería luego. En varios nodos de las redes comerciales se levantaban centros cosmopolitas y allí se congregaban los mercaderes en diásporas superpuestas de intercambio.

No debe sorprendernos que este modo infinitamente flexible y familiar de administrar el comercio de larga distancia se haya trasladado al nuevo comercio oceánico iniciado por los portugueses. Puesto que no exigía contar

con asentamientos importantes ni tampoco con adquisiciones territoriales, era muy sencillo. Los diversos mercaderes —cada cual vinculado con una red comercial que le proporcionaba su mercado en su tierra de origen— se congregaban en las ciudades costeras conformando una mezcla absolutamente cosmopolita. En las ciudades puerto de Gujarat y Malaca, por ejemplo, uno podía encontrar africanos, persas, armenios, árabes, judíos, portugueses, geneveses, holandeses, ingleses y comerciantes de la liga hansaica.

Parece poco probable que la mayoría de estos mercaderes viajaran al exterior con la intención de convertirse en expatriados permanentes, pero lo cierto es que muchos se demoraban en esos puertos y que cuanto más permanecían en esos enclaves tanto más valiosos resultaban para la empresa familiar y para las redes comerciales de su país de origen. Su "conocimiento local" y los contactos que establecían eran decisivos para el desarrollo del comercio oceánico de larga distancia. Un mercado mundial nunca es impersonal ni anónimo, ni siquiera en el siglo XXI.¹⁵⁹ El comercio oceánico de Europa con las Indias Orientales y con África y las Américas estuvo a cargo de individuos que tenían conocimiento personal y vínculos con sus colegas de los enclaves y de los centros distantes.

Las empresas oceánicas portuguesas y holandesas no fueron, entonces, imperios de asentamientos sino imperios de puestos de avanzada. España fue el único país que se las ingenió para adquirir un gigantesco imperio terrestre antes del siglo XVIII.¹⁶⁰ En el año 1600 menos de diez mil portugueses estaban viviendo en la totalidad de la región del océano Índico. Y la cantidad de ingleses radicados en la India era mucho menor: probablemente menos de dos mil en 1700. A fines del siglo XVI los holandeses ya tenían más agentes en el exterior, pero no tantos como para contradecir la hipótesis de que los imperios comerciales eran obra de pequeñas comunidades en diáspora que constituían pequeños puntos en las costas de continentes enormes. De modo que los imperios, en esta etapa, estaban muy dispersos sobre el terreno y eran sumamente informales.

El comercio transregional dependía de "agentes" biculturales (o multiculturales) que poseían las aptitudes lingüísticas y la adaptabilidad cultural necesarias para negociar los aspectos sociales del comercio a través de las diferencias culturales. Las investigaciones de años recientes han mostrado que los marineros, familiarizados con numerosas culturas locales y adaptados cómodamente a ellas, llegaban a convertirse en hábiles negociadores culturales. Estaban acostumbrados a aquellas vidas cosmopolitas que llevaban tanto en las ciudades puerto como a bordo de los barcos, cuya tripulación típica estaba conformada por marineros procedentes de todos los continentes. Algunos historiadores hasta han llegado a describir el círculo de los navegantes de entonces como un mundo multicultural de igualdad republicana en el que abrevaron las ídeo-